

**T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

**AVRUPA BİRLİĞİ ÇEVRE MEVZUATI UYUM SÜRECİNDE ÇED
VE SÇD KAVRAMLARI, İSTANBUL YAT LİMANLARINDA
UYGULANABİLİRLİĞİ**

METİN KARASU

**YÜKSEK LİSANS TEZİ
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA ANABİLİM DALI
KENTSEL DÖNÜŞÜM VE PLANLAMA PROGRAMI**

**DANIŞMAN
DOÇ. DR. SIRMA TURGUT**

İSTANBUL, 2012

T.C.
YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ

AVRUPA BİRLİĞİ ÇEVRE MEVZUATI UYUM SÜRECİNDE ÇED
VE SÇD KAVRAMLARI, İSTANBUL YAT LİMANLARINDA
UYGULANABİLİRLİĞİ

Metin KARASU tarafından hazırlanan tez çalışması 10.10.2012 tarihinde aşağıdaki jüri tarafından Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı'nda **YÜKSEK LİSANS TEZİ** olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Doç. Dr. Sırma TURGUT

Yıldız Teknik Üniversitesi

Jüri Üyeleri

Doç. Dr. Sırma TURGUT

Yıldız Teknik Üniversitesi

Yrd. Doç. Dr. Ayfer YAZGAN

Yıldız Teknik Üniversitesi

Doç. Dr. Pelin Pınar ÖZDEN

İstanbul Üniversitesi

ÖNSÖZ

Avrupa Birliği Çevre Mevzuatı Uyum Sürecinde Çed Ve Sçd Kavramları; İstanbul Yat Limanlarında Uygulanabilirliği konulu tez çalışmamda, yat limanları yapımında uygulanan Çevresel Etki Değerlendirmesinin çevreyi koruma adına neler sağladığı ve uygulanabilirliği incelenmiştir.

Tez çalışmam sırasında beni yönlendiren, yeni kavramlar öğrenmemi sağlayan, çalışmamın tüm aşamalarında bana destek olan sayın Doç. Dr. Sırma TURGUT'a sonsuz teşekkür ederim.

Haziran, 2012

Metin KARASU

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
KISALTMA LİSTESİ	vi
ŞEKİL LİSTESİ.....	vii
ÇİZELGE LİSTESİ	viii
ÖZET	ix
ABSTRACT	x
BÖLÜM 1	
GİRİŞ	1
1.1 Literatür Özeti.....	1
1.2 Tezin Amacı.....	4
1.3 Hipotez.....	5
BÖLÜM 2	
DEĞİŞEN ÇEVRE KAVRAMI BAĞLAMINDA ÇEVRESEL ETKİ DEĞERLENDİRMESİ (ÇED) VE STRATEJİK ÇEVRESEL DEĞERLENDİRME (SÇD) SUREÇLERİ	6
2.1 Dünya’da ve Avrupa Birliği’nde Çevre Politikalarının Gelişim Süreci	7
2.2 Türkiye’de Çevre Politikasının ve İlgili Kurumsal Yapının Gelişim Süreci	18
2.3 Çevre Politikaları Bağlamında Avrupa Birliği ve Türkiye İlişkileri	22
2.4 Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Stratejik Çevresel Değerlendirme Kavramlarının Dünya’da ve Avrupa Birliği’nde Gelişim Süreci	25
2.5 Yasal Çerçeve ve Uygulamalar Bağlamında Çevresel Etki Değerlendirmesi’nin ve Stratejik Çevresel Değerlendirme’nin Türkiye’deki Gelişim Süreci	31
2.6 Bölüm Sonucu	34
BÖLÜM 3	
BİR ÇEVRE BİLEŞENİ OLARAK "KIYILAR" VE YAT LİMANLARI.....	37
3.1 Bir Çevre Bileşeni olarak “Kıyı Alanları” Kavramı	38

3.2	Avrupa Birliği Kıyı Politikası.....	42
3.3	Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) ve ÇED/SÇD	43
3.3.1	Avrupa Birliği’nde Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Kavramı	45
3.3.2	Türkiye’de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Kavramı.....	46
3.4	Kıyı politikaları ve Deniz Turizminde Yat Limanlarının Yeri	48
3.5	Yat Limanı-Çevre İlişkisi ve Çevresel Etki Değerlendirme Süreci.....	52
3.6	Uluslararası Bir Örnek Olarak Barcelona Port Vell Kruvaziyer Limanı ..	56
3.7	Bölüm Sonucu.....	65
BÖLÜM 4		
TÜRKİYE’DEKİ DURUM VE YAT LİMANLARININ YASAL ÇERÇEVESİ.....		68
4.1	Yat Limanlarında ÇED ve SÇD Uygulamalarının Gerekliliği	79
4.2	Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi’nde Yat Limanı Kavramı	85
4.3	Bölüm Sonucu.....	86
BÖLÜM 5		
İSTANBUL KIYI ALANLARI VE YAT LİMANLARI (PENDİK, KALAMIŞ VE ATAKÖY)		88
5.1	İstanbul Kıyı Alanları Tipolojilerinin Genel Değerlendirmesi ve Değişim	88
5.2	Yasal Çerçeve ve Kıyı Alanları Kullanımı İlişkisi	89
5.3	İstanbul Yat Limanları ve Gelişim Süreci	93
5.4	İstanbul Mevcut ve Öneri Yat Limanları	96
5.5	İstanbul Pendik Yat Limanının ÇED ve SÇD Kavramları Bağlamında İrdelenmesi	97
5.6	Bölüm Sonucu.....	102
BÖLÜM 6		
SONUÇ VE ÖNERİLER.....		103
KAYNAKLAR		111
ÖZGEÇMİŞ		118

KISALTMA LİSTESİ

AB	Avrupa Birliği
BM	Birleşmiş Milletler
BKAY	Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi
ÇED	Çevresel Etki Değerlendirmesi
ÇSED	Çevresel Sosyal Etki Değerlendirmesi
DLHİGM	Demiryolları, Limanlar, Havayolları İnşaatı Genel Müdürlüğü
GESAMP	Deniz Çevresi Bilimsel Uzmanlar Birliği
KAY	Kıyı Alanları Yönetimi
MEGM	Milli Emlak Genel Müdürlüğü
SÇD	Stratejik Çevresel Değerlendirme
TÜRÇEV	Türkiye Çevre Eğitim Vakfı

ŞEKİL LİSTESİ

	Sayfa
Şekil 3. 1 Turizm çeşitleri	41
Şekil 3. 2 Kıyı alanları karar verme mekanizması	44
Şekil 3. 3 Barcelona Port Vell	58
Şekil 3. 4 Barcelona Port Vell	58
Şekil 3. 5 Barselona Port Vell	58
Şekil 3. 6 Barcelona Liman Haritası	59
Şekil 3.7 Barselona Port Vell Plan Alanı	59
Şekil 3. 8 Barselona Port Vell Plan Alanı	59
Şekil 3. 9 Barcelona Port Vell Strateji Şeması	61
Şekil 3.10 Barcelona Port Vell Proje Özeti	61
Şekil 4. 1 Türkiye’deki Kruvaziyer Rotalar	79
Şekil 4. 2 Yat limanı projesi Çevresel Etki Değerlendirme süreci	84
Şekil 5. 1 İstanbul Yat Limanları	92
Şekil 5. 2 Kalamış Marinasından bir görüntü	95
Şekil 5. 3 Ataköy Marinasından bir görüntü	96
Şekil 5. 4 İstanbul 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı turizme yönelik kararlar	97
Şekil 5. 5 Pendik Marina alanı	98

ÇİZELGE LİSTESİ

	Sayfa
Çizelge 2. 1	Avrupa Birliği çevre eylem programları 16
Çizelge 2. 2	Türkiye beş yıllık kalkınma planları 20
Çizelge 2. 3	Dünyada bazı ülkelerdeki ÇED Yönetmeliği içerikleri 28
Çizelge 3. 1	Kıyı Yönetiminin Geçirdiği Aşamalar 40
Çizelge 3. 2	Port Vell Master Planı 60
Çizelge 3. 3	Port Vell İçin Yapılan Çevresel Yatırımlar 62
Çizelge 4. 1	Türkiye’de Uluslararası Marinaların Genel Özellikleri 74
Çizelge 4. 2	Türkiye’de bazı marinaların kapasiteleri 76

ÖZET

AVRUPA BİRLİĞİ ÇEVRE MEVZUATI UYUM SÜRECİNDE ÇED VE SÇD KAVRAMLARI, İSTANBUL YAT LİMANLARINDA UYGULANABİLİRLİĞİ

Metin KARASU

Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı

Yüksek Lisans Tezi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Sırma TURGUT

1970’li yıllardan itibaren dünyada önem kazanan çevresel değerler ve bu alanda yapılan uluslararası toplantıları ve bilinçlenmeler çevre kavramını her geçen gün daha önemli hale getirmiştir. Bu süreçte Türkiye’de de çevre kavramı önem kazanmaya başlamış ve bu alanda ilgili çalışmalar hız kazanmıştır.

Bir çevre bileşeni olarak kıyı alanları ve kullanımları artan turizm talebiyle gündemde üst sıralara çıkan bir kavram olagelmıştır. Süreç içinde yaşanan hızlı değişim ve dönüşüm kıyı alanlarının yüklenmiş olduğu fonksiyonların nicelik ve niteliklerinin planlama sorunlarıyla da birleştiğinde önemli çevre sorunlarını tetikleyen bir unsur olmaya başlamıştır.

Kıyı alanları günümüzde önemli bir turizm türü olan yat limanları inşaat sürecinde özellikle ekolojik açıdan olumsuz etkilenmektedir. Kıyı alanlarıyla ilgili Türkiye’de geçmişteki bazı dönemlerde oluşan yasal boşluklar ile kıyı alanları tahrip edilmiştir. Son dönemde artış gösteren kruvaziyer limanlar için Kıyı Kanunu’nda bazı değişiklikler yapılmış, bu değişiklikler ile kıyı alanları yapılaşmaya açılmıştır.

Bu tez çalışmasında yat limanı yapım sürecinde uygulanan ÇED’in verimliliği değerlendirilmiş, çevre kavramı ve ÇED incelenmiş, kıyı alanları ile ilişki kurulmuştur. İstanbul’da örnek alan olarak Pendik Yat Limanı seçilmiş, ÇED Raporu’nun içeriği değerlendirilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Çevresel Etki Değerlendirmesi, Stratejik Çevresel Değerlendirme, Yat limanı.

ABSTRACT

SEA AND EIA PROCESSES AND CONCEPTS OF COMPLIANCE WITH ENVIRONMENTAL REGULATIONS OF THE EUROPEAN UNION, APPLICABILITY IN ISTANBUL MARINAS

Metin KARASU

Department of Urban and Regional Planning

MSc. Thesis

Advisor: Assoc. Prof. Dr. Sirma TURGUT

Since 1970s the considerable global importance of the environmental aspects has brought open discussions in international congresses. During this time the importance of environmental aspects has brought in national studies and laws.

Nowadays, coastal zones ecologically are negatively affected by the construction of the marinas one of the main component of the tourism. In the past, some of the coastal zones were destroyed due to the legal gap of Turkey. After rearrangements in coastal zone laws, it is allowed to construct cruise ports.

In this master of science thesis, environment concept and EIA are examined and related with coastal zones. During the construction of marinas, EIA process is commented. Pendik Marina was preferred in order to study in Istanbul for EIA Report.

Key Words: Environmental Impact Assessment, Strategic Environmental Assessment, Marina.

**YILDIZ TECHNICAL UNIVERSITY
GRADUATE SCHOOL OF NATURAL AND APPLIED SCIENCES**

GİRİŞ

1.1 Literatür Özeti

20. yüzyıl dünyada önemli değişikliklerin olduğu bir yüzyıl olmuştur. Teknolojik gelişmelerin yanı sıra döneme damgasını vuran bilgi çağı kavramı yaşanan çevreyi hızla değiştirmiştir. Bu yüzyıldan günümüze aktarılan en önemli sorun alanlarından biri de çevre olmuştur. Yaşanan hızlı ve kontrolsüz büyüme süreçleri beraberinde tüm dünyayı tehdit eden çevre sorunlarını da taşımış ve konu giderek çözümsüz bir hale gelmiştir.

Dünyada 1970'li yıllarda önemli bir gündem maddesi durumuna gelmiş olan çevre, 20-25 yılın ardından, Türkiye'de de en çok konuşulan ve tartışılan konulardan biri olmuştur. 1970'li yıllardan itibaren çevre kirliliği, çevre hakkı, çevrecilik, çevresel etki, çevre hukuku, çevre dostu gibi kavramları sıkça kullanılmaya başlanmış, kent ve çevre değerlerine karşı işlenen suçlardan da söz edilmeye başlanmıştır (Keleş, [1]).

1987 yılında Birleşmiş Milletler Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu tarafından hazırlanan Brundtland Raporu'nda yoksulluğun kaldırılması, nüfus kontrolü ve çevre dostu teknolojilerin geliştirilmesi gibi sürdürülebilir kalkınma konuları yer almış, artan çevre sorunlarına karşı çevre ve ekonomik kalkınmanın birlikte yürütülmesi belirtilmiştir. Sürdürülebilir kalkınma, 1987 Brundtland Raporu'nda "bugünün ihtiyaçlarını, gelecek kuşakların kendi ihtiyaçlarını karşılama kabiliyetlerinden ödün vermeden karşılamak" olarak tanımlanmıştır. Raporda temel çevresel sorunların küresel niteliği kabul edilmiştir. Toplantının amaçları; çevrenin ve doğal kaynakların artan bir hızla bozulması ve bu bozulmanın ekonomik ve sosyal kalkınma açısından sonuçları ile ilgili artan endişeyi ortaya koymak olarak belirlenmiştir.

Özellikle 20. yüzyıldan sonra artan nüfus, ulaşım, sanayinin gelişmesi ile nehirlerle, göllere, denizlere akıtılan evsel ve sanayi atıkları ile çevre sularının aşırı kirlenmesi sağlıksız bir ortamın oluşmasına sebep olmuştur (Gürpınar, [2]).

Çevre sorunlarını önlemek amacıyla 1970'lerden başlayan çevresel bilinçlenme önceleri kirlenmenin bedelini ödemesi şeklinde idi. Fakat kirlendikten sonra bertaraf etmenin çok fazla maliyet getirmesi çevresel kirlenmeyi kaynağında azaltma yönteminin gelişmesini sağlamıştır. Çevrenin aşırı kirlenmesi dünyada çevre üzerinde olabilecek olumsuz etkileri en aza indirebilmek için Çevresel Etki Değerlendirme kavramını ortaya çıkarmıştır.

Çevresel etki değerlendirmesi planlanan bir faaliyetin çevre üzerinde yapacağı etkilerin incelenmesi için kullanılan bir yöntemdir. Planlanan faaliyetin türüne ve kapsamına göre ÇED çalışmaları iklim, bitki ve hayvan populasyonları, toprak erozyonu, su ve hava ortamlarının kirlenmesi, toplum sağlığı, kentleşme, istihdam ve buna benzer pek çok unsuru, yani insanın fiziksel, biyolojik, sosyal ve ekonomik çevresinin birbirinden çok farklı bileşenlerini kapsamına alabilir. ÇED, bir gelişme programı veya projesi için ortaya konabilecek çeşitli seçenekler arasında kıyaslama ve seçim yapmak için uygulanabilir bir araçtır. Bu nedenle planlamanın ilk aşamasında uygulanması gerekir. Bu noktada ÇED gelecek için yapılan tahminlere dayanır. İncelenen tüm seçeneklerin yaratacağı çevresel etkilerin önceden kestirilmesi gerekir. Olumsuz çevresel etkilerin giderilmesi veya azaltılması için gerekli harcamalar, ekonomik yararın hangi çevresel yükler pahasına elde edildikleri ortaya konur. Böylece mümkün olan tüm seçenekler arasında çevresel açıdan tutarlı ve ekonomik açıdan yararlı olan çözümler bulunmaya çalışılır (Budak, [3]).

Bu kavramı takiben 2000'li yıllarda gündeme gelen Stratejik Çevresel Değerlendirme (SÇD); önerilen herhangi bir politika, plan veya programa ilişkin olası çevresel sonuçların, ekonomik ve sosyal faktörlerin de dikkate alınarak değerlendirildiği sistematik bir süreç olarak tanımlanmaktadır. Ayrıca, sürdürülebilir kalkınmanın uygulamaya dönük en etkili araçlarından biri olarak da ifade edilebilir. AB ile uyum çalışmaları çerçevesinde, 21 Aralık 2009 tarihinde "Çevre" konusu müzakerelere açılmıştır (Peker, [4]).

Stratejik çevresel değerlendirme uygulanacak plan ve programlar; bölge planları, çevre düzeni planları, kültür ve turizm koruma ve gelişme bölgeleri ve turizm merkezlerinde

yer alan her ölçekte planlar, ulaştırma master planları, kırsal kalkınma programları, su havzaları rehabilitasyon plan ve programları, bitki üretimi geliştirme plan ve programları, havza master planıdır.

Bu tez kapsamında incelenen örnek alanın bulunduğu İstanbul'da son yıllarda artan nüfus, turizmin gelişmesi, plansız yerleşme ve endüstri faaliyetleri önemli boyutlarda kirlilik meydana getirmiştir. Bununla birlikte yanlış arazi kullanım kararları sürecinden etkilenen alanlardan biri de kıyılardır. Plansız ve düzensiz kıyı kullanımı beraberinde tabii güzelliğın kaybolmasına sebep olmuştur. Nüfusa bağılı olarak çöplerin artması kıyı bitki örtüsüne de zarar vermiştir. Çevresel etki değeriendirme kavramının verimli bir şekilde¹ uygulanamayışı bu süreci hazırlamış ve hızlandırmıştır. Endüstrinin kıyı ekolojisinde yaptığı tahribat kıyıda yaşayan canlıların yaşamını tehdit etmiştir. İstanbul kıyıları 647 km uzunluğuna sahip bir kenttir. Kuzeydoğuda Ağva, kuzeybatıda Yalıköy, güneydoğuda Tuzla ve güneybatıda Silivri ile sınırlıdır. Haliç başta olmak üzere, Kağıthane, Göksu, Küçüksu gibi önemli su yüzeyleri ve kıyı alanları olan İstanbul bu verileriyle gerçek bir su şehri olma potansiyeli taşımaktadır. Karadeniz, Marmara ve Boğaz kıyıları ile farklı denizlere açılan kent bu potansiyeli verimli ve etkin bir şekilde kullanamadığı gibi kıyılarını etkin ve sürdürülebilir ilkleler çerçevesinde yönetememekte ve koruyamamaktadır. Özellikle Haliç deniz kıyılarında su ve kıyı kirlenmesinin yüksek seviyede olduğu bir yer olmuştur.

Bu alanlardaki projeler uygulanırken çevreye olabilecek zararlar en aza indirilmeli veya ortadan kaldırılmalıdır. Bunun için Çevresel Etki Değeriendirmesi (ÇED) Yönetmeliğı'ne göre ÇED Raporu hazırlanması gerekmektedir.

Türkiye'de 1983 yılında yürürlüğe giren Turizm Teşvik Yasası'nın 815 sayılı kabotaj yasasında değerişikliğe yol açmasıyla turizm hızla gelişmeye başlamıştır. Bu yasa değerişikliğii aynı zamanda yabancı yatların gezi ve spor amacıyla Türk limanları ve karasularında seyretmelerine Türkiye'ye yerleşmelerine izin verilmiştir. Bunun sonucu olarak Türkiye'de faaliyet gösteren yerli yat işletmecileri ve bunlara ait yatlar nitelik ve nicelik yönünde uluslararası standartlara yükselmiştir. Çok önemli bir su potansiyeline sahip İstanbul da bu gelişmeden etkilenmiştir. Son yıllarda gerçekleştirilen yat limanı projeleri ile turizme önemli bir katkı sağlanması amaçlanmıştır. Ancak bu yat limanlarının turizme faydaları yanında çevreye olabilecek zararları da mevcuttur.

Çevreye olabilecek etkilerin tam anlamıyla tespit edilememesi ekosistemi bozabilmektedir.

ÇED sürecinin planlamayla ne ölçüde bütünleştirildiği, ÇED'in sadece çevre ve çevreyle ilgili mevzuatın paralelliği ile değil, ilgili tüm kurumların çevre ile uyumlu çalışıp çalışmadığı cevap bulması gereken önemli konulardır.

1.2 Tezin Amacı

Çalışma kapsamında ilgili kitaplar, literatür, tezler, makaleler ve internet siteleri, ulusal ve uluslararası araştırma ve örnekler irdelenmiş ve detaylı bilgilere ulaşılmıştır. Türkiye Çevre Mevzuatı ve Avrupa Birliği Çevre Mevzuatı incelenmiş, Barcelona Port Vell Limanı planlama süreci ve BKAY ile uyumlu işleyiş süreci nedeniyle örnek alan incelemesi olarak ele alınmış, liman yetkilileri ile görüşülerek birincil kaynaklardan bilgi alınarak değerlendirmeler yapılmıştır. Çalışma kapsamında konuyla ilgili literatür taranmış, doktora ve yüksek lisans tezleri, kitaplar, makale ve araştırma raporları irdelenmiştir. İlgili yasal çerçeveye ilişkin taramalar tamamlanmıştır.

Özellikle uluslararası örneklerle altlık sağlamak amacıyla ilgili sözleşmeler, kamu kurum ve kuruluşlarına ait görüşlerle çalışmada örnek yat limanı olarak incelenen Barcelona "Port Vell" limanına ilişkin bilgi ve belgeler değerlendirilmiştir.

Tezin amacı; Türkiye'de Yat Limanı yapım aşamasında ilgili kanun ve yönetmeliklerin uygulanışı, Çevresel Etki Değerlendirmesi'nin rolünü, ülkedeki yönetmeliklerin teorik olarak yeterliliği ve uygulanabilirliği açısından değerlendirmesini yapmak, politika, ekonomi ve ekoloji konularının ne derece uyumlu olduğu, burada elde edilen kuramsal bilgiler ve veriler ışığında İstanbul Pendik Yat Limanı ele alınarak sosyo-ekonomik ve ekolojik açılardan değerlendirmelerde bulunmaktır.

Kıyılardaki faaliyet ve projelerde, yat limanı yapımında ÇED Raporunun BKAY ile uyumu ve planlama sürecine nasıl dahil edildiği, BKAY için temel olan sürdürülebilirliğin değerlendirmesi yapılacaktır. Bu tez kapsamında Kıyı Kanunu'nda yapılan değişiklikler, bu değişikliklerin meydana getireceği kıyı yönetim sisteminin nasıl olacağı ve kıyılarının bilimsel yaklaşımlarla ele alınıp alınmadığı irdelenecektir.

1.3 Hipotez

Türkiye’de kıyı yapıları BKAY ile uyumlu bir işleyiş süreci içeren yapılar, kıyı alanlarına olan olumsuz etkilerin önlenmesini sağlayacaktır. Türkiye’de Çevresel Etki Değerlendirmesinin verimli işletilmesi ve ilgili kurum ve kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliğinin giderilmesi kıyı alanlarının çevresel ve toplumsal değerlere uygun olarak kullanımını sağlayacaktır.

BÖLÜM 2

DEĞİŞEN ÇEVRE KAVRAMI BAĞLAMINDA ÇEVRESEL ETKİ DEĞERLENDİRMESİ (ÇED) VE STRATEJİK ÇEVRESEL DEĞERLENDİRME (SÇD) SÜREÇLERİ

Çevre geniş kapsamlı bir kavramdır. Canlıların yaşamları süresince etkileşimde bulundukları fiziksel, sosyal ve kültürel ortamlardır. Canlıların yaşamlarını sağlıklı bir şekilde sürdürmeleri ancak sağlıklı bir çevre ile mümkündür. İnsan kaynaklı faaliyetlerin çevre dengelerini bozması canlıların yaşam kalitelerini etkilemiştir. İnsan kaynaklı faaliyetler sonucu çevre; canlıları hava, su ve toprak yoluyla olumsuz yönde etkilemeye başlamıştır. Çevre, insan faaliyetleri ve canlı varlıklar üzerinde hemen veya süre içinde dolaylı veya dolaysız bir etkide bulunabilecek fiziksel, kimyasal, biyolojik ve toplumsal etkenlerin belirli bir zamandaki toplamıdır. 1990 yılında Birleşmiş Milletler (BM) Kalkınma Programı, İnsani Gelişme Raporu'nda çevre 'insanı kuşatan, çevreleyen canlı cansız her şeydir' şeklinde tanımlanmıştır.

Canlı varlıkların hayati bağlarla bağlı oldukları, etkiledikleri ve etkilendikleri mekan birimlerine o canlının veya canlılar topluluğunun yaşam ortamı veya çevre denir. Çevre doğal ve yapay olmak üzere ikiye ayrılarak incelenmektedir. Bunlardan doğal çevre, insan müdahalesi olmadığı için değişikliğe uğramamış çevre olarak tanımlanırken, yapay çevre insanlığın varoluşundan beri gelişen bir süreç içinde müdahalesi ile oluşturduğu çevreye denilmektedir (Görmez, [5]).

BM Genel Kurulu'nun 10 Aralık 1948'de kabul ettiği İnsan Hakları Bildirgesi'nde "gereksinimleri karşılama özgürlüğü" ve "daha geniş bir özgürlük ortamında, insanların toplumsal gelişmelerinin sağlanması ve daha iyi yaşama ölçünlerine kavuşturulması"

gibi temel ilkeler yer almıştır. Daha iyi bir çevrede ve daha iyi ölçünlerle yaşama hakkı Bildirge'nin birçok maddesinde yer almıştır. 12 Aralık 1974'te BM Genel Kurulu'nca kabul edilen, Devletlerin Ekonomik Hak ve Görevleri Şartı'nın başlangıç bölümünde "Bütün devletlerin çevre politikaları, gelişmekte olan ülkelerin bugünkü ve gelecekteki gelişme potansiyellerini olumlu olarak etkilemelidir. Her devlet çevre konusunda uluslararası ölçünler ve düzenlemeler oluşturmak için işbirliği yapmalıdır." hükmü yer almıştır (Yavuz ve Keleş, [6]).

Çevre konusunda bir hükmü anayasalara ve insan hakları metinlerine koyma girişimlerinin geçmişi altmışlı yılların sonlarına dayanır. Anayasalarda çevre konusunda hükümler getirmenin ve bunun özellikle çevre hakkı şeklinde olmasının yararları şunlardır: Böyle bir düzenleme, çevresel varlıkları hukuki düzeyde koruma konusunda bir bilincin varlığını ispatladığından yasallık durumu meşruluk boyutuyla da tamamlanmış olmaktadır. Çevresel menfaatler de anayasada düzenlenen diğer menfaatlerle aynı düzeyde ele alınma şansına sahip olmaktadır. Çevre hakkı ile ilgili anayasal bir düzenleme, yurttaş-devlet arasındaki ve yurttaşların kendi aralarındaki ilişkileri geliştirmek yoluyla, insan haklarının ve demokrasinin gelişimine katkı yapacaktır (Turgut, [7]).

Çevre hava, toprak ve su kirliliği ile canlıların sağlığını doğrudan etkilediği için 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren oldukça önem kazanmıştır. Hava kirliliği, su kirliliği, toprak kirliliği ile canlı yaşamını tehdit eder hale gelen çevre unsurları tüm dünyada sağlıklı çevre anlayışının gelişmesini sağlamıştır.

2.1 Dünya'da ve Avrupa Birliği'nde Çevre Politikalarının Gelişim Süreci

Çevre ile ilgili olarak uluslararası işbirliğine ilişkin ilk kapsamlı düzenlemeler 1970'li yılların başında ele alınmıştır. 1972 Stockholm Çevre Konferansı'nda hızla artan insan faaliyetleri ile çevre tahribinin önlemesine ilişkin durumlar değerlendirilmiş, ekolojik denge ve kaynakların tükenebilir olduğu belirtilmiştir. Uluslararası çevre koruma politikalarında sürdürülebilir kalkınma temel alınmıştır. 1972 Stockholm Konferansı'nda ortaya çıkan ve uzun süreli politika ve stratejileri gerektiren sürdürülebilir kalkınma, 1992 Rio Zirvesi ile gelişmeye başlamıştır. Çevre ile ilgili değerlendirmeler uluslararası toplantılarda görüşülmüş, çevre alanında gerekli kararlar alınmıştır [8].

Ramsar Sözleşmesi Temel Hedefleri-1971

-Sulak alanların temel ekolojik fonksiyonlarının, su rejimlerini düzenlemek ve karakteristik bitki ve hayvan topluluklarının, özellikle su kuşlarının yaşama ortamlarını desteklemek olduğunu göz önüne almak,

-Sulak alanların ekonomik, kültürel, bilimsel ve rekreasyonel olarak büyük bir kaynak teşkil ettiğini kabul etmek,

-Sulak alanların giderek artan şekilde kaybına sebep olacak hareketleri günümüz ve gelecekte durdurmayı amaçlamaktır.

Stockholm Çevre Konferansı-1972

Stockholm Konferansı bölgesel ve global çevre problemleri ile ilgili görüşmek amacıyla Stockholm'de düzenlenmiştir. Deklerasyon ile insan ve çevre ilişkilerine, insan faaliyetlerinin olumsuz etkilerine, çevre korumada uluslararası işbirliğinin önemine değinilmiş ve insanların sağlıklı ve temiz bir çevrede yaşama hakkı olduğu kabul edilmiştir. Deklerasyonda çevrenin taşıma kapasitesine dikkat çekilmiş, kaynakların sürdürülebilir şekilde kullanılması, fiziksel planlamada orta ve uzun vadeli planlar yapılırken doğal çevre ile ilişki kurulması gerektiği belirtilmiştir. Nüfusun doğal artışının çevrenin korunmasında sorun yarattığı ve bu sorunlarla ilgili gerekli politikaların oluşturulması gerektiği ifade edilmiştir. Çevreye olan olumsuz etkileri önlemek, maksimum sosyal, ekonomik ve çevre faydaları sağlamak için yerleşmelere ve kentleşmelere planlama uygulanması gerektiği ifade edilmiştir.

1972 yılında Stockholm'de yapılan Birleşmiş Milletler İnsan ve Çevresi Konferansı uluslararası alanda çevre sorunlarının ele alındığı ilk büyük toplantıdır. Konferansın önemi, farklı siyasal bloklardan ve farklı kalkınma düzeylerine sahip yüzü aşkın ülkeyi ortak ilkeler etrafında bir araya getiren en yaygın platform olup, en önemli beklentisi ise tüm ülkelerin, evrensel bir nitelik kazanan çevre sorunları karşısındaki ortak sorumluluklarını kabul eden bir yaklaşımı paylaşmalarıdır (Egeli, [9]).

Barcelona Sözleşmesi Temel Hedefleri-1976

-Bugünkü ve gelecek kuşakların menfaati ve yararlanması için bu ortak mirası saklama ve sürdürülebilir şekilde geliştirme sorumluluklarının farkında olmak,

-Kirliliğin deniz ortamına, denizin ekolojik dengesine, kaynaklarına ve meşru kullanımına yönelttiği tehditleri önlemek,

-Akdeniz Alanı'nın özel hidrografik ve ekolojik özelliklerini ve kirlenmeye karşı korunmasını sağlamaktır.

Bern Sözleşmesi Temel Hedefleri-1984

-Biyolojik dengelerin devamlılığında yabani flora ve faunanın oynadığı temel rolü göz önünde bulundurmak,

-Yabani flora ve faunanın birçok türlerinin ciddi biçimde tükenmekte olmasından dolayı gerekli önlemleri almaktır.

Avrupa Tek Senedi Temel Hedefleri-1986

Avrupa Tek Senedi, 17 Şubat 1986'da Lüksemburg'da, 28 Şubat 1986 yılında da Lahey'de imzalanmış, 1 Temmuz 1987'de yürürlüğe girmiştir. Avrupa Tek Senedi'nin amacı ekonomik engelleri kaldırarak Avrupa Birliği üye ülkeler arasında rekabet alanı oluşturmaktır.1987 Avrupa Tek Senedi ile Avrupa Birliği temel yasalarına çevre konusunun doğrudan girişi olmuştur. Avrupa Tek Senedi, Roma Antlaşması'nın 130. maddesinde değişiklik yaparak “ kirleten öder” ilkesini ortaya çıkarmış, fakat sürdürülebilirlik ilkesinden söz etmemiştir. Avrupa Tek Senedi, Topluluğun çevre politikaları için büyük güç sağlamıştır. Avrupa Tek Senedi'nde çevre kalitesini arttırmak, insan sağlığını korumaya yönelik çalışmalar, doğal kaynakların akılcı kullanımını sağlamak gibi önemli kararlar alınmıştır (Wilkinson, [10]).

Brundtland Raporu-1987

1987 yılında Birleşmiş Milletler Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu tarafından hazırlanan rapor yoksulluğun kaldırılması, nüfus kontrolü ve çevre dostu teknolojilerin geliştirilmesi gibi sürdürülebilir kalkınma hedeflerini içermektedir. Artan çevre sorunlarına karşı çevre ve ekonomik kalkınmanın birlikte yürütülmesi belirtilmiştir. Sürdürülebilir Kalkınma kavramı ise ilk kez, 1987 yılında Dünya Çevre ve Kalkınma Komisyonu'nca hazırlanan Brundtland Raporu'nda tanımlanmış ve bu tarihten itibaren yaygın bir şekilde kullanılmaya başlanmıştır (Ağça, [11]).

Sürdürülebilirlik fikrinin çeşitli boyutları vardır. Bunlar sosyal, ekonomik ve çevresel boyutlardır. 1980'lerden itibaren sürdürülebilirliğin kavramsal analizi ve tanımı

yapılmaya başlanmıştır. Çevre ve Kalkınma Dünya Komisyonu sürdürülebilir kalkınmayı “Bugünün ihtiyaçlarını, gelecek kuşakların ihtiyaçlarını riske atmadan karşılamak” olarak tanımlamıştır (Pugh, [12]).

Raporda temel çevresel sorunların küresel niteliği kabul edilmiştir. Brundtland’da toplanan Komisyon, çevrenin ve doğal kaynakların artan bir hızla bozulması ve bu bozulmanın ekonomik ve sosyal kalkınma açısından sonuçlarına dair artan endişeyi ortaya koymayı hedeflemektedir.

Rio Zirvesi-Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı-1992

Rio Konferansı’na katılımın yüksek olması sebebiyle en önemli çevre toplantılarının başında gelmektedir. 1992 yılında Brezilya’nın Rio de Janeiro şehrinde yapılmıştır. Konferansa 178 devlet katılmıştır. Her insanın doğa ile uyumlu, sağlıklı ve verimli bir yaşam hakkı olduğu kabul edilmiştir. Sürdürülebilir gelişme kavramı diğer disiplinlerin çalışma alanında da yer bulmuştur. Konferansta sürdürülebilir tarım ve kırsal kalkınmanın teşvik edilmesi, sürdürülebilir insan yerleşimi gibi konular üzerinde ayrıntılı şekilde durulmuştur.

Sağlıklı hayat hakkı, yetki ve sorumluluk, kalkınma hakkı, çevreyi koruyarak kalkınma, çevre ve etki değerlendirmesi, yoksulluğun giderilmesi gibi maddeler yer almıştır. 1992 yılına gelindiğinde çevresel endişelerin sürmekte olduğu ve daha geniş kapsamlı bir çalışma gereği ortaya çıkmıştır. Kalkınmanın sağlanamayacağı, kalkınmanın ihmal edilmesi ile de çevrenin korunamayacağıdır. Bu nedenle çevre ve kalkınma konuları birlikte, dengeli ve sürdürülebilir bir şekilde ele alınması gerekliliği konferansın önemli bir sonucudur.

Maastricht Antlaşması Temel Hedefleri-1992

Maastricht Antlaşması, 7 Şubat 1992’de imzalanmıştır. Avrupa Birliği’nin ekonomik ve parasal birliğini gerçekleştirmeye yönelik antlaşmadır. Maastcriht Antlaşması ile çevre alanına politika statüsü verilmiş ve AB hukukunda “sürdürülebilir kalkınma” kavramı resmen oluşturulmuştur. Çevre sorunlarına çözüm getirmek için Topluluk çevre politikası geliştirmiş ve bu politikaları “Çevre Eylem Programı” adı altında duyurmuştur. Antlaşmada ilk kez çevre politikalarının sürdürülebilirlik ilkesiyle belirleneceği vurgulanmıştır. Çevre politikaları oluşturulurken farklı bölgelerdeki çevre

şartlarının ve bölgeler arasındaki gelişmişlik farklarının göz önünde tutulacağı vurgulanmıştır.

Ekonomik, siyasal, kültürel alanda Avrupa ülkeleri arasında bütünleşmeyi amaçlayan ve sermayenin, malların, hizmetlerin, işgücünün serbest dolaşımını öngören Birliğin, çevre konularını ilgi alanı içinde görmesinde ekonomik etmenlerin önemli bir yeri vardır. Çevreye ilişkin sorun alanları, tarım, sanayi, enerji, turizm gibi ekonomik sektörlerin tümünü etkilediğinden, söz konusu alanlarda ortak politikalar oluşturma sürecinde çevrenin dışarıda bırakılması mümkün değildir. Üye ülkelerdeki yaşam koşullarının iyileştirilmesi ve yaşam kalitesinin bütün Avrupa’da ortak bir düzeye yükseltilmesi amacı, Birliğin çevre sorunları ile ilgilenmesinin bir diğer nedenidir (Duru, [13]).

Maastricht Antlaşması ile AB politikasında yüksek düzeyde çevre koruma gerekliliği ilan edilmiştir (Wilkinson, [10]).

Bükreş Sözleşmesi Temel Hedefleri-1992

-Karadeniz’in deniz çevresinin korunması ve canlı kaynaklarının muhafazasında gelişme sağlamak için gerekli çalışmaları yapmak,

-Karadeniz’in deniz çevresinin sağlık yönünden, ekonomik ve sosyal açılardan sahip olduğu değerlerin korunmasını sağlamak,

-Uluslararası hukukun genel kabul görmüş kural ve düzenlemelerini göz önüne almaktır.

Doğal kaynaklar üzerinde baskının giderek artması ekonominin sürdürülebilirliği sorununu gündeme getirmiş, iklim değişikliği, genetiği değiştirilmiş organizmalar gibi yeni sorun alanları gündelik yaşamda etkilerini hissettirmeye başlamıştır. Kentsel ve kırsal yerleşim yerlerinde yaşam düzeyinin yükseltilmesi, sağlık önlemlerinin geliştirilmesi, bölgesel dengesizliklerin giderilmesi, ancak sağlıklı ve dengeli bir çevrede mümkün olabilecektir. Tüm bu sebepler Avrupa Birliği’ni çevre politikaları geliştirmeye yöneltmiştir (Duru, [13]).

Aalborg Sürdürülebilir Kentler ve Kasabalar Kampanyası-1994

Amacı kentlerin daha sürdürülebilir bir hale gelmesi için eylem planları hazırlanmasıdır. Aalborg Şartı’nı imzalayan kent yönetimleri, kentlerin daha sürdürülebilir olması için gerekli planları yapmayı taahhüt etmişlerdir. 2000 civarında yerel yönetim bu

anlaşmaya katılmıştır. Kampanya ile 1998 ve 1999 yıllarında Turku, Sofya, Sevilla ve Lahey’de 4 bölgesel konferans düzenlemiştir. Bu kampanya ile çevre ve halk sağlığı üzerindeki baskının azaltılması, güvenli ve kaliteli yaşam alanları oluşturulması, geri dönüştürülebilir enerji kullanımı, doğal ve yeşil alanların artırılması, çevresel, sosyal, ekonomik, sağlık ve kültürel konuların ele alındığı kentsel planlama ve tasarım yaklaşımı benimsenmesi, toprak kalitesini arttırmak, ekolojik verimli arazileri korumak ve sürdürülebilir tarımı teşvik etmek hedeflenmiştir [14].

Aarhus Sözleşmesi-1998

Aarhus¹ Sözleşmesi 1998 yılında Danimarka’nın Aarhus şehrinde BM Avrupa Ekonomik Komisyonu tarafından imzaya açılmış ve 2001 yılında yürürlüğe girmiştir. Çevre konularında bilgiye erişme ve katılım konularına özellikle değinilmiştir. Sözleşmede gelecek kuşakların sağlıklı bir çevrede yaşama hakkının olduğu kabul edilmiştir. Çevre hakkı ile ilgili dünyada uluslararası metinlerde en önemli gelişmelerden biri Aarhus Sözleşmesi’dir. Bu sözleşmede “Karar almaya katılım ve çevre konularında bilgi edinme” ifadesi ile çevre hakkı katılım ile ilişkilendirilmiştir. Gelecek nesillerin sağlıklı bir çevrede yaşam hakkının korunması gerektiği belirtilmiştir [15].

Avrupa Peyzaj Sözleşmesi Temel Hedefleri-2000

-Sosyal ihtiyaçlar, ekonomik faaliyetler ve çevre arasında dengeli ve uyumlu bir ilişkiye dayanan sürdürülebilir kalkınmayı sağlamaya önem vermek,

-Peyzajın kültürel, ekolojik, çevreyle ilgili ve sosyal alanlarda, önemli bir kamu yararı rolü olduğunu, ekonomik faaliyetler için elverişli ve korunması, yönetimi ve planlamasının iş imkânı yaratılmasına katkı sağlamaktır.

AB’nin kuruluşunun temel amacı ekonomik kalkınmadır. 20. yüzyılda sanayileşme ile birlikte doğal kaynakların bilinçsizce kullanılması sonucu çevre kirliliği önemli boyutlara ulaşmıştır. 1960’lı yıllardan sonra bu gelişmeler ekonomik kalkınmanın çevre ile birlikte düşünülmesi gerektiğini ortaya çıkarmıştır.

AB’de çevre konusunda politika geliştirmeye başlamasını ekonomik, politik, fiziksel ve sosyal gerekçelerle tanımlamak mümkündür. Avrupa Birliği coğrafi olarak sınırlı

¹ European Union, Environment, ec.europa.eu/environment/Aarhus.

fiziksel bir bölgeyi içermesine rağmen, çevre konusunda geniş bir coğrafyayı içerisine almaktadır. Avrupa Birliği bu bağlamda üye ülkelerin ayrı ulusal çevre politikalarıyla uyumlu eylem programları hazırlamakta ve çevrenin daha etkili bir şekilde ele alınması için fırsatlar sunmaktadır (Barnes ve Barnes, [16]).

AB’de Roma Antlaşması’nda “Halkın yaşam ve çalışma koşullarının iyileştirilmesi” ifadesi ile çevre koruma politikasının oluşturulması gerektiği kabul edilmiştir.

AB çevre politikasının kökeni olarak 1972’de Paris’te yapılan “Avrupa Zirvesi” gösterilmektedir. AB’de çevre konusu ilk defa 1971 yılında ciddi bir şekilde ele alınmıştır. Komisyon, Konsey’e kapsamlı bir faaliyet programı hazırlamasını önermiştir. Bu, 1971 yılında AB Komisyonu’nun çevre koruma politikası konusundaki ilk bildirisi. Bu belgede önerilen tedbirler arasında halk sağlığının korunması, kirliliğin denetlenmesi amacıyla bir denetim şebekesi kurulması, araştırma programları arasında koordinasyon sağlanması ve çeşitli üye devletlerdeki milli çevre mevzuatlarının uyumlaştırılması ile ilgili hükümler yer almıştır (Budak, [3]).

AB bütününde bir çevre koruma politikasının temelini oluşturan Paris Zirvesi’nde önemli bazı kararlar alınmıştır: [17]

- 1) Çevre kirliliğe sebep olan şartların kaynağında en aza indirilmesi veya yok edilmesi,
- 2) Çevrenin hava, su, toprak, bitki ve hayvanları insan kaynaklı zararlı faaliyetlerden korunması,
- 3) Doğal kaynakların korunması,
- 4) Ekolojik dengeyi bozacak faaliyetlerden kaçınılması,
- 5) Bir ülkedeki zararlı faaliyetin diğer bir ülkeyi olumsuz etkilemesinin engellenmesi,
- 6) Çevreye duyarlı ulusal ve uluslararası politikalara yönlendirilmesi ve AB politikalarıyla uyum sağlanması,
- 7) Topluluk çevre konusunda uluslararası organizasyonlarda duyurulması.

Bu kararlar bağlamında çevre ve ekonomi arasında bir ilişki kurulması amaçlanmış, Avrupa Tek Senedi ve Maastricht Antlaşmalarında bu konu üzerine görüşmeler yapılmıştır.

Avrupa Birliği'nde çevre koruma amaçlı mevzuatlar 1972 Stockholm Konferansı'ndan sonra düzenlenmeye başlamıştır. Günümüze kadar hava kirliliği, su kirliliği, gürültü, atık yönetimi, kimyasal maddeler, doğal çevre koruma gibi alanlarda düzenlemeler yapılmıştır. Avrupa Birliği üye ülkelerdeki yaşam kalitesini arttırmak, çevre sorunlarının sınır aşan boyutlarını engellemek için çevre politikaları geliştirmiştir. Avrupa bütünleşmesinin temel unsurlarından biri olarak kabul edilen serbest rekabetin ve serbest dolaşımın sağlanması, çevre alanında da ortak girişimleri ve ortak bir politikayı gerekli kılmıştır. Bazı üye ülkelerdeki kalite standartları, diğer üye ülkelerde üretilen bazı ürünlerin o ülkelere girmesine engel teşkil edebilmektedir. Ayrıca, üye ülkelerin bazılarında hava ve su kirliliğini önlemek amacıyla gerekli görülen yatırımlar, ürünlerin maliyetini önemli ölçüde artırmaktadır. Bu ve benzeri hususlar nedeniyle de üye ülkeler arasında malların serbest dolaşımının ve serbest rekabetin tam olarak sağlanamaması gibi bir sorun ortaya çıkabilmektedir. Bu durumun önüne geçebilmek için ortak bir çevre politikası oluşturulması gerekli görülmüştür. AB çevre politikası bozulan çevre karşısında yaşam ve çevre kalitesinin artırılması amacıyla ortaya çıkmıştır. Bu amaçla birtakım prensipler belirlenmiştir.

Bu prensipler;

- 1) Çevre kirliliğe sebep olan şartların kaynağında en aza indirilmesi veya yok edilmesi,
- 2) Çevrenin hava, su, toprak, bitki ve hayvanları insan kaynaklı zararlı faaliyetlerden korunması,
- 3) Ekolojik dengeyi bozacak faaliyetlerden kaçınılması,
- 4) Bir ülkedeki zararlı faaliyetin diğer bir ülkeyi olumsuz etkilemesinin engellenmesi,
- 5) Çevreye duyarlı ulusal ve uluslararası politikalara yönlendirilmesi ve AB politikalarıyla uyum sağlanması,
- 6) Topluluk çevre konusunda uluslararası organizasyonlarda duyurulması şeklinde sıralanabilir.

Bu amaçlarla AB bazı anlaşmalarla çevre ile ilgili düzenlemeleri bu şekilde duyurmuştur. Bu anlaşmalardan Avrupa Tek Senedi ve Maastricht anlaşmaları ekonomi ve çevre ile ilişki kurulmasının vurgulanması yönünden önemlidir.

Çevre ile ilgili yapılan toplantılarda genel olarak çevre sağlığı, çevre hakkı, ekosistem, deniz kirliliği ve sürdürülebilirlik konuları üzerinde durulmuştur. Stockholm Çevre Konferansı, Brundtland Raporu ve Rio Zirvesi en önemli çevre toplantılarından olmuşturlardır. Gerçekleştirilen uluslararası toplantılarla dünya çapında çevre bilinci oluşması sağlanmış ve gerekli hukuki düzenlemelere zemin hazırlanmıştır. Bu süreçte AB çevre politikalarını çevre eylem programları ile belirlemiş ve eylem planları hazırlamıştır(Çizelge 2.1). Belirlenen programlar komisyon önerisiyle konsey tarafından onanır ve yönerge yayınlanır.

Çizelge 2.1 Avrupa Birliği çevre eylem programları

Avrupa Birliği (AB) Çevre Eylem Programları	
	Eylemler
Birinci Çevre Eylem Programı-1973-1976	AB bugünkü ve gelecekteki ekonomik gelişmeye hazırlık olması amacıyla çevre kirliliğini önleyecek ve doğal kaynakların akılcı şekilde kullanımını sağlayacak etkin bir çevre politikasını uygulamaya koymuştur. Avrupa Birliği çevre politikasının amaç ve ilkelerini tanımlamaktadır. Çevre ile ilgili uluslararası sözleşmelerin desteklenmesi üzerinde durulmuştur. Ekolojik dengenin korunması, yaşam şartlarının iyileştirilmesi, kent ve bölge planlamada çevrenin daha çok dikkate alınması, doğal kaynakların ekolojik dengeye zarar vermeyecek şekilde kullanılması maddelerini içermiştir.
İkinci Çevre Eylem Programı-1977-1981	Çevre politikasında ÇED uygulamalarını destekleyerek, çevre politikalarının sorunları giderici olmaktan da ileri, önleyici olmaları niteliğini kazanmasını sağlamıştır. Gürültü, hava kirliliği ve su kirliliği konularına daha çok önem verilmiştir. Enerji üretim sektörlerinde önlemler alınması, ekolojik planlama, göçmen kuşların korunması, flora ve faunanın korunması gibi maddeler yer almıştır.
Üçüncü Eylem Programı-1982-1986	AB ÇED yönergesi 27 Haziran 1985 tarihinde bu dönem de yürürlüğe girmiştir. Çevresel Etki Değerlendirmesi ilk defa gündeme gelmiştir. Çevre politikalarının diğer politikalarıyla entegrasyonuna değinilmiştir. Çevreye olabilecek kömür ve nükleer enerji kaynaklı olumsuz etkilerin önlenmesi, denizlerin korunması, nesli tehlikede olan türlerin korunması gibi konular yer almıştır. “Kirleten öder” ilkesinin uygulanması üzerinde durulmuştur. Genel olarak flora ve faunanın korunması ile ilgili düzenlemeler yer almıştır.
Dördüncü Çevre Eylem Programı 1987-1992	Çevre korumanın ekonomik ve sosyal kalkınmanın bir gereği olduğu vurgulanmış, Topluluğun uluslararası piyasada rekabet şansını artırması için daha katı çevre normlarının çıkarılması istenmiştir. 27 haziran 1985 tarihli ÇED Yönergesinin etkin bir şekilde uygulanması istenmiştir. İnsan sağlığı için tehdit oluşturabilecek kimyasalların kontrolünün yapılması, erozyonla mücadele, su kirliliğinin azaltılması, çevre duyarlı tarımsal yöntemlerin kullanılması düzenlemeleri yapılmıştır.

Çizelge 2.1'in devamı

Beşinci Çevre Eylem Programı-1993-2001	AB, sözü edilen her dört programdaki ilke ve hedefleri daha geniş bir şekilde içine alan ve 1993-2000 yıllarını kapsayan “ Beşinci Çevre Eylem Programı” 17 Mayıs 1993 tarihinde imzalayarak yürürlüğe koymuştur. İklim değişikliği, hava kalitesi, kıyı şeridinin korunması, kentsel çevre ve atık yönetimi üzerinde durulmuştur. Sanayi, ulaştırma, turizm gibi konulara önemle değinilmiştir. Çevre ve sürdürülebilir kalkınma konularında halkın katılımının sağlanmasını amaçlayan bir eylem programıdır.
Altıncı Çevre Eylem Programı-2002-2010	Mevcut mevzuatın iyileştirilmesi, Çevre gereklerinin diğer politikalara entegre edilmesi, Arazi kullanımı planlaması ve idare kararlarında çevre konusunun dikkate alınması gibi önemli başlıkları içermektedir. Toprak kullanımının çevreyi koruyucu nitelikte olması, sürdürülebilir üretim yöntemleri, çevre ile ilgili bilgiye ulaşmanın geliştirilmesi, biyolojik çeşitliliği korumak, enerji kaynaklarının kullanımının çevrenin taşıma kapasitesine uygun olması gerektiği konuları yer almıştır. Sera gazlarının salınımının kontrol edilmesi ve uzun vadede yaşam kalitesinin sağlanması gerektiği belirtilmiştir.
Yedinci Çevre Eylem Programı- 2011-2018	Hedef, küresel çevre konularını bütünüyle ele alabilmek olarak belirlenmiştir. İklim, biyosfer, ekosistemler ve insan faaliyetleri arasındaki etkileşimler hakkındaki bilgi birikimini arttırmak, yeni teknolojiler, araçlar ve hizmetler geliştirerek çevrenin ve kaynaklarının sürdürülebilir yönetimini sağlamak amaçlanmıştır. Sağlıkla ilgili tehlikeleri de içeren çevresel baskı ve risklerin izlenmesi, önlenmesi, azaltılması ve doğal veya insan yapımı çevrenin sürdürülebilirliği için geliştirilen araç ve teknolojiler, üzerinde durulması planlanan öncelikli konulardır.

AB politikalarında çevre bilincinin; kaynağında önleme ve önleyici düzenlemeler getirilmesi şeklinde oluşturulması amaçlanmıştır. Bu amaçla ortaya çıkan önleyici düzenlemelerden biri de Çevresel Etki Değerlendirmesi olmuştur. Birinci Eylem programında ekolojik denge ve bu dengenin planlamada önemle dikkate alınması gerektiği belirtilmiştir. Bu da planlanan bölgelerde çevre ve planlama arasında bir ilişki kurma gerekliliğini önemli kılmaktadır. Beşinci ve altıncı çevre eylem programlarında sanayi, turizm kaynaklı kirlilik ve sürdürülebilir kalkınma ilkesi önemli gündem maddeleri olmuştur.

Bağlayıcılıkları bulunmamasına karşın, çevre eylem programlarının iki önemli işlevi yerine getirdiğini söylemek mümkündür: Programlar, Birlik çapında izlenecek politikaların ana ilkelerini ortaya koymakta, gelecekteki yasal düzenlemeler için yol göstericilik yapmaktadır. Programların, kamuoyunda gündeme gelen yeni sorunların tartışılmasına ve yeni politika önerilerinin ortaya konulmasına olanak yarattıklarını da belirtmek gerekir. Her bir program incelendiğinde, döneminin koşullarını yansıtacak biçimde sorunların ve tartışmaların öne çıkarıldığı görülecektir (Duru, [13]).

2.2 Türkiye’de Çevre Politikasının ve İlgili Kurumsal Yapının Gelişim Süreci

Cumhuriyetin ilk yıllarında belli bir çevre politikası izlenmemiştir. Özellikle planlı dönemde Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planından sonra çevre konusu gündemde olmaya başlamış ve planlarda yerini almış, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında çevre önemli bir yer bulmuştur. Türkiye’de çevre kavramı ile ilgili düzenleme ilk olarak 1982 Anayasası’nın 56. maddesinde “Sağlık hizmetleri ve çevrenin korunması” başlığı ile ifade edilmiş, 1982 Anayasasında çevre ile ilgili birkaç madde yer almıştır. Bu süreçte 1983 Çevre Kanunu çıkarılmış, 1982 Anayasasında 43. maddede kıyıların korunması ile ilgili hüküm yer almıştır. Devlet özelinde çevre ile ilgili bazı kuruluşlar oluşturulmuştur. 1978’de Başbakanlık Çevre Müsteşarlığı kurulmuş ve 1984’te Çevre Genel Müdürlüğü adını almıştır. 1991 yılında Çevre Bakanlığı kurulmuş, 2003 yılındaki değişiklikle “Çevre ve Orman Bakanlığı” kurulmuştur (Budak, [3]).

2011 yılında ise Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve Orman ve Su İşleri Bakanlığı kurulmuştur.

Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı ile başlayan süreçte yaşanan çevre sorunlarını çözmeye yönelik çevre politikaları sadece düzenleme boyutunda kalmıştır. AB’ne uyum çalışmalarının hızlanması çevre sorunları için çözüm sürecine farklı bir boyut kazandırmıştır. AB ülkeleri ile uyumlu hale gelebilmek için ticari, sosyal, ekonomik, hukuki ve toplumsal olmak üzere çeşitli alanlarda yapılması gereken düzenlemeleri yerine getiren Türkiye çevre konusundaki yükümlülükleri de yerine getirmektedir. Türkiye’nin AB’ye tam üye olması için AB’nin eksik gördüğü veya önerdiği değişiklikleri yerine getirmektedir (Bozkurt, [18]).

Türkiye’de çevre politikasının gelişim süreci dünya ve AB’den geç bir süreçte işlemiştir. Bunun temel nedeni bu alandaki evrensel ve ulusal gelişmelerin daha geç

takip edilmesidir. Çevre ile ilgili anlayış Dünya ve AB düzeyindeki gelişme ve çabaların etkisiyle oluşmuştur (Turgut, [7]).

Son dönemlerde çevre politikasında AB direktifleri ile gürültü, hava ve su kirliliği ve ekolojik dengenin ağırlık kazandığı görülmektedir. 2004 yılında Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği, 2005 yılında ısınmadan kaynaklı hava kirliliği yönetmeliği, 2006'da Endüstri Tesislerinden Kaynaklanan Hava Kirliliğinin Yönetmeliği ve Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği düzenlenmiştir. 2000'li yıllar ile birlikte çevre politikasında sürdürülebilirlik ve ekolojik denge konusunda ağırlık kazanmıştır.

Türkiye'de çevre ile ilgili çalışmalara bakıldığında ilk olarak Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı'nda ayrı bir başlık altında ele alınan çevre kavramı, süreç içerisinde daha detaylı olarak ele alınmıştır (Çizelge 2.2).

Çizelge 2.2 Türkiye beş yıllık kalkınma planları

Beş Yıllık Kalkınma Planları	Eylemler
Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967)	Çevre konusunun kapsamı çevre sağlığı ile sınırlı kalmıştır. Şehirleşme ve planlamayla ilgili politikalar çevre korumadan bağımsız olarak ele alınmıştır.
İkinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1968-1972)	Çevre konusunun kapsamı çok sınırlı kalmıştır ve önemli bir gelişme olmamıştır.
Üçüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1973-1977)	Çevre sorunları ilk defa ayrı bir başlık altında ele alınmıştır. Şehirleşme ve çevre sorunları bağdaştırılmıştır. Planlama kararları ile iç içe, uygulayıcı bakanlıklar arasında koordinasyon sağlayacak bir merkezi kuruluşa ihtiyaç olduğu vurgulanmıştır.
Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planı (1979-1983)	Çevre sorunlarını önlemek amacıyla alınacak önlemlerin yöresel ortamın özelliklerini dikkate alacağı belirtilmiştir. Çevre sorunları şehirleşme ve belediyecilikle ilişkili olarak incelenmiştir. İnsan sağlığı için tehlikeli olacak çevre sorunlarının giderilmesi için çevre temizleme projelerinin uygulanması gerektiği, çevre ile ilgili kararların yerel yönetimlere bırakılması gerektiği ve büyük kentlerin çevrelerinde yeşil alanlar oluşturulması vurgulanmıştır.
Beşinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1985-1989)	Planda ilk defa kaynakların gelecek nesillerin de yararlanabileceği şekilde kullanılması gerektiğinden bahsedilmiştir. Çevre sorunlarının şehirleşme, erozyon ve sanayileşme ile birlikte artmaya başladığı vurgulanmıştır. Doğal kaynakların kullanımında ekolojik dengenin dikkate alınması gerektiği, arazi kullanımında çevre sorunlarının planlama aşamasında belirlenmesi ve gerekli tedbirlerin alınması gerektiği belirtilmiştir.
Altıncı Beş Yıllık Kalkınma Planı (1990-1994)	Yenilenebilir enerji kaynaklarından bahsedilmiştir. Tüm ekonomik politikalarda çevrenin dikkate alınması vurgulanmıştır. Avrupa Topluluğu çevre politikalarına uyum çalışmalarının sürdürüleceği belirtilmiştir. Çevre bozulmaları için tahminler yapılması ve kirlilik meydana gelmeden önlem alınması, çevre bilincinin yaygınlaştırılması gerektiği vurgulanmıştır. Ekonomik politikalarda çevrenin dikkate alınması gerektiği ifade edilmiştir.

Çizelge 2.2'nin devamı

Yedinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1996-2000)	Çevre konusu planlama ve şehircilik konularından ayrı bir başlık altında incelenmiştir. Çevre konularına halkın katılımından söz edilmiştir. Çevre standartlarının uluslararası ve Avrupa Birliği standartları ile birlikte belirlenmesi gerektiği, çevre politikalarının ekonomik ve sosyal politikalara entegre edilmesi, oluşacak atıkların en aza indirilmesi ve geri kazanılması ve değerlendirilmesi için çalışmalar yapılması gerektiği vurgulanmıştır.
Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (2001-2005)	Doğal kaynakların sürdürülebilir kullanımı için gerekli yasal düzenlemelerin yapılmasından söz edilmiştir. Çevre yönetim sistemlerinin istenilen etkinlik düzeyine getirilemediği, hızlı kentleşmenin; kıyı alanları ve denizler ve doğal kaynaklar üzerindeki baskıları, atıkların miktarını ve diğer çevre sorunlarını arttırdığı vurgulanmıştır. Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliği'nin uygulama sürecinde istenen başarının elde edilemediği ve ÇED sürecinin daha etkin kılınması yönünde düzenlemeler yapılacağı amaçlanmıştır. Eğitim, kararlara katılım süreçleri ve yerleşme konularındaki eksikliklerin, doğal kaynakların sürdürülebilir yönetiminde ve çevre sorunlarının çözümünde önemli engeller oluşturduğu vurgulanmıştır.
Dokuzuncu Beş Yıllık Kalkınma Planı (2007-2013)	Çevre konusunda yeni finansman yöntemi arayışından bahsedilmiştir. Gelecek kuşakların ihtiyaçlarını gözeterek, doğal kaynakların koruma ve kullanma koşullarının belirlenmesi ve bu kaynaklardan herkesin adil biçimde yararlanmasını sağlayacak şekilde çevre yönetim sistemleri oluşturulması, uluslararası yükümlülüklerin karşılanması, sürdürülebilir kalkınma ilkeleri çerçevesinde yerine getirilmesi gerektiği vurgulanmıştır. Tüm sektörlerde yatırım, üretim ve tüketim aşamalarında kirleten ve kullanan öder ilkelerini dikkate alan araçların etkili bir biçimde kullanılacağı, Avrupa Birliği'ne uyum kapsamında çevre standartları ve yönetimini belirleyen hukuki düzenlemeler güncelleştirilirken ülke koşulları ve kamu yönetiminde etkinlik gözetileceği, çevre ve kalkınma ile ilgili sağlıklı ve entegre bilgi sistemleri oluşturulacağı, izleme, denetim ve raporlama altyapısı geliştirileceği ifade edilmiştir.

Uluslararası toplantıların etkisiyle iç hukuka yansıyan düzenlemeler olduğu görülmektedir. 2000'li yıllardan itibaren AB çevre mevzuatı uyum süreci ile birlikte gelişen bir çevre hukuk sistemi meydana gelmiştir. Kalkınma Planları'nda sürdürülebilirlik, ekolojik yaklaşım, ekonomi ve çevre uyumu gibi güncel çevre politikaları yer almıştır.

2.3 Çevre Politikaları Bağlamında Avrupa Birliği ve Türkiye İlişkileri

Türkiye ile AB arasında 50 yıla yaklaşan üyelik süreci, 1999 Helsinki Zirvesi'nde Türkiye'nin adaylığının teyit edilmesiyle birlikte yeni bir sürece girmiştir. 12-13 Aralık 2002 tarihli Kopenhag Zirvesi'nde AB, Avrupa Komisyonu'nun 2004 Aralık ayında hazırlayacağı rapor ve öneriler doğrultusunda Türkiye'nin Kopenhag siyasi kriterlerini yerine getirmesi koşuluyla üyelik müzakerelerinin geciktirilmeksizin açılmasını taahhüt etmiştir. AB, Türkiye'nin Kopenhag siyasi kriterlerini yeterli ölçüde karşıladığını düşündüğü için ülkemizle üyelik müzakerelerinin 3 Ekim 2005 tarihinde başlatılmasına karar vermiştir (Peker, [4]).

Türkiye'nin AB'ne tam üyelik hedefiyle adaylık statüsünün tanınmasından sonra gerçekleşen “çevre” faslı ile ilgili gelişmeler şöyledir:

AB Komisyonu, Türkiye'nin tam üyelik stratejisini tek taraflı olarak belirlediği Katılım Ortaklığı Belgesi'ni ilk olarak 8 Kasım 2000 tarihinde açıklamıştır. Türkiye'nin 2003 yılı Katılım Ortaklık Belgesi'ne cevabı niteliğinde hazırlanan “AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Ulusal Program” 24 Mart 2001 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Türkiye, 2003 yılında revize edilen Katılım Ortaklığı Belgesi uyarınca Ulusal Programı'nda değişikliklere gitmiş ve bu çerçevede gözden geçirilen Ulusal Program 24 Temmuz 2003 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. 3 Ekim 2005 tarihinde AB tarafından yayınlanan “Türkiye için Müzakere Çerçeve Belgesi'ne göre 35 müzakere başlığından biri olan “çevre” faslına ilişkin olarak 3-11 Nisan 2006 tarihlerinde Brüksel'de düzenlenen tanıtıcı tarama toplantısında, AB Komisyonu beklentilerini ortaya koyan sunumlar gerçekleştirmiştir. Bu toplantıyı takiben 29 Mayıs - 2 Haziran 2006 tarihlerinde yapılan “çevre” faslı ayrıntılı tarama toplantısında Türkiye'nin konuya ilişkin görüşleri açıklanmıştır [19].

Tarama toplantılarında ülkemizce getirilen hususlar dikkate alınmak suretiyle, AB Komisyonu tarafından “Çevre Faslı Tarama Sonu Raporu” hazırlanmıştır. Rapor'da ülkemizin AB Çevre Müktesebatına uyum durumuna yönelik olarak Komisyon'un değerlendirmelerine yer verilmektedir.

Ülkemizin, 2007-2013 dönemi içinde “çevre” faslı da dahil olmak üzere her bir fasıl kapsamında yer alan AB mevzuatının Türk mevzuatı ile uyumlaştırılmasına yönelik takvimini ortaya koyan "Türkiye'nin AB Müktesebatına Uyum Programı 17 Nisan 2007

tarihinde kamuoyuna açıklanmıştır. AB Komisyonu tarafından hazırlanan "Türkiye ile Katılım Ortaklığının İlkeleri, Öncelikleri ve Koşullarına İlişkin Konsey Kararı Taslağı" ile 2007 İlerleme Raporu 6 Kasım 2007 tarihinde açıklamıştır. İlerleme Raporu, ülkemizin AB mevzuatının uyumlaştırma, uygulama, yaptırımını sağlama ve gerekli idari kapasiteyi oluşturma bağlamındaki durumunu ortaya koymaktadır. Rapor, Türkiye'nin merkezi düzeyde idari kapasitesinin artırılması alanında önemli bir ilerleme kaydettiğini, ancak, yatay mevzuat, hava kalitesi, kimyasallar, gürültü ve atıklara ilişkin ilerleme konusunda sınırlı kaldığını ve endüstriyel kirlilik ve risk yönetimi konusunda ilerleme kaydetmediğini ve çevre müktesebatının aktarımının genel düzeyinin düşük olduğunu belirtmiştir [19].

Çevre ile ilgili AB düzenlemeleri, Çevresel Etki Değerlendirmesi, çevresel bilgiye erişim, iklim değişikliği gibi birçok alt sektörle ilişkili konuların yanında, hava kalitesi, endüstriyel kirliliğin önlenmesi, su kalitesi, atık yönetimi, gürültü, kimyasallar, doğanın ve biyolojik çeşitliliğin korunması gibi alanlarda düzenlemeler içermektedir. Türkiye'nin AB çevre mevzuatına uyum konusundaki yükümlülükleri ile ilgili en önemli gelişmeler Kasım 2000 yılında olmuştur. Nisan 2003'te gözden geçirilmiş Katılım Ortaklığı Belgesi'ne (KOB) göre Türkiye'nin uyumla ilgili yükümlülükleri kısa ve orta vadeli olmak üzere şu şekildedir:

I. Kısa Vadeli Yükümlülükler:

- Uyumlaştırma için finansman planı oluşturulması,
- ÇED direktifinin yürürlüğe girmesi ve uygulanması,
- Çerçeve mevzuat, doğa koruma, su kalitesi, entegre kirlilik önleme kontrol ve atık yönetimi konularında mevzuata yönelik müktesebatın yansıtma ve uygulama faaliyetlerine başlanmasıdır.

II. Orta Vadeli Yükümlülükler:

- Çevrenin korunmasını sağlamak amacıyla müktesebat yansıtmasının tamamlanması ve kurumsal, idari ve izleme kapasitesinin geliştirilmesi,
- 25 Temmuz 2003'te Türkiye'nin AB Müktesebatı'nın üstlenilmesine ilişkin Ulusal Program geliştirmesidir.

Ulusal Program'ın öngördüğü öncelikler şu şekildedir:

-Su Kalitesinin İyileştirilmesi (suda nitrat kirliliği, arıtma çamurları, kentsel atık su arıtıma)

-Atık Yönetimi

-Hava Kalitesini İyileştirme

-Nükleer Güvenlik

-Genetik Olarak Yapısı Değiştirilmiş Organizmalar

-Çevresel Gürültü Yönetimi

-Kimyasallar Yönetimi

-ÇED sürecinin güçlendirilmesi ve SÇD Direktifine Uyum sağlanmalıdır.

AB tarafından hazırlanan 2004 yılı ilerleme raporunda çevre ile ilgili şu konular yer almıştır:

-Çevre konularının diğer politikalara entegre edilmesinde gelişme görülmemiş,

-Su kalitesiyle ilgili az gelişme olduğu tespit edilmiş,

-Doğa korumada sınırlı gelişme olduğu tespit edilmiştir.

-Yatay mevzuat alanında, Çevresel Etki Değerlendirmesi ile ilgili yeni bir yönetmelik ve bilgiye erişim ile ilgili bir kanun ve bir yönetmelik kabul edilmiştir. Türkiye, BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi'ni onaylamıştır.

Türkiye'de 2004 İlerleme Raporu'ndan sonra bazı gelişmeler olmuştur. Yürürlüğe giren bazı yönetmelikler olmuştur.

-Hava Kirliliği Kontrolü 1 Nisan 2005 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Yönetmelikte ısınmada kullanılacak yakma tesislerinin özellikleri ve işletilme esasları, yakma tesislerinde kullanılacak katı, sıvı, gaz yakıtların kalite kriterleri ve uyulması gerekli emisyon sınırları yer almaktadır.

-Yaban hayatı koruma ve yaban hayatı geliştirme sahaları Yönetmeliği 8 Kasım 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

-Av ve yaban hayvan üretme yeri ve istasyonları ile kurtarma merkezlerinin kuruluşu, yönetimi ve denetimi hakkındaki Yönetmelik 30 Kasım 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

-Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği 31 Aralık 2004 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

2.4 Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Stratejik Çevresel Değerlendirme Kavramlarının Dünya’da ve Avrupa Birliği’nde Gelişim Süreci

Çevresel Etki Değerlendirmesi dünyada ilk olarak Amerika’da 1 Ocak 1970 tarihinde yürürlüğe giren “Ulusal Çevre Hukuku Hareketi” ile ortaya çıkmıştır. Amerika’da yapılan ilk ÇED çalışmalarında, fiziksel çevre unsurları yer almıştır. Daha sonraki süreçte sosyo-ekonomik kriterler de yer almaya başlamıştır. Avrupa Birliği’nde ÇED süreci çevre müksebatının “yatay” olarak nitelendirilen ana mevzuat bölümlerindendir. Yatay mevzuat; su ve hava gibi bir sektöre uygulanan düzenlemelere çevreyle ilgili farklı konularla ilgili çevre mevzuatıyla ilgilenmektedir.

ÇED, belirli bir proje veya gelişmenin, çevre üzerindeki önemli etkilerinin belirlendiği bir süreçtir. Bu süreç, kendi başına bir karar verme süreci değildir; karar verme süreci ile birlikte gelişen ve onu destekleyen bir süreçtir. Yeni proje ve gelişmelerin çevreye olabilecek sürekli veya geçici potansiyel etkilerinin sosyal sonuçlarını ve alternatif çözümlerini de içine alacak şekilde analizi ve değerlendirilmesidir.

ÇED’in amacı; ekonomik ve sosyal gelişmeye engel olmaksızın, çevre değerlerini ekonomik politikalar karşısında korumak, planlanan bir faaliyetin yol açabileceği bütün olumsuz çevresel etkilerin önceden tespit edilip, gerekli tedbirlerin alınmasını sağlamaktır (Borat, [20]).

ÇED, birçok ülkede çevresel karar verme sürecinde uygulanan bir araçtır. Çevresel Etki Değerlendirmesi’nin sürdürülebilir kalkınmanın gerçekleştirilmesini sağlayan bir araç olduğu konusunda genel bir görüş vardır. ÇED idari bir süreçtir ve idare hukukunda bir işlemin oluşum aşamasında halk, genellikle sürece dahil edilmezken, ÇED sürecinde halkın katılımı toplantısı yapılması, yazılı ve sözlü itiraz olanağının sağlanmış olması, bu sürecin geleneksel idare hukuku kalıplarını değiştirdiği şeklinde yorumlanabilir. ÇED ile idari sürece katılım olanağı halka tanınmış olmaktadır (Saygılı, [21]).

ÇED'in amacı öncelikle projenin çevre üzerinde olabilecek etkilerini başlangıç aşamasında belirtmesidir. Günümüzde ÇED, AB'de planlama izninden önce uygulanan temel bir gereksinimdir. ÇED uygulamasında gerekli analizler ve alternatif çözüm yöntemleri bulunmaktadır.

ÇED, önemli bir çevre yönetim aracıdır. Uluslararası platformda sürdürülebilir kalkınma taleplerini geliştirme adına bilimsel entegrasyon sağlanması gerektiği tartışılmaktadır. ÇED, olabilecek problemlere erken odaklanarak tahmin yöntemleri geliştirmiş olmalıdır. Başlıca ÇED kriterleri; yasal hükümlerin net olması, karar vermede şeffaflık, maliyet ve zaman açısından verimlilik, değerlendirme ve kalitede ÇED raporunun sağlam olması, önemli çevre etkileri ve etkilerin kapsama alanının belirtilmesidir (Petts, [22]).

ÇED'in yedi temel ilkesi vardır. Bu ilkeler şöyledir: [23]

1. Planlama süreciyle bütünleştirme: Çevresel değerlendirme süreci, çevresel konuların dikkate alınmasını sağlamak için planlama süreciyle bütünleştirilmelidir.
2. Mümkün olan en erken aşamada diyalog: Çevresel değerlendirme karar verme sürecinin mümkün olan en erken aşamasında uygulanmalıdır. Sürecin doğru şekilde çalışması bakımından, değerlendirme verilerinin projenin hazırlanması sırasında elde olacağı şekilde zamanlama gerekir.
3. Karar verme süreci: Çevresel Etki Değerlendirme Raporu karar vericilere proje teklifi ile sunulmalıdır. Yetkili makam, karar verilirken raporu da göz önünde bulundurmalıdır.
4. Sorumluluk: Proje sahibi, proje hedefleri gerçekleştirilirken projenin sebep olabileceği etkilerden dolayı ÇED Raporu hazırlamakla yükümlüdür.
5. Esneklik: ÇED süreci danışma ve katılımdan sağlanan girdilere uygun şekilde cevap verebilmelidir. Bu yüzden esnek olmalıdır.
6. Demokrasi: Çevresel Değerlendirmenin, uygulanan ülkedeki demokrasi düzeyine olumlu etkide bulunacağı açıktır.
7. Danışma ve katılım: Projelerin çevresel değerlendirmeleri sürecinde tarafların geniş katılımı önemlidir. Proje ile ilgili ve etkilenen gruplar proje ile ilgili gelişmelerden haberdar olmalıdır. Halkın katılımı ÇED Raporu hazırlanmasındaki en önemli aşamalardan biridir.

ÇED, büyük projelerin sosyal, ekonomik ve çevresel etkilerinin değerlendirilmesinde kayda değer başarı yakalamış bir araçtır. ÇED ortaya çıkışından sonra dünyada kullanılan temel bir çevre yönetim ve karar verme aracı haline gelmiştir. 1970'lerin başlarından itibaren ÇED uygulamaları giderek artmış, 1992 Rio Dünya Zirvesi'nden sonra ÇED uygulamasında dünya çapında çok hızlı bir artış olmuştur. Günümüzde yüzden fazla ülkede ÇED uygulanmaktadır (Caldwell, [24]).

Çevresel Etki Değerlendirmesi bir aktivitenin muhtemel sonuçlarını çevre için uygun alternatifleri kapsamlı ve planlama politikaları yönünden projenin anlamlılığını detaylı bir biçimde ortaya koyabilmektedir. ÇED kısıt ve tedbirlerle desteklenmiş bütün bir çevre politikasının bir parçasıdır ve bu politikanın ana fikrinde yer alır. Çevreye gelecek zararların önceden önlenmesi, zarar meydana geldikten sonra tamir edilmesinden çok daha etkili bir yoldur (Günterbarth, [25]).

ÇED planlama için önemli bir unsurdur. İyi kullanıldığı takdirde, karar yetkisine sahip olanların ülkeleri yararına çok daha etkili kararlar almalarını sağlayabilmektedir. ÇED; kalkınmanın insan, toplum, çevre ve ekonomi açısından geniş zamanda sağlıklı bir şekilde gerçekleşmesi amacıyla ortaya çıkmış bir yaklaşımdır.

Dünya'da yaygın bir şekilde kullanılan ÇED, çeşitli uygulama politikaları ile yürütülmektedir. Halkın katılım sürecini de içeren ÇED, demokrasi açısından da önemli bir uygulamadır (Çizelge 2.3).

Çizelge 2.3 Dünyada bazı ülkelerdeki ÇED Yönetmeliği içerikleri

Ülkeler	ÇED Yönetmeliği İçeriği
Amerika	ÇED Yönetmeliği 1970 yılında yürürlüğe girmiştir. Amerika’da ÇED çalışmaları ilk yıllarda fiziksel çevre unsurlarını içermekte iken, daha sonra ÇED içeriğinde sosyo-ekonomik kriterler de yer bulmaya başlamıştır.
İspanya	İspanya’da ÇED Yönetmeliği 1988 yılında çıkarılmıştır. Halk arasından seçilen temsilcilere ÇED raporu gönderilmektedir. Daha sonra bu temsilcilerden öneriler alınmakta ve ÇED’in içeriği oluşturulduktan sonra ÇED raporu hazırlanmaktadır. Halkın katılımı, projenin planlama aşamasında halka danışma ve görüşünü alma şeklinde, etkilerin belirlenmesi aşamasında ise halkın bilgilendirilmesi şeklinde olmaktadır.
İngiltere	ÇED Yönetmeliği İngiltere’de 1988 yılında çıkarılmıştır. İçerik olarak AB yönergelerine dayanan 17 adet yönetmelik bulunmaktadır. İngiltere’de bir üniversite her yıl yapılan ÇED raporlarını inceleyerek kalitesi hakkında yayın yapmaktadır.
Fransa	Fransa’da ÇED 1976 yılında yürürlüğe girmiştir. Yılda yaklaşık 8000 ÇED raporu hazırlanmaktadır. Her yıl yaklaşık 11000 halka danışma toplantısı yapılmaktadır. Sulama ve drenaj projeleri, yol, tren yolları, kanallar, limanlar, tehlikeli atık içeren sanayi tesisleri, hidroelektrik santralleri, şehir planları, maden ve nükleer santraller halka danışılan projeler arasındadır.
Hollanda	Hollanda’da 1974 yılında “Geçici Çevre Koruma Kurulu” oluşturulmuştur. Bu kurul, ÇED in uygulanabilirliğini araştırmış ve ÇED Yasası, Mayıs 1986 yılında yürürlüğe girmiştir.
İtalya	ÇED Yönetmeliği ilk olarak 1985 yılında çıkarılmıştır. Avrupa Birliği tarafından getirilen önerilen görüşler doğrultusunda revize edilmiştir. ÇED’ in uygulamasına yönelik ilk işlem elemedir. ÇED’ in zorunlu olduğu ve olmadığı projelerin tanımı çok açık olmadığından bazen sorunlar ortaya çıkmaktadır.

Çizelge 2.3'ün devamı

Türkiye	ÇED, Türkiye’de 7 Şubat 1993 tarihinden itibaren uygulanmaktadır. Türkiye’de iyi bir çevre yönetimi için ÇED sürecinde yasal, kurumsal ve teknik altyapı eksikliklerinin giderilmesi gerekmektedir. AB çevre mevzuatı uyum süreciyle birlikte Türkiye ÇED mevzuatı da bazı değişiklikler meydana gelmiştir. 2011 yılında ÇED Yönetmeliğinin 14’üncü maddesinin birinci ve ikinci fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir. (1) Komisyonun sonuçlandığı ÇED Raporu halkın görüş ve önerilerini almak üzere İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğünde ve Bakanlıkta on işgünü görüşe açılır. Bakanlık halktan gelen görüşler ışığında rapor içeriğinde gerekli eksikliklerin tamamlanmasını, ek çalışmalar yapılmasını isteyebilir. Bu maddede halkın katılımı ile ilgili değişiklik dikkati çekmektedir. AB kriterlerinde halkın katılımı önem teşkil etmektedir. (2) Bakanlık, Komisyonun rapor hakkındaki çalışmaları ve halkın görüşlerini dikkate alarak beş işgünü içinde proje için “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu” ya da “ÇED Olumsuz” kararı verir, bu kararı proje sahibine ve ilgili kurum ve kuruluşlara yazılı olarak bildirir.
---------	---

Proje düzeyinde yapılan ÇED’in süreç içerisinde ortaya çıkan eksiklikleri sonucunda daha kapsamlı bir değerlendirme sistemi olarak SÇD geliştirilmiştir. Çevre sorunlarına yönelik en önemli “önleyici politika” araçlarından biri olan ve fiziksel projelere uygulanan ÇED, yaklaşık kırk yıldır birçok ülkede etkin bir şekilde uygulanmaktadır. Ancak, proje düzeyinde yapılan etki değerlendirme sisteminin günümüzde çevresel sorunların önlenmesindeki önemli katkısına rağmen, yeni beklentileri karşılama etkinliğinin sağlanması ve uygulama alanlarının genişletilmesi zorunluluğu ortaya çıkmıştır (Peker, [4]).

SÇD uygulanacak plan, program ve politikaların çevreye olabilecek olumsuz etkilerinin değerlendirilmesi ve bu etkilerin en aza indirilmesi sürecidir. 1990’ların başında projeler düzeyinde gerçekleştirilen ÇED’in daha önceki safhalarda ve stratejik düzeylerde alınan kararlarda yetersiz olduğu görülmüştür. Planlanmış bir faaliyetin alternatiflerini tanımlama ancak proje yeri veya faaliyetin niteliği düzeyinde kalmakta, bu ihtiyaçlar doğrultusunda çevresel değerlendirmenin politika, program ve planlara da uygulanması görüşü savunulmaya başlanmıştır. Bu temel düşünce ile birlikte SÇD yaklaşımları ortaya çıkmıştır.

SÇD, dünya'nın her yerinde uygulanan süreçlerin etkili sürdürülebilirlik değerlendirmesi beklentisi ile gündeme gelmiştir. Sürdürülebilirlik değerlendirmesi olarak da tanımlanabilecek bir kavram olan SÇD geniş bir alanı kapsamaktadır. SÇD sosyal ve ekonomik kaygıların sürdürülebilirlik yaklaşımı ile entegre edilmesini sağlamak amacıyla ortaya çıkmıştır. Sürdürülebilirlik için değerlendirmede öncelikle sürdürülebilirlik kavramı iyi tanımlanmış olmalıdır (Pope vd., [26]).

SÇD unsurları hava, su, biyoçeşitlilik, tarihi yapılar, arazi kullanımı, erişilebilirlik, trafik, enerji, kaynak tüketimi, sağlık ve istihdamdır. SÇD, daha geniş alternatifler sunmakta, alternatif tercihlerini önceden belirlemekte, plan ve politikaların geliştirilmesini sağlamaktadır (Therivel, [27]).

2002 yılında Johannesburg'daki Sürdürülebilir Kalkınma Dünya Zirvesi'nde sürdürülebilirlik üzerinde odaklanma devam etmiştir. Sürdürülebilir bir toplum yolunda ilerlemeye dair bir farkındalık görülmüş, SÇD'nin, ÇED'in bir sonraki evrimi olduğu kabul edilmiştir. Çevresel değerlendirme proje planlama aşamasından daha önce uygulanmalıdır. ÇED ve SÇD'nin daha da gelişmesi sürdürülebilirliğin güvence altına alınmasını sağlayacaktır (Caldwell, [24]).

AB Stratejik Çevresel Değerlendirme Direktifi 2001 Temmuz'da imzalanmış, Temmuz 2004'te yürürlüğe girmiştir. SÇD yüksek seviyede bir çevre koruma sağlamakta, çevre ile ilgili konuların entegrasyonuna katkıda bulunmakta ve sürdürülebilir kalkınmayı destekleyecek plan ve programları desteklemektedir. AB Stratejik Çevresel Değerlendirme Direktifi'nde Plan açıklaması, diğer plan ve programlarla bağlantı, temel çevre, sorunlar, alternatifler, planın olası çevresel etkileri, yan etkiler için azaltıcı önlemler ve izleme gibi unsurlar olmalıdır (Morris ve Therivel, [28]).

Sürdürülebilirlik plan, program, politikalar ve birim projelerin çevre üzerinde olası zararlarını ölçme ve engelleme değerlendirmesinin ötesine gitmektedir. Sürdürülebilirlik, politikaların gerçek bir parçası olması, politikaların, programların ve projelerin içinde yer alması göz önüne alındığında, SÇD sürdürülebilirlik hedeflerine ulaşılmasında yöntem ve uygulamayı sağlayan önemli bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır.

SÇD kavramının ortaya çıkması AB 'nin ÇED'ni geniş bir alanda uygulayamaması ve birçok ülkenin bu aracı proje düzeyinde kullanmasından kaynaklanmaktadır. SÇD kuramsal düzeyde politika, plan ve programların dahil olduğu geniş bir faaliyet alanı içermekte, önleyicilik ilkesinin uygulanabilmesi, bölgesel ve küresel etkilerin karşılanabilmesi için ÇED'e göre daha kapsamlıdır. SÇD, ÇED'in alternatifleri gerektiği gibi belirleyememesi, küresel ve geri döndürülemez etkilerin değerlendirilememesi gibi sorunlara karşı ortaya çıkmıştır (Turgut, [7]).

2.5 Yasal Çerçeve ve Uygulamalar Bağlamında Çevresel Etki Değerlendirmesi'nin ve Stratejik Çevresel Değerlendirmenin Türkiye'deki Gelişim Süreci

Çevresel Etki Değerlendirme sürecine ilişkin ülkemizde ilk yasal düzenleme 11 Ağustos 1983'de yürürlüğe konan 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 10. maddesinde; "Proje sahipleri gerçekleştirmeyi planladıkları faaliyetleri sonucu çevreye yapılabilecek tüm etkiler göz önünde bulundurularak çevre kirlenmesine sebep olabilecek atık ve atıkların ne şekilde zararsız hale getirilebileceği ve bu hususta alınacak önlemlerle ilgili ÇED Raporu hazırlarlar." şeklinde açıklanmıştır.

ÇED, ülkemizde 7 Şubat 1993 tarihinden itibaren uygulanmaktadır. Türkiye'de sağlam bir çevre yönetimi oluşturma'nın esas temelini ÇED sürecinin yasal, kurumsal ve teknik altyapı açısından güçlendirilmesi teşkil etmektedir. ÇED Yönetmeliği süreç içerisinde çeşitli tarihlerde revize edilerek bugünkü şeklini almıştır.

Alternatiflerin değerlendirilmesi 1993 Yönetmeliği içerisinde ana amaçlardan biri iken 1997 Yönetmeliği ile birlikte bu anlayış yok olmuştur. Bir başka farklılık ise 1993 Yönetmeliği ile kıyaslandığında 1997 yönetmeliğinde Tarama ve Kapsamlaştırma basamaklarının oldukça detaylı ve kapsamlı olmasıdır. 1997'de Yönetmelik'teki en önemli değişiklik Ön-Çed sürecine tabi faaliyetler için de rapor hazırlama zorunluluğunun getirilmiş olmasıdır (Serter, [29]).

24.03.2001 tarih 24352 sayılı resmi gazetede yayınlanan "AB Müktesebatının Üstlenilmesine İlişkin Ulusal Uyum Programı"nda SÇD ile ilgili mevzuata uyum sağlanacağı taahhüt edilmiştir. 24.7.2003 tarih ve 25178 sayılı resmi gazetede yayınlanan AB uyum programında ise SÇD direktifinin orta vadede uyumlaştırılmasının

tamamlanarak 2005 yılının 4. çeyreğinde Taslak SÇD Yönetmeliğinin kabul edilmesi planlanmıştır.

ÇED Yönetmeliği kapsamında bulunan projelerin ÇED Raporlarının incelenmesi süreci içerisinde, halkın aktif katılımının sağlanması ve yöre halkının proje hakkında bilgilendirilmesi amacıyla gerçekleştirilen “Halkın Katılım Toplantısı”na Devlet Su İşleri (DSİ) Genel Müdürlüğü, Etüd ve Plan Dairesi Başkanlığı’nda bağlı bulunan Çevre Şube Müdürlüğü ve/veya Devlet Su İşleri Bölge Müdürlükleri bünyesinde bulunan Çevre Başmühendisliklerinden yetkili teknik elemanların katılımları sağlanmaktadır. ÇED Yönetmeliği’nde 2004 yılında Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe giren 5177 Sayılı Maden Kanununda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun’un 28. Maddesi ile 2872 Sayılı Çevre Kanunu’nun ÇED ile ilgili 10. maddesine iki fıkra ilave edilmiştir. 10. maddeye ilave edilen iki fıkra “Petrol, jeotermal kaynak ve maden arama faaliyetleri, çevresel etki değerlendirmesi kapsamı dışındadır.” ve “Madenlerin işletilmesi ile ilgili hususlar Maden Kanununun 7’nci maddesine göre yürütülür.” hükümlerini içermektedir [30].

17/7/2008 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanan “yeni” Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği, daha önce yürürlükte olan Yönetmeliğe göre çok büyük farklılıklar taşımamaktadır. Yapılan değişikliklerin büyük bir kısmı “Mevzuat Hazırlama Usul ve Esasları Hakkında Yönetmeliği”ne uygun hale getirme çabası gibi görünen şekilsel değişikliklerden oluşmaktadır.

2011 yılında ÇED Yönetmeliğinin 14’üncü maddesinin birinci ve ikinci fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir. 1. fıkroda Komisyonun sonuçlandığı ÇED Raporu halkın görüş ve önerilerini almak üzere İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğünde ve Bakanlıkta on işgünü görüşe açılacağı, Bakanlığın halktan gelen görüşler ışığında rapor içeriğinde gerekli eksikliklerin tamamlanması, ek çalışmalar yapılmasını ya da İnceleme ve Değerlendirme Komisyonunun yeniden toplanmasını isteyebileceği belirtilmiştir. Bu maddede halkın katılımı ile ilgili değişiklik dikkati çekmektedir. AB kriterlerinde halkın katılımı önem teşkil etmektedir. 2. fıkroda Bakanlığın, Komisyonun rapor hakkındaki çalışmaları ve halkın görüşlerini dikkate alarak beş işgünü içinde proje için “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu” ya da “ÇED Olumsuz” kararı verir, bu kararı proje sahibine ve ilgili kurum ve kuruluşlara yazılı olarak bildireceği, Valiliğin alınan kararın içeriğini, karara esas gerekçeleri ile şartlarını ve halkın görüş ve önerilerinin Nihai

Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu'na yansıtıldığını uygun araçlarla halka duyurması yer almıştır.

ÇED sürecinin zaman kaybı olacağını ve bazı projeleri iptal edeceği düşünülerek ÇED muafiyeti ile ilgili süre uzatımı yapılmaktadır. Yapılan düzenleme ile İstanbul 3. Köprü projesi, Gebze-Orhangazi-İzmir otobanı projesi ve Sinop nükleer santrali gibi bazı projelere ÇED muafiyeti getirilmesi mümkün kılınmaktadır. 2011 yılında ÇED Yönetmeliğinde yapılan değişiklik ile EK-I Listesinde yer alan projeler için 17/7/2015 tarihine kadar, EK-II Listesinde yer alan projeler için 17/7/2013 tarihine kadar yatırımına başlanmış projelere ÇED muafiyeti getirilmektedir. Danıştay kararında "üretmeye ve işletmeye başladığı belgelenen projeler dışındakilerin ÇED'den muaf tutulması hukuka aykırı bulunmuştur. Kuşkusuz bu düzenlemeler AB uyum süreci ile uyusmamaktadır. Bu tür uygulamalar ekonomik öncelikli ve çevre duyarlılığı ikinci planda tutulmaktadır. Sadece mevzuatı AB kriterlerine göre düzenlemek yeterli değildir. Düzenlenen yasalar ve yönetmelikler uygulama aşamasında istisnalar ve tavizlerden uzak olmalıdır.

Değişiklik ile uygulama projeleri onaylanmış veya çevre mevzuatı ve ilgili diğer mevzuat uyarınca yetkili kurumlardan izin, ruhsat, onay veya kamulaştırma kararı alınmış ve yatırım programına alınmış veya mevzi imar planları onaylanmış projeler hakkında süre uzatılmıştır. Buna göre Bakanlık, nükleer santraller, hava alanları, demiryolları, otoyol ve otobanlar için hazırlanan projelere muafiyet getirilmiştir.

2.6 Bölüm Sonucu

Fiziksel, sosyal ve kültürel ortamları hava, su ve toprak kirliliği olarak etkileyen çevre kavramı, zamanla canlı sağlığını olumsuz etkileyen boyutlara ulaşmıştır. Çevre üzerinde olumsuz etkilerin artması ve bu durumun yaşam kalitesini etkileyecek boyutlara ulaşması ile dünya gündeminde 1950'li yıllardan itibaren çevre bilinci oluşmaya başlamıştır. 1948 Birleşmiş Milletler Genel Kurulu'nda kabul edilen İnsan Hakları Bildirgesi'nde "Daha iyi bir çevrede yaşama hakkı" ifadesi yer almıştır. 1972 Stockholm BM İnsan ve Çevre Konferansı çevre sorunlarının uluslararası alanda ele alındığı ve en önemli toplantılardan biridir. İnsan ve çevre ilişkilerine, insan kaynaklı faaliyetlerin olumsuz etkileri ve çevre korumada uluslararası işbirliğinin gerekliliği vurgulanmıştır. Konferansta çevrenin taşıma kapasitesi ve kaynakların sürdürülebilir kullanımı vurgulanmıştır. 1987 Brundtland Raporu'nda çevresel bozulmanın ekonomik ve sosyal açıdan olumsuz etkileri vurgulanmıştır. 1992'de Rio'da gerçekleşen BM Çevre ve Kalkınma Konferansı'nda kalkınmanın çevreyi koruyarak gerçekleşmesi, yoksulluğun giderilmesi gerekliliği ifade edilmiştir.

Dünya genelinde çevre ile ilgili bu gelişmeler olurken AB de kendi çevre politikasını oluşturmuştur. İlk olarak 1957 Roma Antlaşması'nda "Halkın yaşam koşullarının iyileştirilmesi" ifadesi ile çevre koruma politikasının oluşturulması gerektiği belirtilmiştir. 1972 Paris Zirvesi'nde AB çevre politikası resmi bir ifade kazanmıştır. Kirlenmenin kaynağında önlenmesi, ekolojik dengenin korunması ve teknik planlama süreçlerinde çevresel etkilerin erken dönemde hesaba katılması gerektiği vurgulanmıştır. 1973 yılından itibaren AB çevre ile ilgili planlarını "Çevre Eylem Programları" adı altında belirlemiştir.

Sürdürülebilirliğin sağlanması için ortaya çıkan araçlardan biri olan ÇED, çevreye zarar verebilecek plan, program ve faaliyetleri önlemek amacıyla bazı önlemler alınması amacıyla uygulanmaya başlamıştır. İlk olarak Amerika'da uygulamaya konan ÇED, ilk dönemlerde fiziksel çevre unsurlarını içermekte iken, daha sonraki süreçte sosyo-ekonomik unsurları da içermeye başlamıştır. 1990'lı yıllardan sonra gündemde daha çok olmaya başlayan sürdürülebilirlik kavramı ile birlikte yeni arayışlar içine girilmiştir.

Çevresel Etki Değerlendirmesi'nin daha kapsamlı uygulaması olarak değerlendirilebilecek Stratejik Çevresel Değerlendirme kavramı ortaya çıkmış ve Avrupa Birliği mevzuatına 2004 yılında girmiştir. Yeni bir kavram olması nedeniyle

Dünya ülkeleri mevzuatlarında yakın senelerde yer almıştır. AB sürdürülebilirlik ilkesinin uygulanmasında daha etkin olması nedeniyle SÇD kavramını mevzuatına eklemiştir. Sürdürülebilirliğin sağlanması amacıyla uygulanmaya başlanan ÇED'in sürdürülebilirlik açısından yeterli olmadığı anlayışı ile yeni bir araç geliştirilen SÇD plan ve programların dahil olduğu geniş bir faaliyet alanı içermekte, ÇED'e göre alternatifleri daha iyi belirlemekte ve önleyicilik ilkesinin uygulanabilmesi açısından ÇED'e göre daha kapsamlıdır.

ÇED, genel ve soyut ifadelerle oluşturulmuş bir çevre politikasının daha somut ve uygulamaya yönelik olmasına yardımcı olur. ÇED sayesinde yatırım sahibinden projelerinin sosyal ve ekonomik etkileri belirlenmekte, kamusal bilinç yaratılması sağlanmaktadır.

Türkiye'deki gelişmeler dünya ve Avrupa'daki gelişmelerden sonra meydana gelmeye başlamış, çevre ile ilgili evrensel gelişmeler geç takip edilmeye başlanmış, bu nedenle çevre politikaları daha geç dönemde gelişmeye başlamıştır. Cumhuriyetin ilk yıllarında belli bir çevre politikası ortaya konmamış, AB ile olan ilişkilerle birlikte çevre konusundaki gelişmeler hız kazanmıştır. Özellikle 2000'li yıllardan itibaren çevre konusunda kısa ve orta vadeli yükümlülüklerle göre birçok yönetmelik çıkarılmış ve düzenleme yapılmıştır. Çevre ile ilgili gelişmelerin büyük bir bölümü AB Çevre Mevzuatı'na uyum süreci ile gerçekleşmiştir.

Türkiye'nin AB Çevre Mevzuatı Uyum sürecinde kısa uzun vadeli yükümlülükleri değerlendirildiğinde 2000'li yıllarda birtakım gelişmeler olduğu görülmektedir. Atık yönetimi, hava kalitesi ve gürültü kirliliği ile ilgili yeni düzenlemeler yapılmış, AB standartlarına uyumlu olması sağlanmıştır. 2005 yılında Hava Kirliliği Kontrolü Yönetmeliğinde katı, sıvı ve gaz yakıtların sınır değerleri yer almıştır.

Türkiye'nin AB'ye uyum sürecinde en önemli alanlardan biri çevredir. Türkiye'de uyum süreci ile birlikte daha çok atık yönetimi, doğanın korunması ve gürültü alanlarında bazı ilerlemeler gerçekleştirilmiştir. Atık yönetimi ve gürültü dışında, çevreyle ilgili müktesebatın iç hukuka aktarımı önemli düzeyde olmamıştır.

Türkiye taraf olduğu AB anlaşmaları ile bazı yükümlülükleri yerine getirmektedir. Bu anlaşmalardan; Avrupa Peyzaj Sözleşmesi ile peyzajın kültürel, ekolojik, çevreyle ilgili ve sosyal alanlarda, önemli bir kamu yararı rolü olduğunu, ekonomik faaliyetler için

elverişli ve korunmasını, Bern Sözleşmesi ile flora ve faunanın, korunması ve gelecek nesillere aktarılmasını, Barcelona Sözleşmesi ile Akdeniz’de kirliliğın deniz ortamına, denizin ekolojik dengesine ve kaynaklarına yönelttiğı tehdidi önlemeyi, Bükreş Sözleşmesi ile Karadeniz’in deniz çevresinin sağık yönünden, ekonomik ve sosyal açılardan sahip olduğı değerlerin korunmasını ve canlı kaynaklarının muhafazasında gelişme sağılanması taahhüt etmiştir. Ramsar Sözleşmesi ile sulak alanların temel ekolojik özelliklerinin ve karakteristik bitki ve hayvan topluluklarının, özellikle su kuşlarının yaşama ortamlarını desteklemeyi, sulak alanların ekonomik, kültürel ve bilimsel olarak büyük bir kaynak teşkil ettiğini ve korunmasını taahhüt etmiştir.

BÖLÜM 3

BİR ÇEVRE BİLEŞENİ OLARAK “KIYILAR” VE YAT LİMANLARI

Kıyı; deniz, göl ve akarsularda suyun karaya değdiği noktadan sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluştuğu kumluk, çakıllık, kayalık, bataklık gibi alanlardır. Denizler ve kıyılar yazılı tarih öncesi çağlardan başlayarak insanlığa sundukları doğal kaynaklar ve kullanım olanakları ile bir ilgi ve etkinlik odağı oluşturmuşlardır. Suyun bu yapılanmada temel tercih olmasının başlıca nedenleri; kullanımına ihtiyaç olması ve özellikle yaşamın sürdürülmesinde çok önemli olmasıdır. Göl, ırmak gibi mekanların iç dinamikleri, deniz kıyılarının dinamiklerinden bağımsızdır. Dünyadaki kıyıların toplam uzunluğu 1 milyon km olarak tahmin edilmekte ve bu uzunluğun yarısından fazlasında yerleşim olduğu bilinmektedir. Yerleşimler turizm, ticaret, sanayi, barınma, gıda ve ulaşım ağırlıklıdır (Ergin, [31]).

Kıyı kuşağı, kıyı çizgisi boyunca uzanan, bu çizgiden sonra da varlığını sürdüren kıyı devinimlerinin oluşturduğu kumluk, çakıllık, sazlık, kayalık ve taşlık alanlar olup, devletin egemenlik ve kullanımındaki, toplumun yararlanmasına açık alandır (Keleş, [1]).

3621 sayılı Kıyı Kanunu’na bakıldığında kıyı denilen kavramın neresi olduğunu tanımlamak için kıyı çizgisi ve kıyı kenar çizgisi kavramları bulunmaktadır. Kanunda, kıyının sınırlarını kıyı çizgisi ve kıyı kenar çizgisi terimleri ile ifade edilmiş, kıyı bu iki sınır çizgisi arasında kalan doğal bir yüzey biçimi olarak tanımlamıştır (Ferudun, [32]).

Kıyıyı sadece deniz ve kara arasında bir sınır çizgisi olarak kabul etmeyen, toplumsal verileri de hesaba katan, hem deniz hem de kara yönünde daha geniş bir alanı gösteren,

daha kapsamlı tanımların geliştirilmiş olduğu görülmektedir. Kıyının tanımlanmasına, yönetilecek olan alanın belirlenmesi birkaç açıdan değerlendirilebilir. İlk olarak siyasal, yönetsel veya planlamaya ilişkin ölçütler göz önünde bulundurularak bir tanım getirilebilir. Bu tanımlarda, kıyının doğal nitelikleri yanında toplumsal ve ekonomik ölçütlere de yer verilir. İkinci olarak yalnızca fiziksel ölçütlere dayanılarak, kıyı alanının doğal yapısına göre kıyının sınırları belirlenebilir (Duru, [33]).

Kıyı çizgisi; su ve karayı birbirinden ayırdığından ve meteorolojik olaylara göre değişiklik gösterdiğinden, bu çizginin somut bir biçimde belirlenebilmesi farklı su seviyeleri arasında bir tercih yapılmasına bağlıdır. Kıyı kanunun uygulanmasına ilişkin yönetmelikte 4. maddede kıyı çizgisinin belirlenmesinde taşkın durumları hariç su seviyesinin herhangi bir anda alacağı seviyenin esas alınacağı belirtilmektedir. Bu durumda kıyı dediğimiz kavram; deniz tarafında sürekli değişken bir durum gösteren, buna rağmen kara tarafında sabit bir kıyı kenar çizgisi ile çevrelenmiş alanı tarif etmektedir. Kanun ve Yönetmelikte yer alan ifadelerden, ilk oluşumları su hareketleri ile açıklanan fakat bugünkü deniz seviyesine göre kilometrelerce içeride yer almaları sebebiyle sudan yararlanmanın asli unsurunu oluşturmayan çok eski kıyı biçimlerinin de kıyı kapsamında kabul edileceği anlamı çıkmaktadır (Ferudun, [32]).

3.1 Bir Çevre Bileşeni olarak “Kıyı Alanları” Kavramı

Kıyı bölgeleri tarihin her döneminde çok önemli yerleşim yerleri olmuş, sahip oldukları zengin kaynaklar ile tercih edilen mekanlar haline gelmişlerdir (Post ve Lundin, [34]).

Kentleşmenin ve ekonomik etkinliklerin kıyı alanlarında yarattığı baskının giderek artması, çevre sorunlarının nicelik ve nitelik açısından değişime uğrayarak küresel bir nitelik taşımaya başlaması, kıyıların özel bir çalışma alanı olarak alınmasını ve yeni yaklaşımların geliştirilmesini zorunlu kılmıştır. Geleneksel sektörel uygulamaların sorunları çözmede yetersiz kalması, uluslararası alanda bu sorunların çözümünde yeni arayışları ortaya çıkarmıştır (Görer ve Duru, [35]).

20. yüzyıldan itibaren zengin ekolojik değerlere sahip kıyı alanları üzerindeki kentleşme, yoğun turizm faaliyetleri, sanayileşme gibi baskılar nedeniyle sahip oldukları doğal kaynaklar tehlike altına girmiştir.

Kıyılar ekolojik denge açısından etkilenen ve bir o kadar da etkileyen konumdadır. Canlı sağlığını etkileyen faktörler olan hava, su ve toprak kıyılarda bir aradadır. En

önemli yaşam alanlarından olan kıyılar çevre kirliliğinden en çok etkilenen alanlar olmuş, hem kara parçası hem de su kirliliği kıyıları etkilemiştir (Görer ve Duru, [35]).

Çevre değerlerini göz ardı eden, ekoloji ve toplum yararını temel almayan kıyı yapılaşmaları, sanayi kuruluşları, turizm yatırımları, liman gibi yapılar yeterli arıtma sistemlerine sahip olmadıklarında kıyı alanlarını tehdit edici çevre kirliliği ortaya çıkmaktadır. Göller, nehirler ve denizler kirletildiklerinde o sulardaki canlı yaşamları tehdit altında olmaktadır. Kıyı bölgelerinde çevre ve doğal kaynaklar üzerinde, ekonomik faaliyetlerin yoğunluğunun önemli etkisi vardır.

İnsanların çevreye gösterdikleri etkilere karşı doğanın göstermiş olduğu tepkilerden biri deniz ve kıyı kirliliğidir. Kirlilik genelde sanayii, tarımsal ve yerleşim yerlerinden kaynaklanan atıklarla meydana gelebildiği gibi; yağmur, sel, erozyon ve rüzgar gibi doğal olaylar ile de oluşabilmektedir (Oğuz, vd., [36]).

İnsan kullanımı için fiziksel fırsatlar sunan ve sınırlı ve tükenebilir bir kaynak olarak kıyı kaynakları sistemlerinin bugünkü ve gelecek nesiller için iyi yönetilmesi gerekmektedir (Post ve Lundin, [34]).

Temel araştırma konuları kıyı özellikleri, rüzgar, dalga iklimi, dalga tahmini, akıntılar, zemin araştırmaları olan kıyı mühendisliği ve yönetiminde geçmişte kıyıları sadece erozyona ve taşkınlara karşı koruma düşünülmüştür. Teknolojinin gelişmesiyle insanlar kıyı alanlarında daha emniyetle yaşayabilecekleri yapıları gerçekleştirebilmişlerdir (Yüksel vd., [37]).

Kıyı alanları yönetiminde ilk girişimlerin gelişmiş ülkeler tarafından başlatıldığını görülmektedir. Kıyı alanları yönetimi ilk kez 1972’de Amerika Birleşik Devletleri’nde gündeme gelmiştir. 1972’de çıkarılan Kıyı Alanları Yönetimi Yasası ile alınan önlemlerin geleneksel sektörel yaklaşımlara göre başarılı olduğu kabul edilmektedir. Kıyı alanları yönetiminin ilk kez yasal düzenlemeye konu olmasını aynı dönemde gerçekleştirilen Stockholm İnsan ve Çevre Konferansı’nın dolaylı getirilerinden biri olduğu da söylenebilir (Duru, [33]).

Çizelge 3.1 Kıyı Yönetiminin Geçirdiği Aşamalar [33].

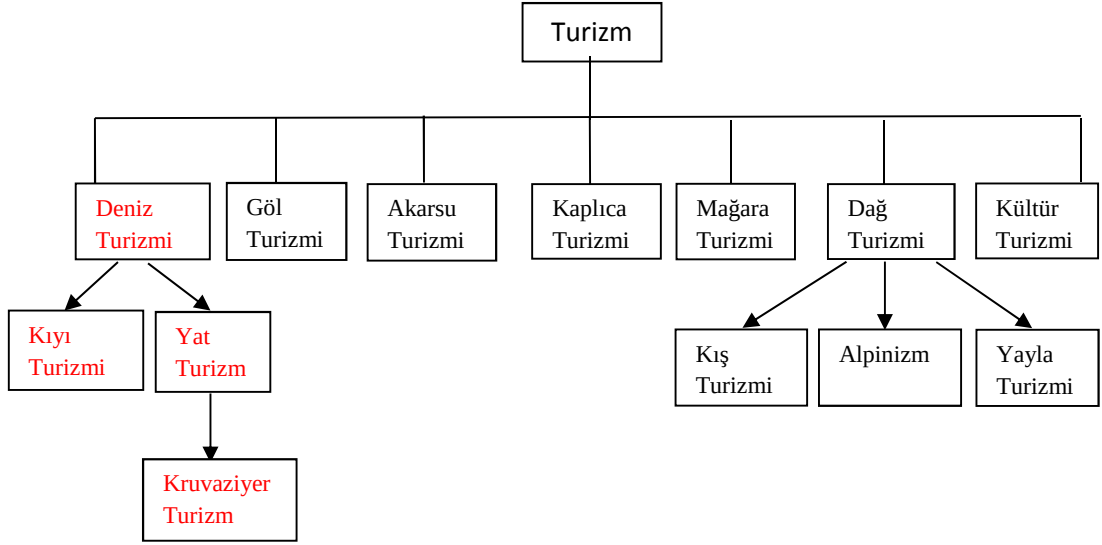
Dönem	Temel Özellikler
1950-1970	Sektörel yaklaşım, İnsan doğaya karşı, Düşük düzeyde halk katılımı, Ekolojinin sınırlı ölçüde göz önünde bulundurulması, Onarıcı önlemler
1970-1990	Çevrenin önem kazanması, Sektörler arasında daha yoğun bütünleşme, Halk katılımının artması, Çevre bilincinin güçlenmesi, Mühendislik egemenliğinin sürmesi, Önleyici önlemler
1990'dan 2000'li Yıllara	Sürekli ve dengeli kalkınma kavramına odaklanma, Kapsamlı çevre yönetiminin ağırlık kazanması, Çevresel yenileme, Halkın katılımının önemi
Gelecekte	Ekolojiye duyarlı bir kıyı alanı yönetiminin kurulması, önleyici yönetim

Kıyı yönetimi uluslararası alanda bazı değişikliklere uğramıştır. Son yıllarda ekolojik duyarlılık gündemde olan en önemli kıyı yaklaşımı durumundadır (Çizelge 3.1).

Kıyı alanları yönetimini doğrudan etkileyen turizme olan ilginin uluslararası pazarda giderek artması ile birlikte kıyı alanlarındaki turizm yatırımları artış göstermiş ve kıyıları turizmin yoğunlaştığı önemli alanlar olmuşlardır.

Uluslararası turizm pazarlarında oluşan dış seyahat talebi 1950-1960 arasında yılda ortalama %17.4, 1960-1970 arasında %7.4, 1980-1990 arasında %4.7, 1990-2000 arasında %5.5 oranında büyüme göstermiştir. 1994-2004 arasında dünya turizm talebi yılda ortalama %4.3 oranında artış göstermiş, Türkiye’de aynı dönemde yılda ortalama %9.6 büyüme görülmüştür (Kahraman ve Türkay, [38]).

Turizm çok geniş bir alanı kapsamaktadır. Birçok türü olan turizm olgusu bu sayede önemli yatırımları içerisinde barındırmaktadır. Deniz turizmi, dağ turizmi ve kültür turizmi en önemli turizm türleridir (Şekil 3.1).



Şekil 3.1 Turizm çeşitleri (Kahraman ve Türkay, [38]).

Kıyı-deniz turizmi, kırsal turizm, yayla turizmi, ekoturizm, kültürel turizm, inanç turizmi, kış turizmi, doğa yürüyüşleri, bisiklet turları en önemli turizm türleridir (Emekli, [39]).

AB, tüm ekonomik sektörlerde ve sosyo-kültürel yapıda ortak politikalar oluşturarak bütünleşmeyi hedeflemektedir. Dünya’da ve Türkiye’de turizmin giderek artan önemi turizm faaliyetlerinin artmasına ve buna bağlı olarak önemli turizm alanları olan kıyılara yönelmeyi arttırmıştır.

Kıyıların turizm amaçlı kullanımında en önemli sorunlardan biri yer seçimidir. Kıyıda yer alacak arazi kullanım faaliyetlerinin kıyıdan içeriye çekilmesi gerektiği vurgulanmaktadır. Özellikle sahil şeridi boyunca doğal peyzajı bozucu yapılaşmanın hoş karşılanmadığı, daha fazla tesis yapımıyla turistik alanların kentleştiği bu durumun turizm açısından faydadan çok fazla zarar getirdiği belirtilmektedir. Ayrıca kıyı kenar çizgisinin bozulması, kıyı ekosisteminde tahribat, aşırı kullanım sonucu kaynakların tüketilmesi, altyapı eksikliği ve ağaçlık alanların tahribatı turizmin kıyıda meydana getirdiği önemli sorunlardandır (Dal, Baysan, [40]).

3.2 Avrupa Birliği Kıyı Politikası

Çevre sorunlarının önemli bir bölümünün etkisi altında kalan kıyı alanları da Avrupa Birliği'nin ilgi alanı içine giren konulardan biri olmuştur. AB, tüzel dizgesi içinde, yalnızca kıyı alanlarına özgü, kapsamlı bir yasal düzenlemeye yer vermemiştir.

Ancak, çevresel etki değerlendirmesi, çevre sorunları konusunda bilgilere erişme serbestliği, içme ve kullanma suyunun kalitesi, zararlı atıklar, kabuklu deniz canlıları, kentsel atık suların arıtılması, kirliliğin önlenmesi, nehir havzalarındaki kirlenme, doğanın korunması, kuşlar, yaşam ortamlarının korunması gibi konularda gerçekleştirdiği düzenlemelerin kıyı alanları için de geçerlidir (Duru, [33]).

1999 yılında AB tarafından yayınlanan “Kıyı Alanları için Avrupa Yürütme Kaideleri” ülkelerin yasal düzenleme ve uygulama alanlarına ilişkin tavsiye kararı niteliği taşımaktadır. Bu kapsamda kıyıların planlanmasındaki temel ilkeler, kıyılarda yer alacak faaliyetlerin kıyıların kültürel mirasını koruyacak; doğal, kültürel ve fiziksel özelliklerine zarar vermeyecek şekilde planlanması; kıyıların doğal mirasın bir parçası olarak kabul edilmesi ve kıyılarda özel mülkiyet artışının halkın erişimi ve kamu yararı ilkeleri çerçevesinde önüne geçilmesi; kıyı turizmi ve rekreasyonel kullanımların; tarihi, kültürel ve doğal çevreler üzerindeki olumsuz etkilerinin önlenmesi olarak belirtilmiştir (Naycı, [41]).

Kıyılara olan baskının artmasıyla bu alanlarla ilgili düzenlemeler yasalar ve kanunlarda yer almaya başlamıştır. Diğer hükümetler arası kurumlardan farklı olarak AB; yasama gücü ile donatılmıştır. AB tarafından tanınan yasal araçlar arasında üye ülkeler arasında doğrudan bağlayıcı olan yönetmelikler ve ulusal yasamaya aktarılması gereken talimatlar yer almaktadır. 1970'lerden günümüze dek geçen 30 yıl içinde AB; kıyısız çevrenin korunması ve geliştirilmesi için 300'den fazla yasal aracı işleme koymuştur.

Avrupa'da kıyı yönetimi konularında birleştirici bir hukuk bulunmaktadır. Ancak anayasal yetki, yerellik ve ölçülülük açısından hukuki prensipler sınırlıdır (Gibson, [42]).

1972 yılından itibaren dünya devletleri tarafından bölgesel ve küresel düzeyde uluslararası anlaşmalar ile deniz çevresinin korunması ile ilgili düzenlemeler geliştirilmiştir. Deniz kirliliği ve gemilerle ilgili düzenlemeler son yıllarda geçmişe nazaran gelişmiştir. Deniz Çevresi Bilimsel Uzmanlar Birliği (GESAMP) 1990 yılında

yayınladığı raporunda 1982'den sonra kıyı kirliliği çalışmalarında önemli bir artış olduğunu belirtmiştir. Açık deniz alanları kıyıya nispeten daha temiz olmasına rağmen yoğun insan yerleşimi ve kara kökenli faaliyetlerden etkilenmektedir. Başlıca kıyı sorunlarından biri de canlıların yaşam ortamlarının yok edilmesi ve besin zincirinin tehlikede olmasıdır. Bazı Avrupa ve Dünya kentlerinde endüstriyel gelişmeler özellikle sulak alanlar ve tarım alanlarını olumsuz yönde etkilemiştir (Sands, [43]).

1976 Barcelona Sözleşmesi, Akdeniz'in korunması için yapılmış bir anlaşmadır. Barcelona Sözleşmesi ile Akdeniz'in korunması amacıyla ülkeler arası işbirliğinin zemini oluşturulmuştur. Farklı aktörler, farklı sektörler arası oluşacak olası uyuşmazlık ve anlaşmazlıkların çözümü için gereken yasal araçlar bu sözleşme ile tanımlanmıştır.

3.3 Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY) ve ÇED / SÇD

Çevre ile ilgili bilincin oluşması ve önlemlerin belirlenmesi açısından en önemli toplantılardan biri olan ve 1992'de gerçekleşen Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı'nda kıyıların doğal, kültürel, ekolojik ve ekonomik kaynaklarının korunması için bütünleşik bir yaklaşım olan "Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi" kavramı ortaya çıkmıştır.

Dünyada çevre bilincinin gelişmesi ve çevre sorunlarının giderilmesi için çevre yönetimi geliştirilmiş, kıyılardaki yapılaşma sonucu meydana gelen baskının kontrol edilmesi ve engellenmesi için bazı önlemler alınması fikri daha da önem kazanmıştır. BKAY, Avrupa Birliği'nin temel ilkelerinin yer aldığı 2001-2010 yıllarını kapsayan 6. Çevre Eylem Programı'nda yer almıştır.

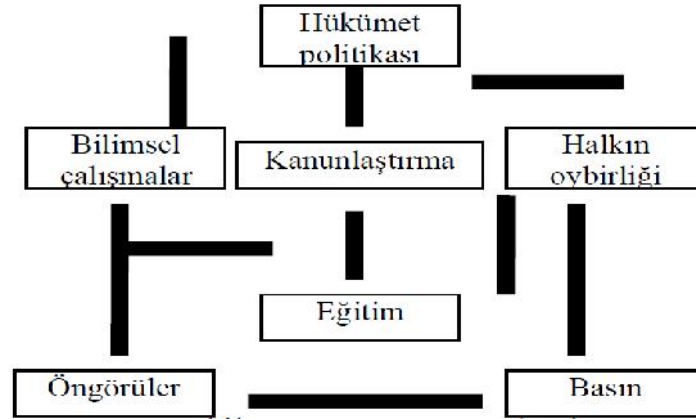
Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi'nin ana ilkelerinin ve bu ilkelerin gerektirdiği yönetim modelinin belirlendiği, "münhasır ekonomik bölgeler de dahil olmak üzere kıyı alanlarının bütünleşik yönetimi ve sürdürülebilir gelişimi" başlığı altındaki düzenleme, kıyı devletlerini kendi ulusal yetki alanlarına giren kıyı ve deniz kaynaklarının bütünleşik yönetimi ve sürdürülebilir gelişimini sağlamakla görevlendirmektedir. Bu doğrultuda her ülke; kıyı alanlarına ilişkin olarak tüm sektörleri kapsayan bütünleşik bir politika ve karar alma süreci oluşturmayı, kullanım kararlarının etkilerine ilişkin koruyucu ve ihtiyati önlemler almayı hedeflemelidir. Ayrıca, kaynak ve çevre muhasebesi gibi yöntemleri kullanmayı, ilgili tüm tarafların bilgiye erişimi ile planlama ve karar alma süreçlerine katılımının sağlanacağı koşulları yerine getirmeyi,

amaçlamalıdır. Yerel ve ulusal düzeylerde, kıyı ve deniz kaynaklarının bütünleşik yönetimi ve sürdürülebilir gelişiminin sağlanmasına yönelik olarak ise aşağıdaki etkinliklerin eşgüdümünü sağlayacak mekanizmaların gerçekleştirilmesi üzerinde durulmaktadır: (Görer ve Duru, [35]).

Avrupa Birliği Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi, AB kıyı bölgelerinin yöneten hukuk sistemi içinde önemli bir çeşitlilik ortaya çıkarmıştır (Gibson, [42]).

Avrupa Birliği'nin kıyı alanlarına yönelik ilk kapsamlı girişimi, üç yıllık (1996-1998) bir bütüncül kıyı alanları yönetimi programının başlatıldığı 1995 yılında gerçekleşmiştir. Bu programın amacı, kıyı alanlarında sürekli ve dengeli kalkınmayı gerçekleştirmek üzere bilimsel ve teknik alanlardaki gelişmelere öncülük etmek, kıyıdan yararlanan ya da kıyı alanlarını etkileyebilen unsurlar arasında işbirliği ve uyumu sağlamak olarak belirlenmiştir (Duru, [33]).

BKAY birçok disiplini dikkate alan bir stratejiye sahiptir. Hükümet politikası temelinde bilimsel çalışmalar, halkın katılımı, eğitim ve kanunlar ile uyumlu bir süreci içermektedir (Şekil 3.2).



Şekil 3.2 Kıyı alanları karar verme mekanizması (Yüksel vd. [37]).

BKAY'ın temel işleyiş metotları

-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 değerlendirilmesinin 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 sektörlere ilişkin (turizm, balıkçılık, sanayi, tarım, kentleşme vb.) programların bütünleştirilmesi.

3.3.1 Avrupa Birliği'nde Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Kavramı

“Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi” AB’nin çevre politikalarının temel ilkelerinin sunulduğu 6. Çevre Eylem Programı (2001-2010) içinde yer almaktadır. 1970’lerden önce kıyı alanlarının içinde bulunduğu sorunlar deniz jeolojisi, biyolojisi gibi farklı disiplinlerce ele alınmıştır (Duru, [33]).

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi, örtüşen yetki alanlarını düzenleyen, kıyı kullanıcıları arasındaki anlaşmazlıkları çözen ve çevre sağlığı ile ekonomik gelişim arasındaki dengeyi sağlayan bir araç olarak da tanımlanabilir. Devlet ile toplum, bilim ile yönetim ve sektörel ve kamu çıkarlarını birleştiren Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi çevresel, ekonomik, sosyal ve kültürel hedefleri birleştirme özelliği kıyı alanlarının sürdürülebilir yönetimi açısından önem taşımaktadır.

BKAY, 1990’lı yıllarda geleneksel sektörel yönetim yaklaşımlarına alternatif olarak uluslararası alanda resmi kabul görmüştür. Bu yaklaşım, kıyı alanlarında farklı kaynak kullanımlarından doğan çatışmaları en aza indirebilmek amacıyla farklı sektörler arasında bütünleşik bir yönetim mekanizması oluşturmayı amaçlamaktadır. Uzun dönemli hedefi kıyı alanlarında sürdürülebilir kalkınma idealini gerçekleştirebilmek olan Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi yaklaşımının temelinde yatan düşünce de sürdürülebilir kalkınma kavramıdır. Bu nedenle BKAY yaklaşımı uluslararası alanda kabul görmüş sürdürülebilir kalkınma ilkeleri üzerine kurulmuştur. Uluslararası gelişmelerin merkezinde bulunan ve sürdürülebilir kalkınmayı politikalarının genel bir amacı olarak benimseyen AB, Avrupa kıyılarını korumak ve BKAY yaklaşımını gerek AB düzeyinde gerekse üye devletler düzeyinde desteklemek yolunda hedef belirlemiştir. 1990’lardan itibaren AB kurumları bu hedefe ulaşmak için önemli bir çaba başlatmışlardır (Bahadır, [44]).

BKAY, ÇED amaçları ve uygulamaları bakımından yakından ilişkilidir. Sürdürülebilirliğin sağlanmasında önemli bir araç olan ÇED ve SÇD kıyılara bütüncül yaklaşımda önemli araçlardan biridir.

ÇED çalışmalarında projelerin sosyal ve ekonomik yönleri ayrıntılı bir şekilde ele alınmakta, kıyı yapılarının projelendirilmesi aşamasında yapılan teknik çalışmaların yeterliliği değerlendirilmektedir. Kıyılarda ekolojik dengenin çok hassas olmasından dolayı kıyı alanlarındaki ÇED ve SÇD çalışmaları daha da önem kazanmaktadır. Kıyılardaki faaliyet ve projelerde sürdürülebilir kullanım temel alınmakta, BKAY ile bütünleştirilmek istenmektedir. Kıyı yapıları projelerinde proje için seçilen yerin konumu, yapılacak tesisin tipi ve büyüklüğü ile işletme koşulları ÇED kapsamında dikkate alınmaktadır. Alternatifler değerlendirilirken çevresel ve ekonomik faktörler birlikte değerlendirilmektedir.

3.3.2 Türkiye’de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Kavramı

Türkiye’de Ulusal Çevre Eylem Planı’nda kıyı alanları yönetimi ile ilgili geniş bilgiler yer almıştır. Çevre Yönetimi için Sektörel Eylem Seçenekleri bölümünde “Denizlerin, kıyı alanlarının ve diğer duyarlı ortamların yönetimine yönelik eylemler” politikalar, yasal düzenlemeler ile ilgili eylemler belirlenmiştir. Ulusal Çevre Eylem Planı’nda “Kıyı Alanları Yönetiminin Geliştirilmesi” projesinde Türkiye’nin deniz, göl ve akarsu kıyılarındaki çevresel sorunların nitelikleri ile boyutlarının belirlenerek bu sorunların önlenmesi için yetkili kurum ve kuruluşların belirlenmesi, kıyılardan farklı biçimlerde yararlanılan kesimlerin temsilcilerinin karar süreçlerine katılabildiği demokratik yönetim modellerinin geliştirilmesi, projeler geliştirilmesi öngörülmüştür.

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Pilot Projeleri; Kıyı Yönetimi pilot projelerinin bazıları, Birleşmiş Milletler Bölgesel Denizler Programı gibi küresel programların içerisinde yer almıştır. BM ve AB’den alınan yardımlarla yapılan kıyı yönetimi programlarının yönetim planlarında genel olarak doğal kaynakların korunması, atıksu arıtımı, su kirliliği, eko-turizmin teşvik edilmesi yer almıştır. Bu projelerde ekolojik araştırmalar yapılması, doğal değerlerin koruma altına alınması ve çevre duyarlılığının artırılması gibi konulara ağırlık verilmektedir (Özhan, [45]).

AB tarafından belirlenen ve ülkemiz açısından da bağlayıcılığı olan BKAY Stratejisi'nde yer alması gereken ve sistematik olarak değerlendirilen konular şöyledir: (Haspolatlı vd.,[46])

- Kıyı yönetimi konusunda bütünsel tematik ve coğrafik yaklaşımın bulunması,
- Uzun vadeli bir perspektife dayanması,
- Kademeli olarak geliştirilecek süreçte durumlara uyum sağlayabilecek esnek bir yönetim yaklaşımının bulunması,
- Sürecin yerel uygulamalar kapsamında özelleştirilmesi,
- “Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi” sisteminin doğal süreçlere uyumlu olması,
- Sürecin planlama ve yönetimde katılımcı bir yaklaşıma sahip olması,
- Sürecin ilgili tüm idari birimleri içermesi ve onları desteklemesi,
- Planlama ve yönetim araçları arasında bir denge kurulması.

Kıyı Alanları Yönetimi (KAY) Türkiye Milli Komitesi

KAY Türkiye Milli Komitesi, kıyı alanlarının, dengeli, uzun süreli ve etkin biçimde, kaynağı yok etmeden kullanılmasına, bu alanların doğal özelliklerinin korunmasına katkıda bulunmak amacıyla ilgili çalışmaları desteklemek; üniversiteler, kamu ve özel sektör kuruluşları ve gönüllü kuruluşlar arasında iletişim ve işbirliğini güçlendirmek amacıyla 2547 sayılı Yükseköğretim Kanunu çerçevesinde kurulmuştur. Kıyı Alanları Yönetimi Türkiye Milli Komitesi'nin kurulması, 8.12.1992 tarihinde yapılan Yükseköğretim Kurulu'nun Yürütme Kurulu toplantısında uygun görülmüştür. Yönetmelik, 18 Ocak 1993 tarihinde, 21469 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak Milli Komite'nin kuruluşu tamamlanmıştır [47].

Temel amaçları

- Kıyı alanlarından dengeli yararlanmaya ve bu alanların korunmasına yönelik bilimsel araştırma projelerinin oluşturulmasına katkıda bulunmak, bilimsel toplantılar düzenlemek, ilgili konularda yayın yapmak.
- Kıyı alanları ile ilgili faaliyetlerde bulunan ve araştırmalar yürüten kamu kuruluşları, üniversiteler, belediyeler, gönüllü kuruluşlar ve özel sektör arasında bilgi alışverişi ve işbirliği yapabilmesini sağlamak.

-Diğer ülkelerde kıyı alanlarından yararlanmayla ilgili uygulanan ilke ve kurallar, yasal ve yönetim biçimlerindeki gelişmeleri izlemek, bu gelişmeleri ilgili kamu ve özel kuruluşlarının bilgisine sunmak, ülkemizde kıyı alanlarının yönetimi için ilke ve kurallar önermek, yasaların ve yönetim biçimlerinin oluşmasına, kıyı ile ilgili planlama kararlarının uluslararası standartlar ve normlarla uyumlu kılınmasına katkıda bulunmak.

3.4 Kıyı Politikaları ve Deniz Turizminde Yat Limanlarının Yeri

Yat limanlarının ekonomik, fiziksel, sosyal ve kültürel etkileri vardır. Yerel halkın yaşam standartlarını vergi ve döviz gelirleriyle yükseltir, elde edebilecekleri, kaliteli fiziksel çevre düzenlemeleri teşvik eder. Diğer yandan suni fiyat artışları ve sermaye yoğunlaşması temel ekonomik sorunlardandır. Aşırı ziyaretçi akımı doğal çevre yapısını tahrip ederken, hayvan türlerini dışlayarak ekosistemi bozmaktadır. Kaynakların tüketimi, altyapı sorunlarının ortaya çıkması, artan turizm faaliyetleri sonucu ortaya çıkan kirlilik ve atıklar, bunların arıtımı ve yok edilmesi için fiziksel altyapı ve kapasite yetersizlikleri, tatlı su kaynaklarının aşırı kullanımı, ormanların yok edilmesi, kıyı ve plajların zarar görmesi, toprak erozyonu, biyolojik çeşitliliğin tahribi, kültürel mirasın zarar görmesi ve gürültü kirliliği başlıca olumsuz çevresel etkilerdir (Özbey, [48]).

Dünya’da talebin en fazla olduğu turizm türlerinden biri deniz turizmidir. Deniz turizmi için gerekli olan uzun kıyılar, temiz deniz, doğal ve tarihi güzellikleri olan yerlerde deniz turizminde son yıllarda önemli gelişme görülmüştür (Maviş vd., [49]).

Yat limanları birçok çeşidi olan liman türlerindendir. Liman; gemilerin çeşitli ihtiyaçlarının karşılandığı, bakım ve onarımlarının ve/veya inşaatlarının gerçekleştirildiği, depolama imkanları bulunan, dalga ve akıntı etkisine karşı tabii ve/veya yapay olarak korunmuş kıyı ve su alanlarıdır.

Liman yeri seçiminde göz önüne alınan kriterler şöyledir: (Kabdaşlı, [50]).

-Dalga iklimi ve akıntı yönleri,

-Sediment hareketi, taşınım doğrultusu, akarsular,

-Hidrografik ve topografik koşullar, yeterli kara ve deniz alanının varlığı,

-Jeolojik durum,

-Kara ulaşım ağı.

Liman Çeşitleri

Konteyner Limanları: Konteyner adı verilen, deniz ve kara yük taşımacılığında kullanılan standart boyutlardaki kutulara yerleştirilmiş halde taşınan yüklerle ilgili liman tesisleridir.

Kuru Dökme Yük Limanları: Maden cevheri, çimento, kum, tahıl, kömür gibi dökme kuru yüklerle ilgili işlem yapılan limanlardır.

Askeri Limanlar: Donanmaya hizmet eden, askeri gemilerin barınma, onarım ve lojistik ihtiyaçlarını karşılayan özel limanlardır.

Balıkçı Limanları: Balıkçı gemilerinin yararlandığı, balık işleme / depolama / satışı, ağ açma / temizleme / depolama yerlerinin bulunduğu, bunların dışında teknelerin bakım ve onarımının da yapılabilmesine imkan veren çekek yerleri ile teçhiz edilmiş limanlardır.

Sıvı Yük Terminalleri: Petrol, doğal gaz (LPG), azot (LNG) ve diğer kimyasallarla ilgili terminallerdir.

Yat Limanları: Küçük teknelerin ve yatların barınabilmeleri için özel bir mendirekle çevrilen veya bir liman içinde ayrılan deniz alanıdır.

Liman tesislerinden olan yat limanları, deniz vasıtalarından yat ve eğlence-gezinti teknesi olarak nitelenen özel teknelere ve bu teknelerin taşıdıkları yatçı veya turistlere yönelik tesisler olduğundan, yat limanlarının durumunu belirleyenler, hizmet için ana hedef kitlesi olan yatçı ve turistlerin taleplerini ortaya koyan genel eğilimler ile bu eğilimlere göre şekillenen yatlardır (Gedik, [51]).

Yat; insanların gezme, görme, macera ve spor gibi nedenlerle yararlandıkları bir deniz aracı çeşididir. Deniz turizmi genel olarak ele alındığında yatçılık, yat limancılığı, günlük turlar, su altı ve su üstü işletmeciliği ve kruvaziyer turizm ve feribot işletmeciliğinden oluşmaktadır. Yat turizm talebi ile genel turizm talebinin en temel ve ortak özelliği, bu talebi yaratan nedenle ilgilidir. Turizm talebini yaratan temel neden, insanların sürekli bulundukları yerlerden başka mekanlara gitme ve ortam değiştirme arzusudur. Aynı olayın yatlarla ve deniz üzerinde gerçekleştirilmesi amacı da yat turizm talebini oluşturan önemli bir etkidir (Tandoğan, [52]).

Denizcilik sektöründe deniz ayağını gemiler, yatlar, tekneler gibi deniz vasıtaları oluştururken, bu sektörün kara ayağını da deniz vasıtalarının yanaştığı, barındığı ve hizmet aldığı liman, yanaşma yeri, tersane ve çekek yeri gibi tesisler oluşturmaktadır. Bu bakımdan, denizcilik sektörünün kara ayağını oluşturan tesisler içinde yer alan yat limanları ve marinalar, denizde dolaşan gemi ve teknelerin özel bir kesimini oluşturan yatların emniyetli olarak yanaşıp barındıkları ve hizmet aldıkları mekanlardır (Gedik, [51]).

Deniz turizmi başlığı altında gelişen yat turizmi kara ve su gibi farklı özelliklere ve etkinliklere sahip elemanların birleşim noktasında konumlandıkları alanlar olarak kara ve su alanlarında gerçekleştirilebilecek faaliyetlerin odak noktasıdır.

İkinci Dünya Savaşı'ndan sonra iki liman arasında yolcu sevkiyatını ön planda tutan kruvaziyer² gemilere olan talep artmaya başlamıştır. Bu süreçten sonra yat limanlarına daha büyük ve kapasiteleri yüksek kruvaziyer gemiler gelmeye başlamıştır.

Kruvaziyer gemiler üç grupta toplanırlar: (Aydın vd., [53])

Kıyı Gemileri: Küçük kruvaziyerlerin en küçük boyutlu olanıdır. Nehirler, kanallar ve kıyıya yakın sığ sularda seyir edebilecek şekilde tasarlanırlar. Ortalama 100 yolcu ve 100 gross ton büyüklüğündedirler. Gemi içi aktiviteler yoktur.

Açık Deniz Gemileri: Kıyı gemilerinin denizaşırı yolculuk yapabilen daha büyük gemileridir. Ortalama 2000-3000 gross ton büyüklüğünde ve 100 yolcu kapasiteli gemilerdir. Konaklama imkanları kıyı gemilerindeki gibi basit ancak daha geniş mekânlardan oluşmaktadır. Bazılarında küçük yüzme havuzu veya jakuzi de bulunmaktadır.

Lüks Gemiler: Küçük gemilerin en büyükleridir. 4000 ile 16000 gross ton büyüklüğünde 100 - 300 yolcu kapasiteli gemilerdir. Bu gemiler r. Otel ve deniz işletmeciliği bir yüzer yapının içinde bütünleştirilmiş olup, 4-5 yıldızlı yüzer otel şeklindedir. Alışveriş, eğlence merkezleri; balkonlu kamaraları; kumarhaneleri, barı,

² Kruvaziyer turizm 3000-4000 yolcu taşıyabilen her türlü sosyal etkinliği içinde barındırabilen yüzer tatil köyü şeklinde tasarlanmış modern gemilerle yapılan turizmdir. Fransızca'da "croisiere", İngilizce'de "cruise" sözcüklerinden gelen ve "Türkçe'de "kruvaziyer" olarak adlandırılan turistik lüks yolcu gemileri restoran, bar, yüzme havuzu, spor, tiyatro ve sinema salonu, çocuk parkı, golf sahası ve buz pisti gibi birçok özelliği içermektedir. Kruvaziyer turizmde kullanılan ve yeni jenerasyon olarak tabir edilen yolcu gemileri günümüzde 50.000 tonun üzerinde, boyları 250 metreden uzun, 2000 yolcudan ve 400 çalışanından daha fazla kapasiteye sahiptirler.

restoran hizmetleri; dinlenme, okuma, terapi ve spor salonları gibi tüm sosyal aktiviteleri bulunduran gemilerdir. Her türlü hizmet yolcuya sınırsız olarak sunulabilmektedir.

Dünya’da ve AB’de kruvaziyer gemileri için liman seçiminde aranan önemli kriterler şu şekilde özetlenebilir: [54]

- Tam teşekküllü liman altyapı, tesis ve hizmetlerinin bulunması,
- Turizm piyasasında markalaşmış bir kent olması,
- Yeterli standart ve sayıda konaklama tesisi bulunması,
- Tarihi ve turistik merkezlerin olması,
- Altyapı sorunlarının olmaması,
- Modern, faal bir uluslararası havalimanı bulunması.

AB Deniz Turizmi Yönetmeliği’ne göre kruvaziyer limanlar, kruvaziyer gemi limanı ve kruvaziyer yanaşma yeri olarak ikiye ayrılır: (Aydın vd., [53])

Kruvaziyer gemi limanı: Korunaklı su alanına ve yeterli su derinliğine sahip yolcuların giriş ve çıkışlarının sağlanabileceği dinlenme, konaklama, yeme, içme ve alış veriş gibi sosyal hizmetlerin sunulduğu deniz turizmi liman tesisleridir.

Kruvaziyer gemi yanaşma yeri: Yeterli su derinliğine sahip bağlama iskeleleri ile yolcuların giriş ve çıkış ve yeme, içme, alış veriş gibi sosyal sosyal hizmetlerin sunulduğu deniz turizmi liman tesisleridir.

Yat limanı yer seçimi kriterleri

Yat limanı için yer seçimi yapılırken ilk olarak alanın genel ve yerleşim özellikleri belirlenmektedir. Bölgenin topoğrafyası, kıyı çizgisinin mevcut durumu ve elverişli bir geri sahaya sahip olup olmadığı değerlendirilmektedir. Yat limanı seçilecek sahanın şekli ve boyutları faaliyetin seçilen bölgede gerçekleştirilebilmesinin ilk koşuludur. İdeal bir yat limanında 80 yat/hektar standart olarak kabul edilmiştir. Su derinliklerinin ve geri saha topoğrafyasının elverişsiz olması nedeniyle büyük miktarda dolgu ve hafriyat gerektiren sahalarda yat limanı inşa etmek, inşaat tekniği açısından mümkün olsa da ekonomik açıdan tercih edilmemektedir. Başlıca yer seçim kriterleri şöyle sıralanabilir: (Oral, [55])

Meteorolojik ve iklimsel özellikler: Hakim rüzgar yönleri, sıcaklık, yağış ve sis gibi meteorolojik ve iklimsel özellikler yat limanının planlanmasında doğrudan kullanılan bilgilerdir.

Jeoteknik özellikler: Bölgenin jeolojisi, jeomorfolojik özellikleri ve depremsellik durumu yat limanının yer seçimini ve inşaat maliyetini doğrudan etkilemektedir.

Ulaşım olanakları: Yeterli karayolu ve demiryolu bağlantısının olması gerekmektedir.

Çevresel özellikler: Yat limanlarının yer seçiminde yat limanının ve çevre şartlarının birbirleri ile ilişkisi arazide yapılan etüt çalışmalarından elde edilen veriler kullanılarak yapılan çalışmalar ile önceden belirlenmekte, fiziksel, kimyasal ve biyolojik çevrenin olumsuz etkileri kaldırabileceği saptanmaktadır.

Genel olarak yat limanlarında alan özelliklerinin belirlenmesi iki temel başlık altında toplanmaktadır. İlki bölgenin nüfus, gelir durumu, endüstri, ticaret, tarım, turizm ve kentleşme gibi sosyo-ekonomik çalışmaları ve talebin belirlenmesine yönelik ulaşım çalışmalarını içermekte, ulaşım incelemesinde yolcu, yük ve gemi trafikleri için gelecekteki olası değişimler değerlendirilerek ulaşım fonksiyonu oluşturulmaktadır.

Alan özelliklerinin belirlenmesinde ikinci temel başlık ise bölgenin meteorolojik³, oşinografik⁴ ve morfolojik⁵ özelliklerinin belirlenmesidir. Fiziksel, biyolojik ve sosyal çevre genel olarak değerlendirilmektedir. Ekolojik inceleme ile projenin doğal çevre üzerine etkileri ve olumsuz etkileri en aza indirmek için çalışmalar yapılmaktadır (Oral, [55]).

3.5 Yat Limanı-Çevre İlişkisi ve Çevresel Etki Değerlendirme Süreci

Doğal, kültürel ve insan tarafından yaratılan kaynaklar bir bölgenin turizm arzını oluşturmaktadır. Bu kaynaklar çevresel değerlerin bir bütünüdür. Çevresel değerlerin büyük bir bölümü topluma aittir. Bu çevresel değerler, turizm için çekiciliği olan değerlerdir. Turizm, işlediği ve turistik ürün olarak sattığı çevresel değerlerin varlığına katkıda bulunabileceği gibi kullandığı kaynakların zarar görmesine de neden olabilir. Dolayısıyla turizm ve çevre arasında bir ilişki kurulması gerekmektedir. Uluslararası

³ Meteorolojik çalışmada hakim rüzgar yönü ve şiddeti, yağış kayıtları yapılır ve en az beş yıllık veriye ihtiyaç vardır.

⁴ Oşinografik çalışma kapsamında denizel ortamın fiziksel, kimyasal ve biyolojik parametreleri ölçülür.

⁵ Morfolojik çalışmada arazinin eğimi, tarım arazisi ve yerleşim alanı haritaya işlenir.

gündeme bakıldığında turizm ve çevre ilişkisi üzerine düzenlenen ilk uluslararası toplantının Manila Turizm Zirvesi olduğu görülmektedir. 1980 yılındaki toplantıda yayımlanan Manila Bildirgesi'nde, doğal ve kültürel çevrenin turizm gelişimi üzerindeki etkisine değinilmiş, çevresel değerlerin korunmasının turizmin uzun vadeli kazancı açısından gerekli olduğu ortaya konmuştur. Dünya Turizm Örgütü (WTO) ve Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) tarafından düzenlenen bu toplantıdan sonra dünya genelinde ekonomik kalkınma faaliyetlerinin çevresel etkileri araştırılmaya başlanmıştır (Kahraman, Türkay, [38]).

Çevre ile çok hassas bir dengede olan yat limanları kıyı alanlarına önemli olumsuz etkilerde bulunmaktadır.

Yat Limanı Projelerinin Olumsuz Çevresel Etkileri

- Deniz Ortamına Etkiler
- Deniz Flora Faunası Üzerine Etkiler
- Gürültü
- Tehlikeli Atıklar (Atık Yağlar, Kimyevi Atıklar, Petrol Türevi Atıklar)
- Sıvı Atıklar (Evsel Nitelikli Sıvı Atıklar, Sintine, Balast Suyu)
- Katı Atıklar
- Hava Kirliliği (Toz, Araçlardan Kaynaklanan Emisyon)

Yat limanları; yatların bağlandıkları, korunaklı limanlar olmaları dışında bağlama yerine bağlanan yat su, elektrik, telefon, uydu yayınları gibi hizmetlere kavuşmaktadır. Marinanın çevre üzerine etkilerinin saptanması, çevre verilerinin daha bilinçli olarak değerlendirilmesini ve korunmasını sağlayacaktır. Çevre değerlerinin ve marina ihtiyacının doğru saptanabilmesinde söz konusu etkilenmenin sonuçlarının önceden bilinmesi yapılacak olan planlama çalışmalarına veri oluşturması açısından da önemlidir (Özkan ve Arıkan, [56]).

Küreselleşme ve değişen sosyal, teknolojik ve ekonomik koşullar tüketim kalıplarını önemli ölçüde değişikliğe uğratmaktadır. Tüketim kalıplarındaki değişiklikler ve bu değişikliklerden yola çıkarak pazara sunulan ürünler, çevresel değerlerin koruma-

kullanma dengesi içinde kullanımını öngören “eko-turizm⁶”, “sürdürülebilir turizm” gibi yeni kavramların oluşmasına neden olmaktadır. Eko-turizm kavramı turizmde sürdürülebilirlik arayışları ile birlikte gündeme gelmiştir. Turizm pazarında, doğaya dayalı turizm olarak tanımlanan eko-turizm, bir sürdürülebilir kalkınma aracı olarak görülmektedir. Eko-turizmin odak noktası fiziksel çevredir (Kahraman ve Türkay, [40]). “Kıyı alanları” iklimsel, coğrafi ve morfolojik özellikleri nedeniyle turizm aktivitelerinin yoğunlaştığı alanlar olmuşlardır. Kıyı alanlarına yönelik kitle turizminin ortaya çıkardığı sorunlar, turizm gelişiminin sorgulanmasını başlatmış ve turizm alanlarında sürdürülebilir gelişmeyi ortaya çıkarmıştır. “Sürdürülebilir turizm”⁷ kavramı, sürdürülebilir kalkınma kavramının turizm sektöründeki kullanımıdır (Gezici vd, [57]).

1992 Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi’nden sonra, eko-turizm sürdürülebilir kalkınmayla ile ilişkilendirilmeye başlanmıştır. Devletler ve ilgili endüstriler tarafından doğa temelli turizmin uzun dönemli sürdürülebilirliğinin ilkeli planlanmış yaklaşım benimsenirse olabileceğini anlamasıyla anlam kazanmaya başlamıştır. 2000’lerde de yapılan eklemelerle eko-turizmin birçok tanımı ortaya çıkmıştır. Bu tanımlardaki ortak faktörler şunlardır:

- 1) Doğa temelli
- 2) Eko-turizmde çevresel eğitim
- 3) Sürdürülebilir bir şekilde yönetilmesi

Sürdürülebilir turizm doğaya karşı bir taahhüt ve yerel halk ile bütünleşmiş bir sosyal sorumluluk gerektirmekte, bu şekilde tüm kaynakların yönetimi, kültürel bütünlüğün, zorunlu ekolojik süreçlerin, biyolojik çeşitliliğin ve yaşam destek sistemlerinin devamlılığı sağlanmaktadır. Sürdürülebilir turizm ürünleri; turistik kalkınma ile zarar görmek yerine yararlı olan yerel çevre, toplum ve kültürlerle uyum içinde işlenen ürünlerdir (Sesigür, [58]).

⁶ Ekoturizm: İlk kez 1992 Rio Çevre Zirvesi’nde sürdürülebilir bir Dünya ve çevre için kriterler ortaya konmuştur. Bu kriterlere göre ekoturizm; yeryüzünün doğal kaynaklarının sürdürülebilirliğini güvence altına alan, bunun yanısıra yerel halkların ekonomik kalkınmasına destek olurken, sosyal ve kültürel bütünlüklerini koruyup gözetilen bir yaklaşımdır.

⁷ “Sürdürülebilir turizm”i turizmin varlığının nedeni olan doğal ve yapılaşmış çevreye zarar vermeden turizmden beklenen ekonomik kazancın uzun dönemde devam etmesi olarak tanımlamak mümkündür (Gezici vd, 2003).

Sürdürülebilir turizm ürünleri ve faaliyetlerinin gelişmesi, yönetimi ve planlanması üzerine odaklanan eko-turizm, sosyal bilimlerde yönetsel yaklaşımların bir parçası olmuştur. Bu yaklaşımlarda eko-turizm politikası, çevreye saygı ve duyarlılığının artırılması yoluyla günümüz turizm kaynaklarının gelecek nesillere aktarımını hedefleyen çevreye duyarlı ve yaşama saygılı bir turizm olarak sunulmaktadır (Erdoğan, [59]).

Plaj ve marinalara çevre ve insan sağlığının korunması açısından ortak bir standart getiren ve halen dünyanın en yaygın eko-etiketi olan Mavi Bayrak, artık turizmde bir zorunluluk haline gelmiştir. Mavi Bayrak, uluslararası kurallarla belirlenmiş gerekli standartları taşıyan nitelikli plaj ve marinalara verilen uluslararası bir çevre ödülüdür. Temiz, bakımlı, donanımlı, güvenli ve dolayısıyla sürdürülebilir bir çevrenin sembolüdür. “Mavi bayrak” bir eko-etiket olmanın yanında aynı zamanda eko-turizmin de bir parçasıdır. Ortaya konan tüm kural ve kriterler çevrenin ve sağlığın korunmasına yöneliktir. Aynı zamanda çevre eğitime de ağırlık veren bu kriterler bu açıdan da mavi bayrağı eko-turizmin bir parçası yapmıştır. Yukarıda, sürdürülebilir turizm için tüm aktörlere düşen görevler olduğu ifade edilirken, özellikle deniz-kum-güneş turizminde mavi bayrağın artırılması ile bunun başarılabileceği vurgulanmak istenmiştir (Gönençgil, [60]).

Ekoloji açısından deniz çevresi ve kıyı özel olarak korunması gereken alanlardır. Çevre bilimcilere göre kıyı denizel ortam ile karasal ortam arasındaki etkileşimin nitelik ve yoğunluğunu kontrol eden bir alandır. Kıyı şeridi doğal ve çevresel kaynaklar açısından çok zengin bir alandır. Bu bölgedeki kaynakların doğal yapılarının ve ekolojik değerlerinin korunarak sürdürülebilirliğin devamı ekolojik olarak son derece önemlidir. Turizm, tarım, sanayi, kentleşme gibi faaliyetler kıyı kaynağını kullanım konusunda sınırsız rekabet içerisinde bulunmaktadır. Bu rekabetin olumsuz sonuçları ekoloji bilimi ile doğrudan ilişkilendirilmekte olup ekoloji kıyıya korunacak bir zenginlik olarak bakmaktadır. Ekolojik olarak kıyı ekolojik koruma gerektiren biyolojik bir zenginliktir (Akkaya, [61]).

Canlı alt sistem, farklı türde toplulukları barındıran birçok ekosistemi de içine almaktadır. Canlı alt sistem, kıyı bölgesini tanımlayan biyolojik verimliliğe ve çeşitliliğe katkıda bulunmaktadır.

Kıyı ekosistemleri, bir çok doğal veya ekolojik fonksiyonlara ortam hazırlamakta ve insanlar için doğal kaynaklar ve hizmetler sağlamaktadır. Kıyı sistemlerinin, dolayısıyla yarattığı doğal fonksiyonların korunması, kıyı bölgelerinde sürdürülebilir kalkınmanın devamı için oldukça önemlidir. Ekolojinin, organizmalar ve kıyıdaki doğal ortamları ile bu ortamlarda yaşayan organizmaları bütünleştiren ve bağlayan ekolojik süreçler olarak iki cephesi vardır. Bu iki taraf birlikte düşünüldüğünde organizmaları ve yaşadıkları doğal ortamları içinde bulunduran ekolojik süreçlerin korunması için oldukça büyük öneme sahip olmaktadır. Doğal ortamları veya ekosistemleri bir noktada toplamak için kullanışlı ve bazı zamanlarda pratik olan bu bileşenlerin tek başlarına değil, daha geniş kıyı ekosisteminin bir bileşeni olarak ortaya çıkmaktadır. Bu nedenle, bu bileşenleri çeşitli ekosistemlere bağlanan süreçlerin korunmasını sağlayan daha büyük bir sistemin parçaları olarak yönetmek gerekmektedir (Üzmez, [62]).

Kıyı bölgelerinde turizmin çevreye olumsuz etkisinin olmaması için göz önüne alınması gereken temel faktör o kıyı bölgesinin taşıma kapasitesidir. Bu nedenle doğal kaynakları ve mevcut potansiyeli doğru bir şekilde analiz edilmiş kıyı kullanım olanaklarının belirlenmesi önem taşımaktadır. Özellikle turizm potansiyelinin yüksek olduğu alanlarda diğer faaliyet alanlarıyla turizm arasındaki hassas ilişkileri iyi anlamak gerekir (Dal, Baysan, [40]).

3.6 Uluslararası Bir Örnek Olarak Barcelona Port Vell Kruvaziyer Limanı

Port Vell'in örnek alan olarak incelenmesinin amacı BKAY ilkeleriyle uyumlu bir plan ve proje süreci olmasıdır. Barcelona'da 1990'lı yıllardan itibaren kentsel dönüşüm süreci hız kazanmıştır. Bu süreçte kent yeni bir kimlik kazanırken çevresel değerler de planlama sürecine dahil edilmiştir. Port Vell inşaat süreci incelendiğinde BKAY ile yakın ilişkili bir yaklaşım olduğu görülmektedir. Yat limanlarının sayısının hızla artması aynı zamanda çevre üzerindeki baskıyı da artırmıştır.

Yüzölçümü 478 km² olan ve 3 milyon nüfusa sahip olan Barcelona şehri İspanya'da Katalonya Bölgesi'nin başkentidir. Barcelona, Dünyadaki yüksek yoğunluğa sahip kentlerden biri olmasının yanı sıra Akdeniz'in en önemli limanlarından biridir.

Barcelona şehri, 1980 yılından itibaren önemli bir değişime uğramıştır. Ulaşım sistemi ve altyapının iyileştirilmesi, inşaat merkezi haline gelmesi ve yeniden dönüşüm ekonomik açıdan şehri oldukça canlandırmıştır. Kentsel dönüşümün sonucu olan bu

durumların dışında 1992 Olimpiyat Oyunları, kentsel dönüşüme ivme kazandıran diğer bir unsur olmuştur (Riera ve Keogh, [63]).

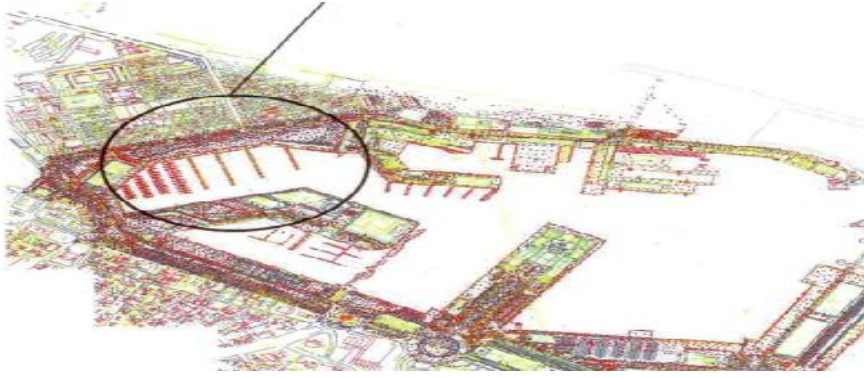
Şehirdeki değişimin en önemli göstergelerinden biri Barcelona Port Vell'dir. Port Vell ile kıyılar yeniden canlanmış ve yeni bir kimlik kazanmıştır. 1992 yılında Barcelona Olimpiyatları'na kadar Port Vell alanı boş depoların olduğu, endüstriyel binalar ve demiryolunun geçtiği bir alan olmuştur. En önemli kentsel dönüşüm projeleri ile bölge şehrin denize açılan, bir yat havzası ve eğlence merkezi haline dönüşmüştür. Gelişmiş altyapı sistemi ve sahip olduğu özellikleri ile Dünya'nın en iyi marinalarından biri olarak gösterilmektedir [64].

Yeniden yapılanma sürecinde Port Vell kıyıda birçok kişinin zihinsel imajını değiştirmiştir. Konferans merkezi, akvaryum ve eğlence tesisleri ile kentin kültürel kimliği geliştirilmiştir. Barcelona, Port Vell yapım süreci Port 2000 Kentsel Planlama Yönetim Kurulu tarafından yönetilmiştir. Barcelona liman projesi pazarlama için yaratıcı bir yaklaşım benimsemiştir (Wang, [65]).

Barcelona Port Vell Planı 1989 yılında hazırlanmaya başlamıştır. Bu plan Barselona'nın 55 hektarlık bir alan kaplayan ve 18 yüzyıldan itibaren yapılan ve kent merkezinin yanında yer alan eski liman bölgesinin dönüşümünü kapsamaktadır. Plan kapsamında, Solà Morales, Paseo de Colón ve Moll de la Fusta'ı bağlayan ve kıyı alanını saran bir ulaşım güzergahı oluşturulmuştur. Port Vell ile 7000 istihdam olanağı sağlanmıştır.

Marina Port Vell 180 metreye kadar yatlar için yanaşmaya olanak sağlamaktadır. Marina Port Vell gemi ve liman tesislerinin güvenliğini artırmak için kapsamlı bir dizi önlemler gerektiren ISPS'e (Uluslararası Gemi ve Liman Tesisi Güvenlik Kodu) sahiptir.

Port Vell Alanı



Şekil 3.3 Barcelona Port Vell

Port Vell iki ana bölümden oluşmaktadır. Bir bölüm yatçılık ve eğlence faaliyetleri için kullanılmakta, bir bölümü ise endüstriyel liman ve yükleme faaliyetleri için kullanılmaktadır. Limanda 370 metre uzunluğunda dalgakıran yapılmıştır. Kanalizasyon taşmaları 1,6 milyon kişiye göre yapılandırılmıştır (Martínez-Lladó vd. [66]).



Şekil 3.4 Barcelona Port Vell



Şekil 3.5 Barcelona Port Vell



Şekil 3.6 Barcelona Liman Haritası (Gibert vd.,[67]).

Şehirde, otel, ofis alanları, kültürel alanlar, spor ve eğitim alanları gibi fonksiyonların planlanması hedeflenmiştir (Şekil 3.6).



Şekil 3.7 Barselona Port Vell Plan Alanı



Şekil 3.8 Barselona Port Vell Plan Alanı

2 aşamalı olarak planlanan bu programın 1989 ve 1995 yılları arasında gerçekleştirilen ilk kısmının kapsamı şu şekildedir:

-Eğitim ve kültürel açıdan gelişim; Katalunya Tarih Müzesi, El Far Feneri Port Vell Limanı'nın kamuya açık alanlarının düzenlenmesi,

-Sea World alanını kapsayan bir rekreasyon alanı oluşturulması; sinema,

-Spor alanının geliştirilmesi.

Programın ikinci aşaması ise 1995'ten itibaren meydana gelmiştir. Bu kapsamda yapılan faaliyetler şunlardır:

-Bölge limanı ve rekreasyon amaçlı oluşturulan limanın birbirinden ayrılmasını sağlamak amaçlı yeni bir giriş düzenlenmesidir.

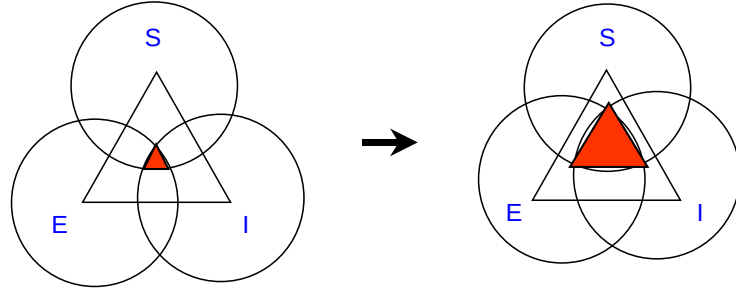
Proje Master Planı şöyledir:

Çizelge 3.2 Port Vell Master Planı

Yönetim Kurulu	Proje Uygulama Sorumlusu	İçerik
Barcelona Liman Başkanlığı	Port 2000 Kentsel Planlama Yönetim Kurulu	Master Planı Yasal Fizibilite
Barcelona Belediye Meclisi		Ekonomik-Finansal Anket
Katalonya Hükümeti		Yönetmelikler

Port Vell Master Planı aşamasında Barcelona Liman Başkanlığı, Barcelona Belediye Meclisi ve Katalonya Hükümeti ortak bir çalışma yürütmüş, süreçte yetki karmaşası sorunu yaşanmamıştır (Çizelge 3.2).

Yönetim Politikası ve Strateji'de bazı durumlarla ilgili denge politikası yürütülmüştür. Böylece planlama aşaması ve sonrasında ortaya çıkabilecek sosyal, çevresel ve ekonomik sorunların engellenmesi amaçlanmıştır (Caldentey, [68]).



Şekil 3.9 Barcelona Port Vell Strateji Şeması

- S: Social / Commercial ➡ Sosyal / Ticari Denge
- I: Identity / Modernity ➡ Kimlik / Modernite Dengesi
- E: Environment / Economic ➡ Çevre / Ekonomi Dengesi

Port Vell Strateji şeması ile sosyal, çevresel ve ekonomik değerler arasında ortak bir denge kurulması gerektiği belirtilmiştir. Ticari yatırımlar yapılırken çevresel ve sosyal unsurların göz önünde bulundurulması gerektiği ifade edilmiştir (Şekil 3.9).



Şekil 3.10 Barcelona Port Vell Proje Özeti (Caldentey, [68]).

Proje süreci sürdürülebilirlik üzerine kurulu bir plan işleyişine göre hazırlanmıştır (Şekil 3.10). Proje alanının %20'sini oluşturan yapı alanlarının dağılımı; %22 spor alanları (yüzme havuzları), %5 enstitü alanları, %14,5 ofis alanları, %24,3 rekreasyon alanları, %15 marina ve tekne sahiplerine teknik destek alanı, %4,2 eğitim alanları, %10 var olan

konaklama alanları ve %5 oteller olarak düzenlenmiştir. Alanın geri kalan yapısı ise marina alanını da kapsayan su, ulaşım bağlantıları ve kamusal alanlardır.

Barcelona Liman Yönetimi tarafından çevre yönetim ve politikaları 4 temel konu üzerinde yapılandırılmıştır. Bu konular;

- 1) Limandaki unsurların çevre üzerindeki etkilerinin ölçülmesi, (Gürültü, deniz kirliliği vb.)
- 2) Çevre yönetimi optimizasyonu çerçevesinde yapılan ölçümler ve değerlendirmeler doğrultusunda eylem planları hazırlanması,
- 3) Yerel, ulusal ve uluslararası forumlarda ve projelerde yer alarak stratejik hedeflere uyan girişimlerin değerlendirilmesi,
- 4) Sürdürülebilirlik, kalite ve sosyal itibar açısından faydalı olacak fikirler, girişimler ve projelere teşvik edilmesidir.

Çizelge 3.3 Port Vell İçin Yapılan Çevresel Yatırımlar, 2010 [69].

Yıllara Göre Çevresel Yatırımlar	2008	2009	2010
	Miktar (Euro)		
Çevresel Sürdürülebilirlik Toplam Giderleri (Atık Su Bakımı ve Su Tahliye Şebekesi)	302,629.26	315,620.00	297,238.39
Çevre Tedbirlerinin Uygulanması	13,717,875.07	2,814,712.93	70,130.40
Güney Deniz Kenarına Çevresel Tedbirler	5,834,206.98	1,279.03	31,530.23
Atıksu ve Su Tahliye Şebekesi	7,521,467.80	2,758,662.35	-
Diğer Çevresel Yatırımlar	149,131.29	21,676.57	15,723.70
Çevresel Sürdürülebilirlik İçin Toplam Yatırım	213,069.00	33,094.98	22,876.47

2003 yılında Port Vell çevreye duyarlılığı nedeniyle Mavi Bayraklı marina olmuştur. 2010 Eylül ayında 9001:2008 Kalite ve Çevre, 14001:2004 EMAS (Eko-Yönetim ve Denetim Programı) III sertifikalarını almıştır. Özellikle deniz çevresinin korunmasının en yüksek önceliğe sahip olduğu ilkesi benimsenmiştir. EMAS projenin çevre mevzuatı ile uyumlu olmasını gerektirmektedir.

Çevresel etkiler kara ve deniz olarak değerlendirilmektedir. Su kirliliğinde uluslararası yasal dayanaklara göre bilimsel parametrelere göre değerlendirme yapılmaktadır (Cassanova, [70]).

Port Vell uygulanan çevreci yaklaşımlar ve diğer modern özellikleriyle Dünya çapında bir öneme sahip olmuş ve örnek gösterilir bir yer edinmiştir.

Hava Kalitesi

Avrupa Birliği'nin (AB) belirlediği parametrelere göre havadaki kirleticilerin ölçümleri belirli zamanlarda yapılarak kontrol yapılmakta ve buna göre gerekli önlemlerin alınması sağlanacaktır. Bunun için hava kalitesi izleme ağı kurulmuştur.

Çevresel etki değerlendirmesinde çevre sorunları ve önleme çalışmalarında Master Planı, ilgili kanunlar, mevzuatlar ve uluslararası kabul görmüş anlaşmalar dikkate alınmıştır. Ayrıca ÇED Raporu'nda Port Vell ve liman genelinde kullanılan malzemelerde geri dönüşümlü maddelerin kullanılacağı ve sürdürülebilirlik açısından tasarruf sağlanacağı yer almıştır.

Sonuç

Port Vell alanı Barcelona Olimpiyat Oyunları'na kadar depoların ve endüstriyel binaların olduğu bir alan iken 1992 Olimpiyat Oyunları ile yeni bir kimlik kazanmıştır. Sosyal-ticari ve çevre-ekonomi dengelerini gözetten bir plan anlayışına sahip olan Port Vell, sürdürülebilir yaklaşım açısından da örnek gösterilmektedir.

Çevresel yatırımlara önemli bir bütçe ayrılmaktadır. Çevreye duyarlı yaklaşımı nedeniyle 2003 yılında mavi bayraklı marina olmuştur. Port Vell sahip olduğu gelişmiş altyapı sistemi, çevreci yaklaşım ve başarılı yönetim planı ile Dünya'nın en iyi marinaları arasında gösterilmektedir.

Master Planı çevreye duyarlı, mevzuata ve uluslararası anlaşmalar doğrultusunda hazırlanmıştır. ÇED Raporu hazırlanırken sürdürülebilirlik ilkeleri temel hedef

alınmıştır. Sürdürülebilirlik ekonomik, sosyal ve çevresel olmak üzere 3 grupta değerlendirilmiştir. Nicel gözlemlerle sürekli ve karşılaştırılabilir değerlendirmeler yapılması amaçlanmıştır. Kullanılan verilere göre geleceğe dönük tahminler yapılmıştır. Raporda inceleme ve değerlendirmeler gelecekte iyileştirmeye yönelik çalışmalar içermektedir.

Kıyı alanlarına bütüncül bir yaklaşım amacı olan BKAY, ÇED ile birlikte ortak bir planlama sürecine dahil olmuştur. Bu amaçla çevre ve ekonomi arasındaki dengeyi gözetilen bir planlama yaklaşımı gözetilmiştir. Port Vell için yapılan çevresel yatırımlar BKAY ve ÇED'in amaçlarıyla yakından ilişkilidir. Projenin plan süreci inşaat sonrası bakım, onarım ve sürdürülebilirlik üzerine kurulmuştur.

3.7 Bölüm Sonucu

Yüzyıllar boyu doğal ve tarihi özelliklerini koruyan kıyı alanları 20. yüzyılda kentleşme, turizm faaliyetleri ve sanayileşme faaliyetleri nedeniyle bu özelliklerini kaybetmeye başlamışlardır. İnsanlar kıyıların fiziksel imkanlarından faydalanırken bu alanlar olumsuz etkilenmiştir. Çevre kirliliklerinin artması kıyı alanlarında çevre ile ilgili çalışmaları arttırmış, planlama aşamasında çevresel değerler daha çok dikkate alınmıştır.

Marinacılık 20. yüzyılın ikinci yarısından itibaren gelişme göstermiştir. Fransa, İtalya ve İspanya yat turizminde öne çıkan ülkeler olmuşlardır. Önemli turizm türlerinden olan yat limanlarının artışı ile birlikte çevre üzerine olan etkiler tartışılır hale gelmiştir. Buna karşılık çevreci yaklaşımlar geliştirilmiş ve uluslararası geçerliliği olan “mavi bayrak” kavramı ortaya çıkmıştır. Yat limanı yer seçiminde meteorolojik, iklimsel, jeoteknik, ulaşım ve çevresel özellikler değerlendirilmektedir. Önemi giderek artan kruvaziyer gemiler yüzlerce yolcu taşıma kapasitesine ve birçok faaliyeti içermeye sahiptir. AB ilk eylem programlarında kıyı alanlarına yönelik kapsamlı bir yasal düzenlemeye yer verilmemiştir. ÇED, içme ve kullanma suyu kalitesi ve doğanın korunması konularında yapılan düzenlemeler kıyı alanları için de geçerli olmuştur. AB tarafından düzenlenen yasal süreçler arasında üye ülkeler arasında bağlayıcı yönetmelikler ve ulusal yasamaya aktarılması gereken talimatlar yer almaktadır. AB tarafından kıyısız çevrenin korunması amacıyla 300’den fazla yasal düzenleme yapılmıştır. 1992’de yapılan Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı’nda kıyı alanları ile ilgili BKAY kavramı ortaya çıkmıştır. BKAY kıyıların doğal, kültürel, ekolojik ve ekonomik kaynaklarının korunması amacıyla ortaya çıkmıştır. BKAY, örtüşen yetki alanlarını düzenleyen, kıyı kullanıcıları arasındaki anlaşmazlıkları çözen ve çevre sağlığı ile ekonomik gelişim arasındaki dengeyi sağlayan bir araç olarak da tanımlanmıştır. Türkiye’de kıyı alanlarını ilgilendiren düzenlemeler Osmanlı Devleti’nin son dönemlerine dayanmaktadır. Süreç içerisinde kıyı alanlarının tahrip edilmeye başlanmasıyla bu alanlara yönelik yasal düzenlemeler yapılmıştır.

Uluslararası alanda çevreye duyarlı birçok yat limanı mevcuttur. Bu örneklerden biri de Barcelona Marina Port Vell’dir. Çevresel yatırımlara önem verilen, çevreye duyarlı yaklaşımı nedeniyle 2003 yılında mavi bayraklı marina ödülü almış bir marina olan Port Vell sahip olduğu gelişmiş altyapı sistemi ve çevreci yaklaşımı ile Dünya’nın en iyi

marinaları arasında gösterilmektedir. BKAY ilkeleriyle uyumlu bir plan ve proje süreci işlemiş, sürdürülebilirlik temel alınmıştır.

2004 yılında yürürlüğe giren yönetmelik ile liman tanımından sonra gelmek üzere, ‘Kruvaziyer Liman’ tanımı eklenmiştir. 2005 yılında Kıyı Kanunu’nda ek ve değişiklik yapılmıştır. Bu süreçte yapılan düzenlemelerle birlikte Kıyı Mevzuatı bugünkü uygulanma biçimini almıştır. Kıyı mekanlarını korumak amacıyla birçok disiplinlerden faydalanmak gerekmektedir. 1983 yılı Çevre Kanunu’na göre çıkarılan Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) de gerçekleştirilecek plan, program ve faaliyetlerin olumsuz etkilerini ortadan kaldırabilmek amacıyla kullanılmaktadır. Kıyı mekanlarının fiziksel ve ekolojik yönden korunmasına yardımcı olan bu uygulama kıyı mekanlarının tahrip olmasını, doğal ve tarihi özelliklerini kaybetmesini önlemektedir. Tüm Dünya’da en önemli mekanlar olan kıyılar, ülkemizde de önemli yatırım alanlarıdır. Türkiye’nin en önemli şehirlerinden olan İstanbul sahip olduğu doğal ve tarihi özellikleri, coğrafi konumu ile önemli bir kıyı kentidir. Ancak kıyı mekanları hızlı kentleşme ve sanayileşme faaliyetleri sonucu tahrip edilmiş ve kentin doğal görünümü zarar görmüştür. Kent kıyıları yanlış imar faaliyetleri ile kıyıdaki kullanımı olumsuz etkilemiştir.

Turizmin dünya’da önemli bir ekonomik pazar haline gelmesi ile turizm faaliyetleri hız kazanmıştır. Bu amaçla yapılan yat limanları İstanbul’da da yer almaya başlamıştır. Büyük gemilere uygun olan kruvaziyer liman projeleri uygulamaya konulmuştur. Yapılan turizm yatırımları kente yeni bir kimlik kazandırırken ekolojik döngüyü de tahrip edebilmektedir. Hem karayı hem de deniz kıyısını etkileyen yat limanları yapılmadan önce projenin yapılacağı alanın tüm özellikleri ve etki boyutları irdelenmelidir. Planlama aşamalarında ve faaliyete geçtikten sonra fiziksel ve biyolojik döngü birlikte yürütülmelidir. Tüm dünya’da turizm faaliyetlerinin yoğunlaşması çevre üzerine olan baskıyı da arttırmıştır. Bu gelişmelere paralel olarak “sürdürülebilir turizm” kavramı ortaya çıkmıştır. Turizm, çevresel değerlerin varlığına katkıda bulunabileceği gibi kullandığı kaynakların zarar görmesine ve ekolojik dengenin de bozulmasına sebep olabilmektedir. Doğanın değerlerinin turizm faaliyetleri ile yok edilmemesini amaçlayan bu anlayışın en önemli araçlarından biri olan Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) yat limanlarının yapımı öncesi proje için düşünülen alanın ekolojik, sosyal ve ekonomik tüm yönlerini değerlendiren ve proje sonrası da bu

değerleri koruyan bir araçtır. Teorik olarak çok kapsamlı olan ÇED'in uygulama açısından da verimli olması gereklidir. Tam anlamıyla verimli olan bir ÇED uygulaması ile kıyı alanlarının sahip olduğu doğal değerlerin korunabilmesi mümkün olacaktır.

TÜRKİYE’DEKİ DURUM VE YAT LİMANLARININ YASAL ÇERÇEVESİ

Kıyının kamu malı sayılması ve özel mülkiyete konu olmaması küçük farklılıklarla günümüze dek her mevzuatta yer almıştır. Osmanlı Kanunları’nda genel olarak kıyıların devlet malı olduğu bilinmektedir. Cumhuriyet Dönemi’nden itibaren kıyı alanları ile ilgili yasal düzenlemeler gelişim göstermiştir.

Cumhuriyet Dönemi

Bu döneme ilişkin ilk önemli gelişme 1926 yılında kabul edilen Medeni Kanun’da geçen “Sahipsiz şeyler ile menfaat-ı umuma ait mallar devletin hüküm ve tasarrufu altındadır.” ibaresi ile kıyıların herkesin kullanımına açık alanlar olduğu ilkesi benimsenmiştir. 2290 sayılı Belediye Yapı Yollar Yasasında (1933-1957) kıyı çizgisinden itibaren 10 metrelik bir alan kıyı şeridi olarak sayılmıştır. 1972 yılına kadar yürürlükte olan 6785 sayılı İmar Yasası’nda ise; yapıların su kenarlarına olan uzaklıklarının yönetmelikle belirleneceği hükme bağlanmış ve buna göre çıkartılan tüzükte, imar planı bulunmayan yerlerde özel yapıların su kenarlarına 30 metreden daha yakın olamayacağı belirtilmiştir (Akça, [71]).

Cumhuriyet döneminde kıyı dolgu alanları kıyı kirliliğini önlemek ve kamu yararına uygun olması amacıyla oluşturulmuştur. Bu dönemde kentin yasal alt yapısının oluşturulmasına olanak hazırlayan 1580 sayılı Belediyeler Yasası (1930), Umumi Hıfzıssıha Kanunu ve ona bağlı olarak çıkarılan Gayri Sıhhi Müesseselere ait Yönetmelik kentsel altyapı hizmetleri üretimi ve işlev alanlarının denetimi konularında önemli başlangıçlara yön vermiştir. Kentin imar planını yapmak üzere İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü kurulmuştur (Özdemir, [72]).

1950-1980 Arası Dönem

Kıyıda ve kıyı şeritlerinde planlama ve yapılaşmaya ilişkin önlemler ilk olarak 6785/1605 sayılı İmar Yasasına 11.2.1972 tarihinde eklenen “Ek 7.” madde ile getirilmiştir. Bu maddeyle ilgili uygulama Yönetmeliği 18.1.1975 tarih ve 15122 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir (Abacıoğlu, [73]).

1980 Sonrası Dönem

1982 Anayasası’nın 43.maddesi ile kıyıların kamu yararına kullanımı ilkesi tescil edilmiş, bu madde ile kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altına alınmıştır. Ayrıca “Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikli kamu yararı gözetilir” ifadesi yer almıştır. Bu dönemde “Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanım amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkan ve şartları kanunla düzenlenir” hükmü getirilmiştir. Daha sonra 27 Kasım 1983 tarihli ve 3086 sayılı Kıyı Kanunu ile kıyılar ile ilgili hükümler tek bir kanun içinde toplanmıştır. Bu Kıyı Kanunu ile kıyılardan faydalanma esasları belirlenmiş, herkesin eşit faydalanma ilkesi getirilmiştir. Bu kanun 1,5 yıl sonra Anayasa Mahkemesi tarafından yürürlükten kaldırılmıştır (Turoğlu, [74]).

3086 sayılı yasa kıyıyı ve kıyı alanlarında ortaya çıkan sorunları geniş kapsamlı bir bakış açısıyla ele alan bir düzenleme olmamıştır. Bu durumu yasanın amaç maddesi olan; “Bu kanun, deniz tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin etkisinde olan ve devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinde, bu yerlerin özelliklerini gözeterek koruma ve kullanma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir.” cümlesi ile anlamak mümkündür.

3086 sayılı ilk kıyı yasasının 1986’da Anayasa Mahkemesi’nce iptal edilmesiyle birlikte, Türkiye’de kıyıların, tüzel açıdan yeni bir döneme girdiği, kıyılar geçmişte olduğu gibi bir yasal dayanaktan yoksun kalmıştır. Anayasa Mahkemesi’nin iptal kararından dört yıl sonra yeni yasanın çıkarılması, kıyıların korunması ve buraların doğal, kültürel değerlerinin korunması açısından bir gerileme dönemine girildiğini göstermektedir. 1990 tarihli 3621 Sayılı yeni yasa 3086 sayılı yasaya göre daha geniş kapsamlı bir düzenleme getirmeyi amaçlamıştır (Duru, [33]).

17 Nisan 1990 tarihinde 3621 sayılı Kıyı Kanunu kabul edilerek yürürlüğe girmesiyle 3086 sayılı yasanın amaç maddesine doğal ve kültürel, toplum yararlanmasına açık,

kamu yararına ifadeleri eklenmiştir. Yeni Kıyı Kanunu'nun amacı; deniz, tabii ve suni göllerle akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin etkisinde olan ve bunların kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini gözeterek koruma ve toplumun yararlanmasına açık, kamu yararına kullanma esaslarını belirlemek olmuştur (Akça, [71]).

3621 sayılı Kıyı Kanununun 3, 4, 5, 7, 9, 10 ve 11. Maddeleri Anayasa'ya aykırı olduğu gerekçesiyle, 1992 tarihinde Anayasa Mahkemesi kararıyla iptal edilmiştir. Bunun ardından şu anda yürürlükte bulunan 1992 tarihinde Kıyı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair 3830 sayılı yasa ve hemen ardından da 1992 tarihinde 3830 sayılı yasaya ilişkin yönetmelik çıkarılmıştır. Bu yönetmeliğe göre, sahil şeridi en az 100 metre olarak tanımlanmış; iki bölümlü olan şeritte ilk 50 metrenin açık alan ağırlıklı, ikinci 50 metrenin de toplum yararlı gününbirlik kullanımlara açık olduğu belirtilmiştir (Serdaroğlu, [75]).

1996 tarihindeki yönetmelik değişikliğinde, yat limanlarının ihtiyacı olan üst yapı tesisleri için kara alanının %55'i ile %20'si oranında emsal ve bir kat sınırlaması getirilirken, kara alanı; dalga kıranlarda dahil olmak üzere doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler ile kıyıda ve sahil şeritlerinde yat limanlarının kullandığı toplam alan olarak tanımlanmıştır.

2000 Sonrası Dönem

30 Mart 2004 Tarih ve 25418 Sayılı Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren "Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik" ile Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 4'üncü maddesindeki 'Liman' tanımından sonra gelmek üzere, "Kruvaziyer Liman" tanımı eklenmiştir (Serdaroğlu, [75]).

Günümüze kadar 6785 sayılı İmar Kanunu'nun ek maddeleri daha sonra da Kıyı Kanunu'nun yürürlüğe girmesiyle birlikte Kıyı Kanunu'nda tanımlanan kıyı, sahil şeridi, dolgu alanlarında yapılacak yapılara "Kruvaziyer Liman" tanımı adı altında yeni bir düzenleme getirilmiş ve 30 Mart 2004'e kadar sadece kamu yararı doğrultusunda zorunlu altyapı tesisleri ve açık alanlar olarak kullanılan kıyı alanları ilk defa mevzuatımıza giren bu düzenleme ile yapılaşmaya açılmıştır. Anayasanın 43. maddesine ve Kıyı Kanunu'na aykırılık teziyle yargıya taşınan yönetmelik, Danıştay

tarafından iptal edilmiş, iptal kararında; konunun hem Anayasa'ya hem de Kıyı Yasası'na aykırı olduğu belirtilmiştir. Kültür ve Turizm Bakanlığı; bu süreçte alanın turizm merkezi olması paralelinde hazırlatılan imar planını; Kıyı Kanunu ve Turizmi Teşvik Kanunu'nun 7. maddesi kapsamında, ilgili belediyelerinin görüşlerinin olumsuz olmasına rağmen onaylamıştır (Turgut, [7]).

21.07.2005 tarihinde ise Kıyı Kanunu'nda ek ve değişiklik yapılmıştır. Bu süreci, 2607-12109, 570-1942, 1502-4111 ve 1086-3115 sayılı genelgeler izlemiş ve yapılan bu düzenlemelerle birlikte Kıyı Mevzuatı bugünkü uygulanma biçimini almıştır (Bektaş, [76]).

2007 yılında Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmeliğin amacı, 4/4/1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanununun 6. maddesine göre kıyıda yapılabilecek liman, kruvaziyer liman, yat limanı, marina, yolcu terminali, iskele, rıhtım, barınak, yanaşma yeri ve benzeri kıyı tesisleri ile deniz ulaşımına yönelik diğer üst ve altyapı tesislerine Denizcilik Müsteşarlığınca işletme izni verilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir (Erdoğan, [59]).

Ülkemizde kıyı alanları Anayasa'da ve mevzuatta belirtilen hükümlere aykırı bir şekilde özel mülkiyet ve girişimin baskısı altında kalmış, turizm yatırımları, sanayi yatırımları, ikinci konutlar ve kaçak yapılaşmalar ile kıyı alanlarının doğal ve kültürel değerleri ile toprak ve orman ekosistemi yok edilme sürecine girmiştir. Özellikle son yıllarda dünyada genel olarak gelişen kıyı alanlarını korumaya yönelik yaklaşımlar ile birlikte ülkemizde de bu konuda hassasiyet artmış, hem komşu ülkelerle, hem de Avrupa Birliği bünyesinde denizlerin, kıyı alanlarının, havzaların ve bu gibi korunması gerekli su kaynaklarında kirliliğin engellenmesine ve korunmasına yönelik girişimlere ilişkin anlaşmalar imzalanmıştır (Haspolatlı vd., [46]).

ÇED Yönetmeliği kıyı alanlarında gerçekleştirilecek etkinlikleri de kapsamına aldığından kıyı alanlarını doğrudan etkilemektedir. ÇED sürecinde uyulacak yönetsel ve teknik yöntem ve esasları düzenlemek amacıyla hazırlanan yönetmeliğin ÇED sürecini ayrıntılı ve kapsamlı bir biçimde düzenlediği görülmektedir. ÇED sürecinden geçmesi gereken faaliyetler iki grupta toplanmış; birincisinde, çevreyi olumsuz yönde etkileyecek faaliyetler, ikincisinde ise daha az olumsuz etkisi olabileceği düşünülenler yer almıştır. Buna göre, gerçekleştirilen etkinliğin niteliğine göre "ÇED olumlu kararı" ya da "ÇED ön araştırma raporu" hazırlanıp Mahalli Çevre Kurulu'ndan "çevresel

etkileri önemsizdir” kararı alınmadıkça, söz konusu faaliyetler için teşvik, onay, izin ve ruhsat verilemeyecektir (Duru, [33]).

Kıyıda yapılacak plan, proje ve faaliyetlerin kıyı üzerinde yapabileceği tüm olumsuz etkileri belirlemek ve bu etkilerin en aza indirilmesi veya ortadan kaldırılması için önemli bir araç olan ÇED uygulaması son yıllarda AB ile Türkiye gündeminde daha fazla yer almıştır. Bu da kıyı ve ÇED arasında bir ilişki kurulması gerektiğini ortaya çıkarmıştır (Turgut, [7]).

ÇED Yönetmeliği ile kıyı yapıları için Valilik’ten yer seçimi çalışmaları yapılmakta, bu çalışmalar ile ilgili kurum ve kuruluşların mevzuatları açısından yer seçimi uygun bulunan projelerin çevre üzerinde olabilecek etkileri değerlendirilmektedir.

Kıyı alanlarında önemli yeri olan ve ilk olarak 1960’larda Kuşadası’nda başlayan yat turizmi zaman içinde farklı boyutlar kazanarak kendi içinde birçok alt dala ayrılmış bulunmaktadır. Bu ayrım içinde son yıllarda özellikle yabancıların ilgi göstermesi ile Türkiye’de yat turizmi ağırlık kazanmaya başlamıştır (Eriş, [77]).

Türkiye’de yat limanları ile ilgili çalışmalar 1967 yılında Yat Limanları Tetkik Komisyonunun kurulmasıyla resmi olarak başlatılmıştır. 1970’li yıllarda Batı Avrupalı ve Amerikalı turistler Yunanistan’dan kiraladıkları yatlarla Türkiye’ye gelmeye başlamışlardır. 1970’li yılların sonunda Kültür ve Turizm Bakanlığı bünyesinde, yat turizmi gündeme alınarak, çeşitli marina yerleri tespit edilerek Devlet Planlama Teşkilatı tarafından gelişme planları hazırlanmıştır (Açıkbaş, [78]).

Türkiye’de marinacılık 1970 yılında Turban Turizm A.Ş. ile başlamıştır. İlk faaliyete geçen marinalar, Kuşadası, Bodrum ve Kemer’de olup, 1974 yılında ilk özel sektör marinası olan Çeşme Altınyunus Marina açılmıştır [79].

Türkiye’de yat turizmi, yat ve yat limanı ile marina işletmeciliği, 04.08.1983 tarih ve 18125 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan “Yat Turizmi Yönetmeliği” ile belirli kurallar altına alınmıştır. Bu yönetmelikte yat; yat tipinde inşa edilmiş, gezi ve spor amacıyla yararlanılan, taşıyacakları yatçı sayısı 36’yı geçmeyen, yük ve yolcu gemisi niteliğinde olmayan, “tonilato belgesinde”⁸ “Ticari Yat” veya “Özel Yat” olarak belirtilen deniz aracı olarak tanımlanmıştır. Buna göre yatlar taşımacılık işine değil, fakat gezinti,

⁸ Tonilato Belgesi: Denizcilik Müsteşarlığı Bölge Müdürlüğü tarafından gemilerin groston ve net tonlarının belirlenmesi.

eğlence ve spor faaliyetlerine yönelik tekneler olup, doğrudan turizm sektörünün de içinde yer almaktadırlar. Aynı yönetmelikte yat limanlarının; ana yat limanı, yanaşma yeri ve çekek yeri olarak belirlenen mahaller olduğu ifade edilerek, bu limanların ve çekek yerlerinin taşınması gereken fiziki koşullarıyla bunlarda bulunması gereken imkan ve tesisler sıralanmıştır (Gedik, [51]).

Türkiye’de yatçılık, yat ve marinacılığın önemi de bu doğrultuda son yıllarda artarken sektörün kuvvetli yanları, yüksek gelir, yat işletmecileri ve marinalarda peşin ödeme, sektördeki düşük fiyatlar, gulet tekneler için yüksek talep, uluslararası fuarlara etkin katılım, devletin sektöre yoğun ilgisi ve marinaların modern altyapısı olarak göze çarpmaktadır (Cerit ve Tuna, [80]).

“Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik” de ise yat limanı; yatlara güvenli bir bağlama, her yata doğrudan yürüyerek çıkılmasına olanak sağlayan, yeterli derinlikte su bulunan ve yatlara teknik ve sosyal alt yapı, yönetim, destek, bakım ve onarım hizmetlerini sunan, rüzgar ve deniz tesirinden korunmuş Başbakanlık Denizcilik Müsteşarlığından işletme belgesi almış, turizm belgeli kıyı yapıları olarak tanımlanmıştır (Gedik, [51]).

2009 Tarihli 27298 Sayılı Deniz Turizmi Yönetmeliği’nde yat limanları; yatların bağlanabilecekleri ve yatçıların yatlarından yürüyerek çıkabilmelerine olanak sağlayan iskelelere, dinlenme, konaklama ve alışveriş gibi sosyal tesisler ile yatlara bakım, onarım, karaya çekme ve teknik hizmet sunan birimlere sahip deniz turizmi tesisleri olarak tanımlanmıştır.

Yat yanaşma yeri; küçük çapta kısa süreli yanaşmalara olanak sağlayan yat limanlarıdır. Bu işletmelerde bakım, onarım, ikmal ve kışlama tesisleri ile jeneratör bulundurulması zorunludur. Tali yat limanı tabi veya yapılmış bir su alanına sahip olan daha uzun zaman kalış ve onarım imkanlarına sahip yatlardır. Ana yat limanı; dalga etkisinden uzak kapalı bir alanı kapsayan, büyük çapta kışlama ve bakım-onarım olanakları ile tali yat limanı özelliklerini de taşıyan yat limanlarıdır.

Yat çekek yeri; deniz üzerinde yapılaşma zorunluluğu olmayan ve yatlara kışlama, karada muhafaza, bakım ve küçük onarım hizmetlerini verebilecek niteliklere Kültür ve Turizm Bakanlığı’nca belirlenecek tesis ve teçhizata sahip yerlerdir (Narin, [81]).

Çizelge 4.1 Türkiye’de Uluslararası Marinaların Genel Özellikleri, 2004 (Eriş, [77]).

Marinanın Bulunduğu İl	Marinanın Adı	Kuruluş Yılı	Bağlama Kapasitesi	
			Deniz	Kara
Antalya	Antalya Kaleiçi Marina	1983	65	-
	Setur Antalya Marina	1991	235	150
	Setur Finike Marina	1997	350	150
	Park Kemer Marina	1997	240	120
Aydın	Setur Kuşadası Marina	1972	350	175
Balıkesir	Setur Kuşadası Marina	2000	200	150
Çanakkale	Çanakkale Marina	1995	100	-
İstanbul	İstanbul Ataköy Marina	1989	700	100
	Setur Kalamış Marina	1990	1120	220
İzmir	Setur Çeşme Marina	1974	180	60
Muğla	Doğuş Turgutreis Bodrum Marina	2003	550	100
	Milita Bodrum Marina	1997	475	50
	Port Bodrum Yalıkavak Marina	2004	450	100

Çizelge 4.1'in devamı

Muğla	Port Göcek Marina	1999	400	180
	Marmaris Albatros Marina	1988	350	100
	Marmaris Martı Marina	1997	350	100
	Marmaris Netsel Marina	1990	720	180
	Marmaris Yacht Marina	1999	600	800
	Fethiye Ece Saray Marina	2004	400	-
	Göcek İltur Club Marina	1990	205	-
	Göcek Skopea Marina	1990	85	-
	Port Göcek Marina	1999	400	180

Genel olarak yat turizmi Ege Bölgesi çevresinde yoğunlaşmıştır (Çizelge 4.1). Son yıllarda artan taleplerle İstanbul başta olmak üzere bazı şehirlerde yeni yat limanları yapılmıştır.

Ülkemizin Akdeniz'deki önemli konumu nedeniyle deniz turizmi açısından büyük bir potansiyele sahip olduğu bilinmektedir. Bunun yanında Denizcilik ve Yatçılık sektörüne karşı dünya çapında bir ilgi artışı söz konusudur. Sektörde yer alan tüm işletmeler bu hızlı yükselişe paralel bir gelişim göstermektedir (Bezirgan, [82]).

2634 Sayılı Turizmi Teşvik Yasasına göre Yat Yönetmeliği yabancı bayraklı yatların Türkiye karasularında 5 yıla kadar kalabilmesi için olanak sağlarken Gümrük Mevzuatı bu süreyi 3 ay olarak sınırlamıştır.

Gümrük Yönetmeliği'nde 19.08.1994 tarihinde yapılan bir değişiklikle kalış süresinin Turizm Mevzuatındaki esaslara göre belirleneceği hükmü getirilerek bu yasal engel ortadan kaldırılmıştır. Gümrük Mevzuatında 1994 tarihinde yapılan değişiklikle yabancı bayraklı özel yatların Türk limanlarından transit yakıt alması hakkı tanınarak bu alanda Yunanistan ile rekabet olanağı sağlanmıştır. Gümrük Müsteşarlığı aynı yıl yayınladığı

genelge ile yatların hudut giriş ve çıkışları ile Türk limanları arasındaki seyirlerinde birçok bürokratik işlemi kaldırmıştır (Narin, [81]).

Ülkemizde 2011 yılı itibariyle kamu ve özel sektör tarafından işletilen ve işletmeye açılmamış toplam 37 yat limanı bulunmaktadır. Yapılan düzenlemeler ile son yıllarda yat limanı sayılarında önemli artışlar meydana gelmiştir. Turizm faaliyetlerinin yoğun olduğu bölgelerde yat limanı kapasiteleri giderek artış göstermiştir. Türkiye’de mavi bayraklı ve modern yat limanları mevcuttur. Port-Bodrum, Port-Göçek ve D-Marine bunlara örnek marinalardır.

Çizelge 4.2 Türkiye’de bazı marinaların kapasiteleri, 1999 (Narin, [81]).

Liman Adı	Deniz	Kara	Toplam Kapasite
Ataköy Marina	700	100	800
Setur Kalamış Marinası	1145	200	1345
Setur Ayvalık Marina	120	150	270
Setur Çeşme Marina	180	90	270
Setur Kuşadası Marina	360	175	535
Marmaris Netsel Marina	720	200	920

Yat limanlarının artış göstermesi aynı zamanda yatların çevre üzerindeki olumsuz etkilerini de ortaya çıkarmıştır. Çevre üzerindeki tahribi azaltmak için “mavi bayrak”⁹ kavramı ortaya çıkmış ve uluslararası alanda kabul görmüştür.

⁹ Mavi Bayrak, gerekli standartları taşıyan nitelikli plaj ve marinalara verilen uluslararası çevre ödülüdür. Temiz, bakımlı, donanımlı, güvenli ve dolayısıyla uygar, sürdürülebilir bir çevrenin sembolüdür. Mavi bayrak, özünde temiz deniz suyu, sonrasında da çevre eğitimi ve bilgilendirmeye önem veren gerekli donanımına sahip, iyi bir çevre yönetimini temsil etmektedir.

Mavi Bayrak projesi ilk olarak 1987 yılında Avrupa’da, Avrupa Birliğine üye ülkelerde başlamıştır. Proje, 2001 yılına kadar sadece Avrupa Birliği ülkelerinde uygulanmakta iken 2001 yılı sonrasında Dünya ülkelerinde uygulanmaya başlamıştır. Programın merkezi Danimarka’nın Kopenhag şehridir. Mavi Bayrak projesi, Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı tarafından koordine edilmekte ve Türkiye temsilciliğini Türkiye Çevre Eğitim Vakfı (TÜRÇEV) yapmaktadır. Ülkemizde Mavi Bayrak uygulamasına 1993 yılında başlanmış olup, aynı yıl Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın öncülüğünde TÜRÇEV’in kurulmasıyla, Uluslararası Çevre Eğitim Vakfı’na üye olunmuştur [83].

Bir yat limanının planlanması sırasında inşaatın yapılacağı bölgenin coğrafik, oşinografik ve jeolojik özellikleri dikkate alınarak sistem ve malzeme seçimi yapılmalıdır. Burada üzerinde durulması gereken en önemli unsur, marinanın hizmet şekli, hizmet edeceği tekne sınıfı ve inşaatın yapılacağı yerin bölgesel özelliklerinin iskele sistemleri ile uyumunun sağlanmasıdır (Topçuoğlu, [84]).

Yat limanları yapımı sürecinde ilgili kanun ve mevzuatlar şöyledir: [85]

- 3621 Sayılı Kıyı Kanunu ve 3194 Sayılı İmar Kanunu,
- 180/209 Sayılı Bayındırlık ve İskân Bakanlığı’nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname,
- 618 Sayılı Limanlar Kanunu,
- 6237/7305 Sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun,
- 3348 Sayılı Ulaştırma Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun,
- 2872 Sayılı Çevre Kanunu,
- 2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu,
- 1380 Sayılı Su Ürünleri Kanunu,
- 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname ve bu Kararnamenin 5310 sayılı Kanunla değişik 2’nci maddesinin (m) bendi ile 4745 sayılı Kanunla değişik 7’nci maddesinin (g) bendi hükümleri,

-5398 sayılı Özelleştirme Uygulamalarının Düzenlenmesine ve Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanunda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun,

-4708 Sayılı Yapı Denetim Kanunu, 2886 Sayılı Devlet İhale Kanunu,

-383 Sayılı Özel Çevre Koruma Kurumu Kuruluş Kanun Hükmünde Kararname,

-Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik,

-ÇED Yönetmeliği.

Türkiye’yi ziyaret eden turistlerin önemli bir çoğunluğu deniz turizmine yönelik amaçla seyahat etmektedir. Deniz turizminin kapsadığı en önemli türlerden biri kruvaziyer turizmidir. Türkiye’de Akdeniz, Ege ve Karadeniz kıyıları kruvaziyer turizmi için elverişli koşullara sahiptir (Maviş vd., [49]).

Kruvaziyer gemilerin Türkiye’de uğradığı önemli limanlar İstanbul, Kuşadası, Bodrum, Marmaris, Sinop ve Antalya Limanları’dır. Son yıllarda kruvaziyer gemileri ile yapılan seyahatlerde bu limanlara gelen yolcu sayılarında artış meydana gelmiştir. Bu limanlara ilave olarak Alanya, Bartın, Çanakkale, Çeşme, Datça, Dikili, Fethiye, Göcek, Güllük, İskenderun, İstanbul, İzmir, Kaş, Kemer, Mersin, Mudanya, Samsun, Taşucu, Trabzon ve Tuzla Limanlarına kruvaziyer gemilerin gelmeye başladığı görülmektedir [86].

Kruvaziyer limanlar sahip oldukları lüks donanımlarıyla tatil amacıyla yurt dışını tercih eden, yüksek gelir grubuna sahip kişiler için özellikle son yıllarda cazip bir hale gelmiş olmakla birlikte, son dönemlerde bu alanda faaliyet gösteren şirketler Türkiye’yi de sıkça rotalarına almaya başlamışlardır. Bu bağlamda kruvaziyer turizmi ve bu alana yapılacak olan yatırımlar ülkemiz turizminin geleceği açısından da önemlidir.

Avrupa’daki Kruvaziyer seferlerinin çoğalmasına paralel olarak ülkemiz limanlarındaki kruvaziyer turizminin canlılığı da giderek artmaktadır. Türkiye’nin üç tarafının denizlerle çevrili olması, kruvaziyer turizmi açısından önemli bir avantaj sağlamaktadır. Son yıllarda Türkiye’de kruvaziyer gemileri ile yapılan seyahatlere olan taleplerde önemli bir artış gözlenmekte ve deniz hudut kapılarında yolcu trafiğinde geçmiş yıllara göre yoğunluk yaşanmaktadır. Kruvaziyer turizmin gelişmesiyle birlikte Türkiye’de kruvaziyer rotalarda artış görülmüştür (Şekil 4.1).



Şekil 4.1 Türkiye’deki Kruvaziyer Rotalar (Altunay, [87]).

4.1 Yat Limanlarında ÇED ve SÇD Uygulamalarının Gerekliliği

Yat limanı yapım sürecinde yer alan ÇED diğer yasal dayanaklarla birlikte yürütülmektedir. Yat limanına ait imar planı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü tarafından onaylanmaktadır.

Ön izin sözleşmesi

Onaylı olan imar planı esas alınarak proje alanının kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında kalan kısmını kullanmak için Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü’ne (MEGM) başvuru yapılmaktadır.

Uygulama projelerinin incelenmesi ve onayı

Yatırımcı;

- Onaylı 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planını,
- Plan, kesit ve detayları ile birlikte uygulama mühendislik projelerini,
- Teknik dayanakları ile statik, betonarme ve stabilite hesabını,
- Kıyı yapısına ilişkin onaylı jeolojik etüd raporunu,
- İlgili idarece istenilmesi halinde hidrolik model deney raporunu (çalkantı, kumlama, stabilite, vb.),

-ÇED Olumlu Belgesini,

-Ön İzin Belgesini

Ulaştırma Bakanlığı İl Ulaştırma Bölge Müdürlüğü kanalıyla aynı Bakanlığın Demiryolları Limanlar Hava meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'ne (DLHİGM) sunmaktadır. DLHİGM, bu projeleri incelemekte ve uygun bulması halinde onaylamaktadır.

Kullanma izni

Uygulama projelerinin DLHİGM tarafından onaylanmasından sonra yatırımcı, onaylı uygulama projelerinin onaylandığına dair yazı ve onaylı vaziyet planını, onaylı imar planı ve onama yazısını, 'Turizm Yatırım Belgesi' ve 'Kesin Tahsis Kararı' ile Maliye Bakanlığı'na (MEGM) müracaat ederek 'kullanma izni' verilmesini talep edecektir.

Yapı ruhsatı

Yatırımcı, kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapılara ruhsat almak için; onaylı uygulama projelerini, onaylı imar planını, 'Turizm Yatırım Belgesi'ni ve 'Kesin Tahsis Kararı'nı ve Maliye Bakanlığı MEGM'den alınan kıyı tesisi ile ilgili 'kullanma izni' verildiğine dair belgeleri, ilgili mevzuat uyarınca istenilen ve yapı ruhsatında dikkate alınacak diğer bilgi ve belgelerle birlikte Belediye'ye veya Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü'ne sunmakta ve 'Yapı Ruhsatı' almaktadır.

İnşaat ve uygulama

İzin işlemlerinin tamamlanması ile inşaat gerçekleştirilmektedir. DLH İnşaatı Genel Müdürlüğü, inşaatın tamamlanması ve yatırımcının müracaatı üzerine, yatırımın onaylı uygulama projesine uygun olarak tamamlandığını, onaylı imar planına paralel bir vaziyet planına inşaatı tamamlanan kısımları işaretlenmek suretiyle ilgili kurumlara bildirecektir.

Yapı kullanma izni

Yatırımcı, kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yolu ile kazanılan arazi üzerinde yapacağı yapıların ruhsat ve eklerine uygun olarak tamamen bitmesi halinde tamamı için kısmen kullanılması mümkün olan bölümlerin tamamlanması halinde ise bu

bölümler için 3194 sayılı İmar Kanunu ve ilgili yönetmeliğine göre Belediye'ye müracaat ederek 'Yapı Kullanma İzin Belgesi' almaktadır.

Yatırım ve işletme belgesi ile işletme, geçici işletme ve kısmi işletme izni

Yatırımcı, yatırım veya işletme belgesi almak üzere Kültür ve Turizm Bakanlığı'na faaliyeti ile ilgili izin almak üzere Denizcilik Müsteşarlığı'na müracaat etmektedir. Denizcilik Müsteşarlığı'nca 'işletme izni' veya 'geçici işletme izni'/'kısmi işletme izni' verilmektedir. Turizm belgesi almak üzere de Kültür ve Turizm Bakanlığı'na başvuru yapılmaktadır.

ÇED sürecinde ÇED Başvuru Dosyası hazırlanmakta ve Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na sunulmaktadır. İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü tarafından ilgili kurumların ve yöre halkının katılımıyla 'Halkın Katılımı Toplantısı' yapılmakta, projeye ait kapsam ve formatın belirlenmesi için de Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 'Kapsam ve Özel Format Belirleme Toplantısı' yapılmaktadır.

ÇED sürecindeki aşamalar şu şekildedir: (Turgut, [7]).

Ön inceleme aşaması: Projenin büyüklüğü, kapsamı ve maliyeti, ulusal boyutu olup olmadığı, etkileri ve bu etkilerin dereceleri, diğer faaliyetlerle ilişkileri, gerçekleştirileceği yerin çeşitli çevresel öğeler yönünden özelliği ve projeden etkilenen menfaatleri dikkate alınır. Ön inceleme için proje sahibi ile diğer idari birimlerden ve resmi danışmanlardan bilgi ve görüş istenmektedir. Yapılan değerlendirmeye göre "Çevresel etkileri önemlidir" veya "Çevresel etkileri önemsizdir" kararı alınmaktadır.

Katılım: Yetkili birim projenin etkilerinin önemli olup olmadığını diğer idari birimlerle birlikte halka da danışmaktadır. Raporda yer alana konuların saptanmasında süreç dahil olması gereken tüm kesimler arasında iletişimin, görüş ve bilgi aktarımının sağlanması önemlidir. ÇED Raporunun kapsamının belirlenmesi aşaması raporlar esas alınarak yapılmaktadır.

Projenin kapsamı: Projenin tanımlanmasında yatırımla ilgili amaç, büyüklük ve çevresel özelliklere ait bilgiler belirtilir. Çevrenin peyzaj, ekosistem ve ekolojik denge değerlendirilmektedir. ÇED teknik ağırlıklı bir süreç olduğundan raporun uzmanlarca hazırlanması gerekmektedir.

ÇED raporunun incelenmesi aşaması: Raporların içerik bakımından mevzuata uygunluğu denetlenir.

Projenin denetimi: Projeye izin verilmesi halinde ilgili karardaki koşullar ve programa göre yürütölüp yürütölmediğinin kontrolü yapılmaktadır. Kontrol edilen ilk durum karardan itibaren belirli bir süre içinde faaliyete başlama koşuludur.

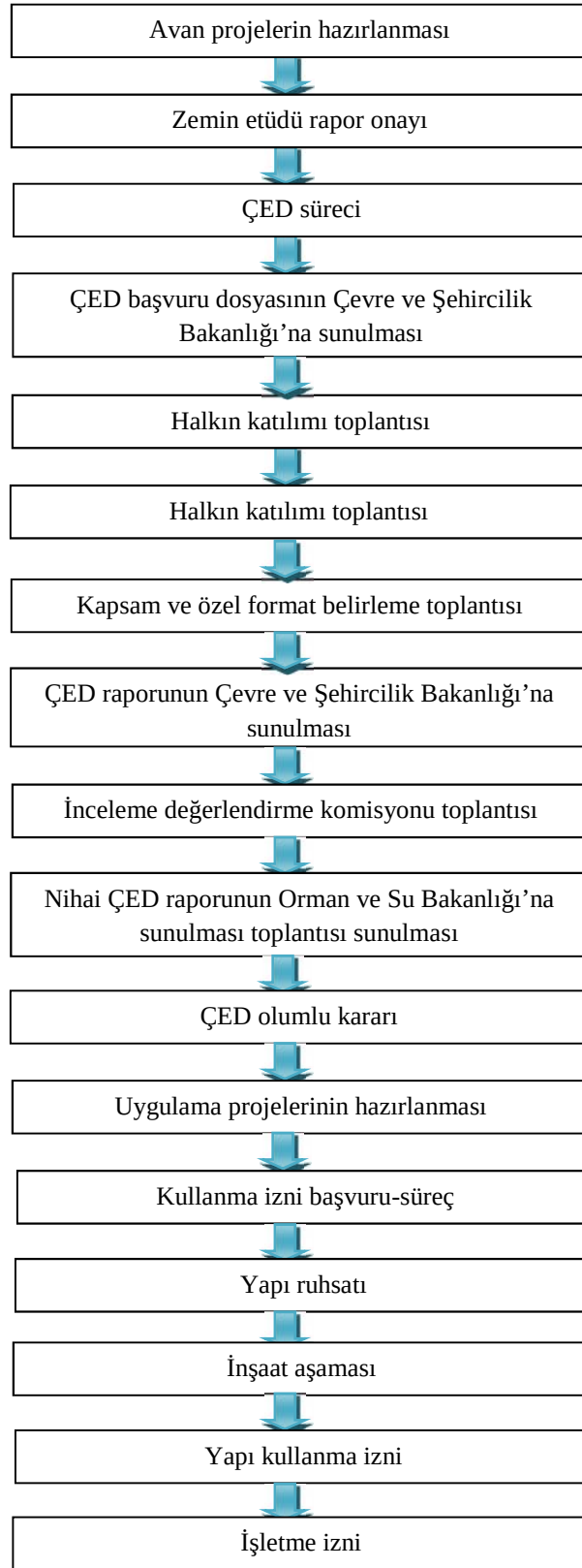
Yat Limanı projelerinin költür turizm bölgesinde ise Költür ve Turizm Bakanlığı tarafından bu bölgede değilse Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yapılan 1/1000’lik planlarının olup olmadığı kontrol edilmektedir. Projenin diğör mevcut yat limanlarıyla ilişkileri de deniz trafiğı ve deniz akıntısına etkilerinden dolayı ayrıntılı irdelenmelidir. Ayrıca yat limanı inşaatında kimi zaman gerekli olan dolgu çalışmalarının deniz ortamına etkilerinin ve dolgu malzemesinin özelliklerinin değörlendirilmesi gerekmektedir.

1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı ile ilgili bilgi verilmesi, 1/25 000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı, 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı Proje alanı ve etki alanında ilan edilmiş özel koruma alanların bulunup bulunmadığı (birinci, ikinci ve üçüncü derece doğöl ve arkeolojik sit alanı, turizm merkezi/alanı, ramsar alanı, sulak alan, özel çevre koruma alanı) varsa bu alanların proje alanı ve etki alanına olan uzaklıklarının belirtilmesi, koruma alanlarının sınırları ile proje alanı ve etki alanı sınırlarının üst ölçekli haritalar ile gösterimi gerekmektedir.

Proje kapsamında dolgu yapıölp yapılmayacağı, yapılacak ise dolgunun özellikleri, kaplayacağı alan, hacim, boyutları, yapım teknikleri, dolgu malzemesinin özellikleri, analiz sonuçları, miktarı, nereden ve nasıl temin edileceğı, deniz ortamı ile kısa-orta ve uzun vadede etkileşimi, korozyona karşı dayanıklılığı, gerekli çizimler (detay görünüşler, kesitler) ÇED Raporu’nda yer almaktadır. Kara ve deniz ortamındaki flora/fauna ve yaşam alanları (türler, endemik özellikle endemik bitki türleri, alanda doğöl olarak yaşayan hayvan türleri, ulusal ve uluslararası yasalarla koruma altına alınan türler, nadir ve nesli tehlikeye düşmüş türler ve bunların alandaki bulunuş yerleri, arazi ve literatür çalışmalarının ayrı ayrı değörlendirilmesi gerekmektedir. Yat limanına ulaşım için kullanılacak yol güzergahı ve alternatifleri, bağlantı yolu ihtiyacı olup olmadığı veya yolun mevcut durumunda iyileştirme, genişletme, çalışmalar yapıölp yapılmayacağı ÇED Raporu’nda yer almaktadır.

Yat limanları için kıyı ve sahil şeridinde kazanılan alanda yapılacak yapılarda kuruluşlar tarafından yapılacak işlemlerin belirlenmesi için Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Denizcilik Müsteşarlığı gibi kurumların yetkilileri tarafından toplantılar yapılır ve

gerekli işlemler uygulanır. Yat limanı yapımı için ilk olarak 618 sayılı Limanlar Kanunu ve 491 sayılı Denizcilik Müsteşarlığı'nın kuruluş ve görevleri hakkında kanun hükmünde kararname ile kıyı tesisinin yapımında Denizcilik Müsteşarlığı'ndan izin alınması zorunluluğu getirilmiştir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 3621/3830 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili hükümlerine göre kıyı yapılarına ait 1/1000 ölçekli Uygulama İmar planlarını onama yetkisine sahiptir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2872 sayılı Çevre Kanunu'na göre kıyılarımızda gerçekleştirilmesi planlanan tesislere ÇED düzenlenmesinden sorumludur. Kültür ve Turizm Bakanlığı, 4957/2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu'na göre Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi ve Turizm Merkezi kapsamında bulunan kıyılarda her ölçekte plan onama yetkisine sahiptir. Yat limanı inşaat öncesi, inşaat süreci ve inşaat sonrası aşamaları birçok çalışma gerektirmektedir. Bu çalışmalarda inşaat öncesi projenin düşünüldüğü alanın coğrafi, tarihi ve fiziksel tüm özellikleri değerlendirilmekte, inşaat sırasında meydana gelebilecek kazalar ve zararlar engellenmekte ve inşaat sonrası izleme-denetleme işlemleri gerçekleştirilmektedir (Şekil 4.2).



Şekil 4.2 Yat limanı projesi Çevresel Etki Değerlendirme süreci

4.2 Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi'nde Yat Limanı Faktörü

Kıyı Alanları Yönetimi kavramı son derece önemli kıyı kentleri olan Türkiye için önemli bir konudur. Birden fazla yat limanına sahip kentler başta olmak üzere nüfusun yoğunluğu, kıyı alanlarındaki kentleşme baskısı, rekreasyonel alan kullanım talepleri, liman alanlarının varlığı, balıkçılık gibi faaliyetlerin kıyı alanlarında sürdürülmesi ve kıyı alanlarının doğal ekosistem açısından taşıdıkları önem kıyı alanlarında bütünleşik yönetimi gerektirmektedir.

Kıyı bölgesine bakıldığında yat limanları ile ilgili yapılan faaliyetlerin kıyı alanını etkilediği göz önünde bulundurulduğunda kıyı alanı yönetiminin kapsamlı olması gerektiği görülmektedir. Pek çok sektörü ilgilendiren kıyı alanlarındaki faaliyetlerin kullanımlarının ve yönetimlerinin bütüncüllük anlayışı ile yapılmasını gerekmektedir. (Burak ve Zeki, [88]).

Ülkemizde son yıllarda iç ve dış turizmin gelişmesiyle kıyılarımızda bulunan kentlerin büyümesi, ikinci konut ve turizm tesislerine bağlı olarak hızlı nüfus artışına neden olmaktadır. Bu gelişmelerde ekolojik temeli olan yaklaşımların dikkate alınmaması, hassas ekosistemlere sahip kıyılarda geri dönüşü mümkün olmayan bozulmalara neden olmaktadır. Türkiye'nin önemli yat turizmi merkezlerine sahip olması ekoloji başta olmak üzere olumsuz baskıları getirme riski taşımaktadır. Bu sebeple BKAY ve yat limanları plan ve projeleri uyumlu bir şekilde sürdürülmelidir (Mansuroğlu vd., [89]).

Yat turizmi faaliyetleri ile doğal çevre ve koruma statüsü altındaki hassas bölgeler üzerinde çevre kalitesini tehdit edecek boyutlarda durumlar ortaya çıkmıştır. Bu amaçla yat turizmi faaliyetleri bütünleşik kıyı alanları yönetimi çalışmalarıyla aynı doğrultuda yürütülmektedir (Bakırcı, [90]).

Yat limanları ticari, turistik ve rekreasyonel beklentilere olanak sağlamalarının yanı sıra bulundukları kentin fiziksel, sosyo-kültürel ve ekonomik yaşamına da katkı sağlayan alanlardır. Bulundukları kentle iletişim içerisinde olup kentin her açıdan gelişmesine katkı sağlarlar. Günümüzde denize kıyısı olan kentlerdeki en önemli çevre sorunlarından biri deniz kıyısı ve çevresinde meydana gelen kirlenmelerdir. Yat limanlarının BKAY'a entegre edilmesiyle bu alanların kent gelişimine sağladığı yararlar, kıyısız alanda ve yakın çevresinde yarattığı çevresel sorunlar (kirlilik, ulaşım altyapısı vb) geniş bir boyutla ele alınmaktadır (Kelkit vd., [91]).

4.3 Bölüm Sonucu

Türkiye’de kıyılarla ilgili düzenlemeler Cumhuriyet Dönemi ile başlamıştır. 1926’da Medeni Kanun ile kıyıların herkesin kullanımına açık olduğu ilkesi kabul edilmiştir. 1982 Anayasası’nın 43. maddesi ile kıyılar devletin hüküm ve tasarrufu altına alınmıştır.

Türkiye’de yat turizmini artış göstermesi ile birlikte 1983 yılında Yat Turizmi Yönetmeliği çıkarılmıştır. Kruvaziyer gemileri, seyahatleri esnasında birkaç farklı ülkeye uğradıklarından, farklı ülkelerden gelen turistlere Türkiye’nin tanıtımının yapılmasına katkıda bulunmaktadır. Türkiye’de İstanbul, Antalya, Alanya, İzmir ve Kuşadası kruvaziyer turizmi açısından en önemli yerlerdir. Normal yatlardan daha büyük olan kruvaziyer gemilerin Türkiye’ye olan seyahatlerinin artışıyla birlikte kruvaziyer limanlarla ilgili değişiklikler 2000’li yıllarda yönetmeliğe eklenmiştir. Yat limanı yapım süreci birçok kamu kuruluşu, kanun ve yönetmelikle ilişkilidir. Kıyı Kanunu, Limanlar Kanunu, Çevre Kanunu, Turizm Teşvik Kanunu ve ÇED Yönetmeliği başlıca kanun ve yönetmeliklerdir.

Yat limanı projelerinin diğer mevcut yat limanlarıyla ilişkileri de gerek deniz trafiği gerekse deniz akıntısına etkilerinden dolayı ayrıntılı irdelenmelidir. Yat limanı projelerinde çevresel etkiler; deniz ortamına etkiler, deniz flora faunasına etkiler, gürültü, tehlikeli atıklar (atık yağlar, kimyevi atıklar, petrol türevi atıklar), sıvı atıklar (sintine, balast suyu), katı atıklar (evsel nitelikli katı atıklar, yatlardan kaynaklanan atıklar, hava kirliliği (toz, araçlardan kaynaklanan emisyon) açısından değerlendirilmelidir.

Birçok aşaması olan yat limanları için hazırlanan ÇED Raporu’nda zemin etüdü, halkın katılımı toplantısı ve inşaat sonrası denetleme gibi çalışmalar yapılmaktadır. Türkiye’de turizmin gelişmesiyle kıyı kentlerinin büyümesi çevre üzerindeki baskı artmıştır. Hassas ekosisteme sahip kıyılarda turizm faaliyetlerinin neden olduğu tahrip ile birlikte BKAY anlayışı önem kazanmıştır. AB Çevre Mevzuatı uyum sürecinde uluslararası projelerin içerisinde yer alan Türkiye kıyı alanlarına bütüncül yaklaşımı benimseme anlayışını kazanmaya başlamıştır. Çevre ve ekonomi arasında denge kurmayı hedefleyen BKAY, yat limanı projelerinin ekoloji ile uyumlu şekilde yürütülmesini sağlamaktadır.

ÇED, kesin projelendirme ve planlama kararlarının oluşturulduğu son aşama değildir. Bir ÇED çalışması, karar mercilerine, kararlarını sağlıklı bir şekilde verebilmeleri için seçenek üreten ve bu seçeneklerin olumlu ve olumsuz yönlerini sergileyen bir yaklaşımdır. Bu nedenle, bir ÇED çalışması kendi içinde tutarlı bir öneriler listesiyle sonuçlanmalıdır. Kesin kararı ÇED çalışmasını yapanlar değil, yetkili ve sorumlu merciler vermektedirler.

Turizmi canlandırarak ekonomiye olumlu katkı sağlayan kruvaziyer limanlar aynı zamanda olumsuz etkilere de neden olmaktadır. Planlama aşamasında olumsuz etkilerin nasıl engelleneceği ÇED Raporu'nda yer alırken inşaat sonrası işletim sürecinde izleme ve denetlemede eksiklikler yaşanmaktadır. Ayrıca kamu yararı ilkesi ihlal edilmektedir. ÇED'in sürdürülebilirlik açısından yetersiz olduğu belirtilerek ortaya çıkarılan SÇD kavramı bu eksiklikleri gidermek amacıyla ortaya çıkmıştır. Proje öncesi daha kapsamlı ve geniş boyutta değerlendirme imkanı sağlayan SÇD planlama sürecinde daha çok ön planda olmalı ve teoride kalmamalıdır. Çevresel boyutta değerlendirmenin yanında sosyal boyutu da sürecin içinde önemli yer edinmelidir. Proje alanı belediye tarafından olumsuz görüş belirtilmesine rağmen Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanabilmektedir.

İSTANBUL KIYI ALANLARI ve YAT LİMANLARI (PENDİK, KALAMIŞ VE ATAKÖY)

İstanbul kıyı ilişkileri ve sahip olduğu potansiyeller açısından daha önceki bölümlerde de vurgulanmış olduğu gibi Türkiye'nin önde gelen bir metropolüdür. İçinden boğaz geçen akarsu, haliç, göl, baraj gölleri ve deniz gibi pek çok farklı kıyı olgusunu barındıran İstanbul önemli kıyı fonksiyonlarını da taşımaktadır. İstanbul kenti kurulduğu ilk tarihten itibaren bir su kenti olmuştur. İstanbul'un diğer kıyı kentlerinden farkı içinden denizin geçmesidir. İstanbul'a kendine özgü ayrı bir çekicilik katarak diğer liman kentlerinden ayrılmasını sağlayan bu özelliği en önemli kimlik unsuru olmuştur. Osmanlı Devletinin çöküşü ve doğu ülkeleri ile bağlantının diğer limanlara kayması ile bu özelliğini kaybederek bir kara kenti haline dönüştüğü görülmektedir (Arslan, [92]).

5.1 İstanbul Kıyı Alanları Tipolojilerinin Genel Değerlendirmesi ve Değişim

Denizler ve karalar İstanbul coğrafyasını 4 bölüme ayırmıştır. Haliç'in kıyılarında Eski İstanbul ve Galata, Boğazın iki yakasında, eskiden her biri ayrı köyler olan, artık birleşmiş yerleşim alanları yer alırlar. Batı yakasında (Çatalca veya Trakya Penepleni'nde), Boğaziçi'nden Büyükçekmece - Karacaköy hattına yer yer 200 m.yi bulan ve aşan birkaç tepelik dışında yine geniş tabanlı akarsu vadilerinin yer aldığı bir peneplen söz konusudur. Ancak bu yarımada "su bölümü hattı" bu kez Karadeniz'e daha yakındır. Akarsular daha çok Haliç'e, Büyük ve Küçükçekmece göllerine ve Marmara Denizi'ne su verirler. Terkos gölü ise esas suyunu kuzey batıda yer alan Istranca Dağları'ndan alır. Yer yer 350 m.'nin üzerinde yüksekliklere sahip olan Istrancalar dışında, Çatalca'nın batısında, ayrıca Kestanelik - Belgrad Köyleri hattının

batısında, yükseklikleri 200-350 m. arasında değişen tepeler ve sırtlar göze çarpmaktadır [93].

İstanbul kıyıları kuzeydoğuda Ağva, kuzeybatıda Yalıköy, güneydoğuda Tuzla ve güneybatıda Silivri ile sınırlanmıştır. İstanbul Boğazı ile ikiye bölünerek iki kıta üzerinde yerleşmiş İstanbul altı tarafı denizlerle çevrilmiş en önemli şehirlerden biridir (Üzmez, [62]).

İstanbul kıyılarının morfolojisi, özellikle su seviyesinin derinliği, deniz araçlarının yanaşmaları için uygun bir ortam hazırlamaktadır. Kıyının, derinliği, engellere sahip olmaması, yüzey hareketleri kıyının kullanımı için çok çeşitli işlevler yaratılmasına neden olmakta, gemilerin yanaşabileceği kriterleri birçok kıyı şeridi sağlamaktadır. Bütün bu özellikler kıyının kullanım işlevini arttırıcı ve büyük bir esneklik potansiyeline sahip ve çeşitlik yaratıcı özellikleri de beraberinde getirmektedir.

Coğrafi konum: İstanbul'un bulunduğu boğaz konumu, deniz yollarının birleştiği kavşak noktası olması, kara yolu özelliği olarak da bağlayıcı nitelikte olması İstanbul'un önemli bir merkez oluşunun en temel nedenlerini oluşturmaktadır.

Topoğrafik yapısı: İstanbul kentinin denize kıyı olmasının dışında topoğrafik özellikleri bakımından kente kattığı kişisellik aşikar şekilde görünür niteliktedir. Kentin en kaba tarifiyle topoğrafik şekli Odon de Deuil'in 12. yüzyılda yaptığı gezi anılarında tepeler, düzlükler ile oluşan topografya çeşitliliğine sahip bir kent olarak nitelendirilmektedir.

Kıyı morfolojisi: İstanbul'un kıyı biçimlenmesinde tek bir biçim görülmemektedir. Koy, körfez, haliç ve boğaz gibi birçok kıyı morfolojisinin bir arada bulunmasından oluşmuştur. Suyun kara içinde birleşiminde boğaz ne nehir nede açık deniz gibi özellik gösterir (Arslan, [92]).

5.2 Yasal Çerçeve ve Kıyı Alanları Kullanımı İlişkisi

1940-1950 arası dönem

Kent kıyılarının değişiminde en önemli etmen, 20. yüzyılda otomobilin yarattığı ulaşımdaki karakter değişimi olmuştur. Bu değişim baskısı İstanbul'a Prost'un 1939 planı ile girmiştir. Bu planda; Küçük Ayasofya-Samatya arasında sınırlı bir sahil yolu önerilmiş, plajların ve Florya'nın rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi belirlenmiştir (Özdemir, [72]).

1950-1960 arası dönem

1950-1960 yılları arasında sürdürülen İstanbul imar operasyonları, yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulduğu dönemdir. Bu amaçla metro yerine, yeni yol açılmasının tercih edilmesi, kentin değişiminde de önemli bir etken olmuştur. İstanbul'un su yolu ile ayrılan Suriçi, Beyoğlu ve Anadolu yakalarının bağlantılarının hızlı ve rahat bir şekilde sağlanması, kıyılardan başlayarak alternatif trafik yolları geçirilmesi, yoldan denize pencereler açılması öngörülmüştür. Prost'un Küçük Ayasofya Samatya sahil yolu önerisi, bu dönemde, Florya'ya kadar uzatılmış, Sirkeci- Florya sahil yolu olarak uygulanmıştır. Sahil yolu, kent ile deniz arasında engel olarak görülen Marmara sahil surlarını aşan ve Bakırköy sahillerini temizleyen, İstanbul imarındaki en yeni uygulama kabul edilmiştir (Gül ve Kılıç, [94]).

1980-2000 arası dönem

1980'lerden itibaren bir dizi yapısal dönüşüm ile Dünyadaki liberal ekonomiye entegre olmaya çalışan İstanbul, kentin kıyı yüzünü estetikleştirmek, Haliç çevresi ve Zeytinburnu gibi kıyı bölgelerini şeffaflaştırmak üzere kentsel yenileme harekâtına girişmiştir. Bu dönemde, 19.yüzyıl boyunca kıyılarda oluşmuş tersane ve sanayi yapıları kentin dışına taşınarak bu alanlarda kentsel yenileme ve kültürel dönüşüm projeleri başlatılmış ve yapılan kıyı dolguları sonrasında bu alanlarda yeni kamusal mekânlar, parklar ve gezinti alanları oluşturularak, kentin merkezindeki aktiviteler kısmen kıyı alanlarına çekilebilmiştir (Güner, [95]).

29 Temmuz 1980'de yürürlüğe giren, dönemin İmar ve İskan Bakanlığı'na bağlı Büyük İstanbul Nazım Planı Bürosu Başkanlığı'nca hazırlanan ve 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Planı, İstanbul'un kuzey bölgelerindeki yapılaşmanın önlenmesini, Boğaziçi'ndeki kültürel doku ve doğal yapının korunmasını öngörmekteydi (Duru, [33]).

İstanbul kenti kıyıları imar faaliyetleri ile yoğun olarak kullanıma açılmış olması kıyıdaki kullanımı olumsuz etkilemiştir. Bu durumun önüne geçilmesi için 1984 tarihli 3194 sayılı İmar Yasası ile birlikte bu alanlara kıyı dolgu alanları yapılarak denizden alan kazanılmış ve kıyı rekreasyon alanları genişletilmeye çalışılmıştır. İstanbul'daki kıyı dolgu alanlarının tarihine bakıldığında bunun sahil yolunun yapı ile 1960'lı yıllara

kadar gittiği görülmektedir. İstanbul, özellikle 1984 yılı İmar Yasası sonrasında yapılan kıyı dolgu alanları ile değişmiştir (Döker, [96]).

İstanbul'un planlanmasında, kuzeyde yer alan, ekolojik açıdan çok değerli ve kaybedildiğinde geri kazanılması olanaksız olan orman alanlarının ve içme suyu havzalarının korunabilmesi için, metropolün güneyde Marmara kıyılarına paralel, doğu-batı doğrultusunda gelişmesini sağlayacak bir planlama stratejisinin gerekliliği üzerinde durulmuş, 1980 yılında ilk kez metropoliten ölçekte ve 1995 yılını hedefleyen 1/50.000 ölçekli Nazım Plan bu ilkeyi benimseyen bir anlayışla İmar ve İskan Bakanlığı'nca yapılmış ve onanmıştır (Çakılcıoğlu, [97]).

2000 sonrası dönem

Özellikle 2000 yılından başlayarak, küresel anlamda sermaye akışlarının ivmesinin hızlanması ve İstanbul'un önemli bir konumu olması kentin fiziksel, sosyal ve ekonomik dokusunda önemli değişikliklere yol açmıştır. İstanbul gibi tarihi, topografyası ve fiziksel mekanı ile zaten cazibe merkezi olan bir kentte, son dönemde yeni stratejiler uygulanmaktadır. Uluslararası yatırımcılar İstanbul'da da fiziksel dokunun değişmesine neden olabilecek bir süreci başlatmıştır. Küresel sermayenin taleplerine uygun olan yeni mekanlar ve işlev alanları ortaya çıkmıştır (Görgülü ve Koca, [98]).

2000'li yılların başında son yapısal dönüşümünü gerçekleştiren İstanbul, küresel ekonomiye bağlanarak, küresel sermayenin ilgi odaklarından biri haline gelmiştir. Karaköy Limanı'nda karma programlı Galataport Projesi, Haydarpaşa Garı'nda karma programlı gökdelen projesi, Kartal ve Küçükçekmece Kentsel Dönüşüm Projeleri gibi son yıllarda bir dizi kentsel yenileme ve canlandırma projeleri ile gündeme gelen küresel sermayenin birikmek için tercih ettiği yerler, kentin en prestijli alanları olan kıyı alanları olmuştur (Güner, [95]).

Kıyı alanlarında yasal süreçlerden kaynaklanan bazı sorunlar bulunmaktadır. Bu sorunların en başında yetkilerin birbirine karışması, kıyıların korunması ve toplum yararına kullanılması konusunda yetki karmaşası gelmektedir.

Kıyı ile ilgili mevzuatlarda kıyının korunma ve kullanma dengesi sağlanamamıştır. Kıyı Kanunu'nda toplum yararı gözetilerek kıyı dolgu alanlarının yapılabilmesine izin verilmiş ancak hangi kıyıya ne tür bir dolgunun yapılacağı konusunda bir madde

bulunmamaktadır. Kıyı alanlarındaki düzenlemelerde Büyükşehir Belediyesi ve ilçe belediyeleri arasında yönetimsel sorunlar bulunmaktadır (Döker, [96]).

Kıyı alanlarının geçirdiği değişimler sonucu 2000’li yıllarda İstanbul’da kıyı boyunca kamusal mekânlar azalma göstermiştir. Kıyı kenarında konumlanan sınırlı sayıdaki kamusal mekânlara yönelen ekonomik baskı, bu bölgelerdeki park, meydan ve kentsel boşlukların hızla dolmasına veya kamusal niteliklerini kaybetmelerine neden olmaktadır.

İstanbul’un son yıllarda içinde bulunduğu hareketlilik, kenti uluslararası platforma taşıma çabaları, yeni projelendirmelere ve çalışmalara yöneltmiştir. Bu anlamda, geçmişte en önemli liman kentlerinden biri olan İstanbul’un bu özelliğini yeniden yakalama çalışması içerisinde olduğu görülmektedir.



Şekil 5.1 İstanbul yat limanları

Küresel dönüşüm projeleri ile değişen İstanbul’da kruvaziyer liman projeleri de giderek artmaya başlamış, turizm için çok önemli bir araç olan kruvaziyerler yatırım için tercih edilen başlıca deniz turizmi türü olmuştur.

İstanbul’un geçirdiği değişimlerden biri de Avrasya Tüneli projesidir. İstanbul’un Avrupa ve Asya yakasını karayoluyla bağlayacak olan Avrasya Tüneli projesi, İstanbul Boğazı’nı deniz tabanının altından geçen 5.4 km uzunluğundaki iki katlı tünel ile birlikte

toplam 14.6 km boyunca uzanan güzergahta, İstanbul trafiğini rahatlatmak amacıyla Kazlıçeşme ile Göztepe arasında inşa edilecektir. Projenin çevre üzerinde olası etkilerini belirlemek amacıyla Çevresel Sosyal Etki Değerlendirmesi (ÇSED) Raporu hazırlanmıştır. ÇSED ile projenin etkileyebileceği tüm alanların gözden geçirildiği ve değerlendirildiği çok kapsamlı çalışmalar yapılmış, Proje yapım ve işletiminin fiziksel, doğal, kültürel, sosyal ve sosyoekonomik çevre üzerindeki etkilerinin araştırılması çalışmasıdır. ÇSED Raporu; Projeyi ve çevresel ve sosyal koşullar üzerindeki olası etkilerini tanımlamaktadır [99].

5.3 İstanbul Yat Limanları ve Gelişim Süreci

1892 yılında inşasına başlanan Galata Rıhtımı 1900 yılında tamamlanmıştır. 1910 yılında Salıpazarı ve Karaköy'de (Galata) iki ve 1928 yılında da bunlara ilaveten üç antrepo inşa edilmiştir. 1925 yılından itibaren İstanbul Limanında gemilere tatlı su verme, kömür verme, ticari eşyanın tahliyesi, kılavuzluk ve dalgıçlık işleri yapılmaya başlanmıştır. 1986 yılına kadar Türkiye'nin en büyük ithal limanı olarak yük limancılığı yapan İstanbul Limanında 1986'da yük limancılığına son verilmiştir. 1986 yılından itibaren yolcu limancılığı yapılmakta olan İstanbul Salıpazarı Limanına, dünyada kruvaziyer taşımacılığının artmasına paralel olarak dünyanın en büyük kruvaziyer yolcu gemileri ile (3.000-3.500 yolcu kapasiteli) tarifeli seferler düzenlenmekteydi [100].

Arz eksikliği nedeniyle İstanbul kıyılarında Maltepe, Kadıköy, Kartal, Beykoz, Haliç, Bakırköy, İstinye ve Güzelce bölgelerinde yat limanı yapılması planlanmıştır. İlerleyen yıllarda bu bölgelerden bazılarında yat limanı projeleri faaliyete geçirilmiş ve hazırlığı yapılan marinalar da bulunmaktadır. Pendik yat limanı İstanbul'da üçüncü marina olarak faaliyete başlamıştır. Galataport projesi yat limanları ile ilgili yasal prosedür açısından tartışmaları beraberinde getirmiştir.

Yat limanları için önemli bir konuma sahip olan İstanbul'da yat turizminin değerlendirilmesi gerektiği belirtilmiş ve bu bağlamda yapılacak yat limanları için uygun yerler tespit edilmiştir. 1/100000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda Salıpazarı, Haydarpaşa ve Zeytinburnu limanlarının kruvaziyer liman olarak hizmet vermesi ve Kartal'da kruvaziyer liman yapılması önerilmiştir.

Ticari ve ekonomik gelişmeler ile turizmin ön plana çıkması yat limanlarının sayısının artmasına sebep olmuştur. 1980 sonrası dönemde kıyı alanlarının geliştirilmesi

amacıyla 1982 tarihli 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ile yasal bir ortam hazırlanan yat limanları 1988 yılında Kalamış Yat Limanı ile İstanbul’da yer almaya başlamıştır.

2009 tarihli 1/100000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı’nda yatlara göre daha çok yolcu taşıyabilen kruvaziyer yolcu taşımacılığı için gerekli altyapı çalışmalarının yapılması öngörülmüştür [101].

3621 Sayılı Kıyı Kanunu’nun 6. maddesine 2005 yılında yapılan ekleme ile ülke tanıtımını üst seviyeye çıkaracak turizm amaçlı olan yat limanları ve kruvaziyer limanlara zamim oluşturulmuştur. Bu durum kıyıların herkesin yararlanmasına açık olduğu maddesi ile uyuşmamaktadır.

Galataport Projesi

Galataport; Bayındırlık ve İskan Bakanlığı’nın, Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmelik’te yaptığı değişiklikle “Kruvaziyer Liman”ı tanımladığı 30 Mart 2004 tarihinden bu itibaren Türkiye ve İstanbul için önemli bir gündem maddesi olmuştur. Alanın, bir yandan 2863 sayılı Taşınmaz Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası uyarınca kentsel sit alanı oluşu, diğer yandan da 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında turizm alanı ilan edilişi ve özelleştirme kapsamına alınışı, söz konusu alanda çok sayıda sorunun iç içe geçmesine neden olmuştur (Özden, [102]).

Galataport alanı 1993 yılında 1 numaralı Koruma Kurulu tarafından, Beyoğlu Kentsel SİT alanı olarak ilan edilmiş, 1994 yılında Bakanlar Kurulu Kararıyla turizm alanı ilan edilmiştir. 2004 yılında ise Özelleştirme İdaresince özelleştirme kapsamında alan olarak ilan edilmiştir (İnan, [103]).

3621 sayılı kanunun 6. maddesinde 2005 yılında kıyıda yapılabilir yapılar tanımlanmıştır (Gürdal, [104]).

Setur Fenerbahçe - Kalamış Marinaları

Kalamış Yat Limanı, Anadolu Yakası’nda Kadıköy merkeze oldukça yakın konumda yer almaktadır. İstanbul Atatürk Havalimanı’na 27 km, Sabiha Gökçen Havalimanı’na 8 km mesafede bulunmaktadır. İstanbul Otogarı’na ise 25 km uzaklıktadır. Marinanın hâkim rüzgâr yönü kuzey, kuzeydoğu’dur. Fenerleri FI. R. 3M / FI. G. 3M’dir. 1990 yılında kurulan marinanın karadaki tesisleri bir süre Kadıköy Belediyesi’nce düğün salonu, kafeterya olarak kullanılmıştır. 1998’de Amiral Fahri Korutürk Marinası ismi, Setur Kalamış - Fenerbahçe Marinaları’na dönüşmüştür. Bazı bölümlerinde sığılıklar

bulunmakla birlikte ortalama derinliği 6,5 metre olan marina denizde 1200, karada 200 tekneye hizmet verebilmektedir. Yat limanı girişindeki bölümü ile uzunluğu 70 metreye kadar olan süper yatlara yanaşma imkânı sunmaktadır. Tonoz döşeli olması nedeniyle marina içinde demir atılamamaktadır [105].



şekil 5.2 Kalamış Marinasından bir görüntü

2634 Sayılı Turizm Teşvik Kanunu’nun da desteğiyle, özellikle 1980’li yıllardan sonra sayıları artan marina işletmeleri, yerli-yabancı yatçıların hizmetine girmiştir. 1990’lı yıllardan sonra yat yapım ve çekek yerleri, turizm amaçlı olarak gelişmesini sürdürmüştür. Turizmi Teşvik Kanununun ve Yat Turizmi Yönetmeliği’nin sağladığı ortamda gerçekteşen Kalamış Marina daha sonraki yıllarda ortaya çıkan çevre duyarlı marina yaklaşımından uzak bir anlayışta yapılmıştır.

Ataköy Marina

1989’da kurulan Ataköy Marina, Ataköy Marina ve Yat İşletmeleri A.ř. adıyla İstanbul Ataköy’de yer almaktadır. Marina suda 700, karada 100 yatı barındırmakta ve 70 tonluk çekme indirme hizmeti vermektedir. Marinada pontolarda parmak iskeleler (8-15m), rıhtımlarda tonozlu bağlama sistemi(16-30m), 24 saat palamar servisi, 24 saat yedekleme ve kurtarma, dalgıçlık hizmetleri, dalgıç tüpü doldurma, bağlama yerinde su ve elektrik temini, tuvalet ve duş, teknelere telefon bağlantısı, teknelere yakıt satışı, çamaşır yıkama ve ütöleme, kablolu tv, kablosuz internet, ücretsiz 1200 araçlık otopark, market ve şarküteri gibi liman hizmetleri verilmektedir. Ataköy marina çocuk oyun

sahası, fitnesscenter ve sauna, tenis kortu, plaj voleybol ve basketbol sahası, park ve gezi alanları, alışveriş merkezi, balık restaurantları gibi sosyal hizmet binalarıyla oldukça kapsamlı bir marinadır.



Şekil 5.3 Ataköy Marinasından bir görüntü [106].

Özelleştirme kapsamında bulunan ve turizm alanı olan İstanbul Beyoğlu Tophane Salıpazarı Limanı'na ait İmar Planları ile Ataköy Yat Limanı Planları Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca 2004 yılı içerisinde onaylanmıştır. ÇED Yönetmeliği öncesinde gerçekleşen Ataköy Marina bu yönetmelik sonrası yapılan marinalara göre çevre hassasiyeti ve ekolojik açıdan daha zayıf kalmıştır.

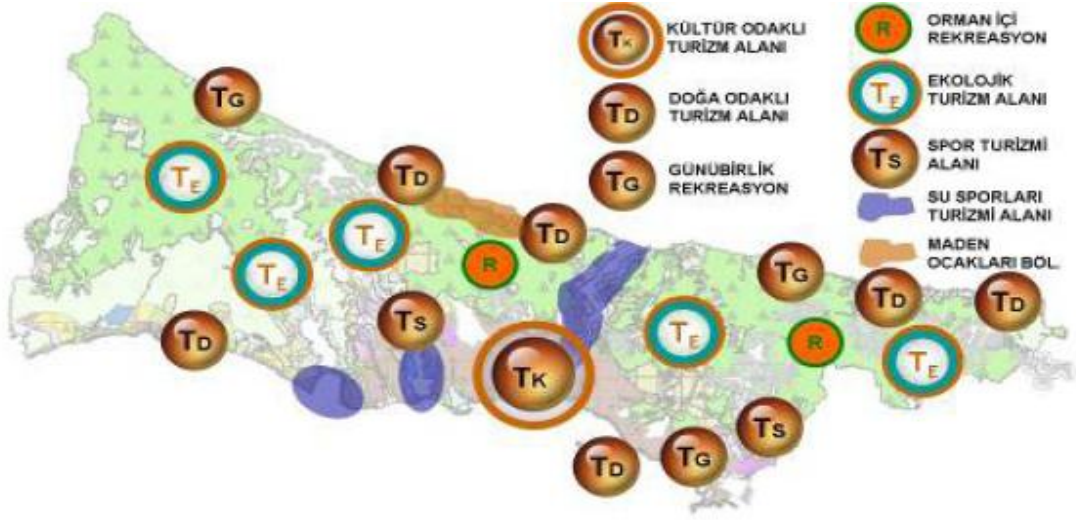
İnşaataının başladığı günden bu yana, özellikle görüntü ve deniz kirliliği açısından büyük tepki çeken Ataköy Marinasının, deniz canlıları açısından tehlike yaratacağı öngörülmüştür. Bu alanda yapılan dolgu çalışmalarının 3621 Sayılı Kıyı Kanunu ve 7121 Sayılı Kıyı ve Denizlerin Korunması Hakkında Kanuna aykırı olduğu görülmektedir. Bu kanunlardaki kıyıların halkın malı olması ve ekolojik döngüye zarar vermesi açısından aykırılık söz konusudur.

5.4 İstanbul Mevcut ve Öneri Yat Limanları

Ülkemizde de tercih edilmiş olan serbest piyasa ekonomisi ile globalleşme denilen "Dünya Ekonomisi ile Uyum ve Bütünleşme" için yürütülen çalışmalarda esas amaç; Dünya çapındaki deniz ilişki ve ticaret sektöründe ikili ilişki ve çıkarlardan yararlanmaktır. Dünya çapındaki ticarî gelişmeler, değişik tür ve büyüklükteki gemiler

için kayda değer bir kapasite yaratacak ve limanların önemini daha da arttıracaktır. Bu gelişmelere paralel olarak önemli bir konuma sahip İstanbul'da yat limanı sayılarının artırılması amaçlanmıştır (Alkan, [107]).

2009 tarihinde onaylanan İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda turizme yönelik alınan kararlar ile kruvaziyer liman ve yat limanı yapımı için uygun alanlar belirlenmiştir (Şekil 5.4).



Şekil 5.4 İstanbul 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı turizme yönelik kararlar [101].

15.06.2009 tarihinde onaylanan İstanbul İl Çevre Düzeni Planında Salıpaazarı, Haydarpaşa ve Zeytinburnu limanlarının kruvaziyer liman olarak hizmet vermesi, bunlara ilave olarak Kartal'da kruvaziyer liman oluşturulması planlanmıştır. Fenerbahçe Kalamış ve Ataköy yat limanlarının fonksiyonlarını devam ettirmesi, Silivri, Büyükçekmece, Kartal, Pendik ve Riva'da yeni marinalar önerilmiştir. İstanbul'daki liman kapasitesinin geliştirilmesi kararlaştırılmıştır.

5.5 İstanbul Pendik Yat Limanının ÇED ve SÇD Kavramları Bağlamında İrdelenmesi

Bu çalışmada Pendik Yat Limanı ÇED Raporu temel olarak ÇED'in temel ilkeleri çerçevesinde değerlendirilmiştir. Bu bağlamda eksik görülen noktalar değerlendirilmiş, ÇED'in veriminin artması için gerekli öneriler yapılmıştır.

Yat limanları yapım sürecinde ÇED Raporu hazırlanmakta, buna bağlı olarak belirlenen olumsuz etkiler için gerekli önleyici tedbirler alınmaktadır. SÇD kavramı 2000'li

yıllarda ortaya çıkmış olması dolayısıyla henüz geniş bir uygulama alanı yoktur. Ancak sahip olduğu geniş bakış açısı ve uzun dönemli planlama anlayışı ile ÇED'den daha faydalı olabilecektir.

Pendik Yat Limanı Projesi'nin Çevresel Etki Değerlendirmesi Süreci

Pendik Marina

Pendik, Kocaeli yarımadasının güneybatısında yer alır. İlçe doğuda Tuzla, kuzeyde Sultanbeyli, batıda Kartal ve güneyde Marmara Denizi ile çevrilidir. Pendik, İstanbul merkezine 39 km uzaklıktadır. İstanbul siniri dışında kendisine en yakın il merkezine olan uzaklığı 72 km'dir [108].



Şekil 5.5 Pendik Marina alanı

Pendik Yat Limanı İstanbul İli, Pendik İlçesi sahil dolgu alanı sınırları dahilindedir. Proje alanı Pendik sahil dolgu alanına ait İmar Planı'nda marina alanı içerisinde kalmaktadır. Proje alanı herhangi bir kamu kurum ve kuruluşuna tahsisli değildir ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na tabidir. Pendik Marinası 750 yat kapasiteli olacak şekilde planlanmış, 80 milyon dolarlık bir yatırımla gerçekleştirilmiştir.

Faaliyet alanı ve yakın çevresinde milli parklar, tabiat parkları, sulak alanlar, tabiat anıtları, tabiatı koruma alanları, kültür varlıkları, sit ve koruma alanları ve turizm alanları gibi koruma alanları bulunmamaktadır. Faaliyet alanı 2634/4957 sayılı Turizm Teşvik Kanunu ile ilan edilen herhangi bir Kültür ve Turizm Gelişim alanı içerisinde bulunmamaktadır.

1980’de onanan 1/50000 ölçekli Büyük İstanbul Nazım Planı ile İstanbul’daki sanayinin gelişimine düzen getirilmeye çalışılmış, Pendik te geliştirilmesi düşünülen alan içerisinde yer almıştır. Proje kapsamında 1983 tarihli 181255 sayılı Yat Turizmi Yönetmeliği hükümlerine uyulacağı belirtilmiş ve proje alanına ait 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı 06.04.2005 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girmiştir. Proje kapsamında 04.08.1983 tarihli ve 18125 sayılı Yat Turizmi Yönetmeliği hükümlerine uyulmuştur. Proje alanına ait 1/25000 ve 1/5000 ölçekli Uygulama İmar Planı bulunmamaktadır.

ÇED onayı almak üzere hazırlanan Proje Tanıtım Dosyasından edinilen bilgilere göre Pendik Yat Limanı daha önce Pendik Belediyesi tarafından yaptırılan dalgakıranın kuzeyinde yer alan bölgede tasarlanmıştır. Dalgakıranın kuzeyinde kalan sahil dolgusu önünde konumlandırılan 5 adet yüzer iskele ile dalgakıran arasında kalan bölgede konumlandırılan 5 yüzer iskele tekne bağlama hizmetleri için kullanılacaktır.

Dalgakıran üzerinde liman basenini batı yönlü dalga ve çalkantılardan korumak için tesis edilen yüzer dalgakıranın limanın içine bakan tarafına da bağlama yapılabilir. Tasarlanan iskelelerde tekne bağlama sistemi tesis edilerek, denizde palamar botu, kara ve iskeleler üzerinde ise palamarcı desteği sağlanacak, teknelerin emniyetli şekilde bağlanması için teknelerin boyları ile oranlı ve yeterli sayıda anele, koç boynuzu ve baba, bağlama yerlerinde elektrik, su, telefon, televizyon sinyali, İnternet bağlantısı, yangın ihbar hizmetleri sunulacaktır. Limanda giriş ve çıkış yapan teknelerin yasal işlemlerinin yürütülmesi amacı ile marina tesisleri içerisinde liman başkanlığı, sahil sıhhiye birimi, açık ve kapalı depolar ve satış üniteleri yer almaktadır.

Proje Yeri ve Etki Alanının Mevcut Çevresel Özelliklerinin ÇED Raporu Değerlendirmesi

Projeden etkilenecek alan 1 km çapındaki alan olarak belirlenmiş, bu alan belirlenirken yapılaşmalar ve faaliyetin türüne göre oluşturacağı çevresel özellikler dikkate alınmıştır. İstanbul meteoroloji istasyonunun 17 yıllık ölçümleri değerlendirilmiştir. Meteorolojik çalışmada rüzgar yönü ve rüzgarlı gün sayıları dikkate alınmıştır. Çimento torbaları, metal parçaları, ambalaj ve kutular gibi katı atıkların yönetiminin 1991 tarihli Katı Atıklar Kontrolü Yönetmeliği’ne göre yapılacağı belirtilmiştir. Proje alanında belli noktalardan gürültü ölçümleri yapılmış, bu ölçümlerin Çevresel Gürültünün Değerlendirilmesi ve Yönetimi Yönetmeliği’ne uygun olduğu tespit edilmiştir

Proje Alanı ve Etki Alanının Mevcut Kirlilik Yüğü, Deniz Suyunun Mevcut Durumunu Gösteren Fiziksel, Kimyasal ve Biyolojik Analiz Sonuçları

Yat limanının yapılacağı sahada flora ve fauna örnekleme yapılmıştır. Yat limanı yapılacak olan alanın değişik noktalarından çamur örnekleri incelenmiş, proje sahasında su kalitesi ölçümleri yapılmıştır. İnşaat çalışması sırasında flora ve faunanın etkileneceği ancak inşaat aşamasından sonra ekosistemin kendini toparlayacağı belirtilmiş, ancak bu sürenin ne kadar olduğu belirtilmemiştir. Ekosistemin eski haline dönmesi kendi haline bırakılmış ve bununla ilgili bir çalışma yapılmamıştır.

Projenin Yasal ve Yönetmelik Çerçevesi

Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından 2005 tarihinde onaylanan 1/1000 ölçekli İmar Planı'nda yat limanı olarak ayrılan sahada kalan 72000 m² yüzölçümlü alanın projeye ilişkin Tanıtım Dosyası 06.04.2005 tarihinde Orman ve Su İşleri Bakanlığı'na sunulmuştur. 9 Ağustos 2005'te Halkın Katılımı Toplantısı, 12 Ağustos 2005'te dönemin Çevre ve Orman Bakanlığı'nda Bilgilenme Kapsam ve Özel Format Belirleme Toplantısı gerçekleştirilmiştir. 22 Ağustos 2005'te ÇED Raporu Özel Formatı raporu hazırlayan firmaya verilmiştir. ÇED süreci sona erdikten sonra Denizcilik Müsteşarlığı'na başvurularak gerekli izinler alınmış, Pendik Yat Limanı alanının Özel Çevre Koruma Alanı içinde olmadığı tespit edilmiştir.

Pendik sanayileşmede önemli bir atılım yapmış olmasına rağmen göç ve hızlı nüfus artışı sonucu yeni oluşan yerleşim yerlerinde ortalama ekonomik seviye düşüktür. 1980'de 1/50000'lik Büyük İstanbul Nazım Planı ile İstanbul'daki sanayinin gelişimine düzen getirilmeye çalışılmış, Pendik-Kurtköy alanı da bu planda yer almıştır.

İnşaat sırasında katı atıkların kontrolünün Tehlikeli atıkların Kontrolü Yönetmeliği, Tıbbi Atıkların Kontrolü Yönetmeliği ve Bitkisel Atıkların Kontrolü Yönetmeliği ile yapılması amaçlanmıştır.

Halkın Katılımı Toplantısı

Faaliyetten etkilenmesi muhtemel bölge halkının faaliyet hakkında bilgilendirilmesi amacıyla gerçekleştirilmiştir. Toplantı saati, yeri ve konusu ulusal düzeyde yayınlanan bir gazetede ÇED Yönetmeliği'ne göre toplantı tarihinden en az 3 gün önce yayınlanmıştır.

Marina alanının, ÇED Raporu'nda belirtilen hususlar açısından Orman ve Su İşleri Bakanlığı, ÇED ve Planlama Genel Müdürlüğü ve İzleme Denetleme Şube Müdürlüğü tarafından belirlenen 3 aylık periyotlarla denetleneceği ve raporda belirtilenlere uygunluğunun kontrol edileceği belirtilmiştir.

Değerlendirme

Pendik Yat Limanı ÇED sürecinin veriminin tespitinde, raporu ÇED'in temel ilkeleri açısından değerlendirmek gerekmektedir. Planlama süreciyle bütünleştirme ilkesi, planlama sürecine erken aşamada olumsuz etkileri göz önünde bulundurma bakış açısını getirir. Pendik Yat Limanı ÇED Raporu'nda gürültü, katı ve sıvı atıklar gibi çevresel konular dikkate alınmış, böylece çevreye olabilecek olumsuz etkiler planlama sürecine dahil edilmiştir. ÇED'in temel ilkeleri açısından değerlendirildiğinde en erken aşamada diyalog ilkesinin yetersiz olduğu görülmektedir. Bu ilke ülkemizin de temel sorunlarından biridir. Birçok projede bölge halkı ve ilgili kurumlarla iletişim yeterli değildir. Demokrasi, danışma ve katılım ilkeleri de diyalog ilkesi ile yakın ilişkilidir. Halkın katılımı toplantısı formaliteden ötede bir anlayışta olmalıdır. Sürece sivil toplum kuruluşları da dahil edilmeli ve proje öncesi ve sonrası bölge halkıyla verimli bir iletişim süreci gerçekleşmeli ve katılım sağlanmalıdır.

5.6 Bölüm Sonucu

İstanbul sahip olduğu coğrafi konumu ve topoğrafik yapısı ile çok önemli bir kıyı kentidir. Tarih boyunca sahip olduğu bu özellikleriyle liman özelliği her dönem ön planda olmuştur. 20. yüzyılda göç ile nüfusu hızla artan İstanbul'da kıyılarda düzensiz yapılaşma olmuştur. Anayasada kıyıların kamunun yararına kullanılması ilkesinin ihlal edildiği gerekçesiyle bazı dönemlerde yapılan plan ve projeler iptal edilmiştir. Kıyıları korumada gerekli uygulamalar yapılmamış, bu durum kıyıların tahrip edilmesine ve gerçek amacı dışında kullanılması olanak sağlamıştır. Turizmin gelişmesi ile önemi daha çok artan kıyı alanlarında yat limanları yapımı artış göstermiş, binlerce yolcu taşıyabilen kruvaziyer gemilerin yanaşmasına olanak sağlayan limanlar inşa edilmiştir. 2004 yılında Kıyı Kanunu'ndaki değişiklik ile kruvaziyer liman tanımının ilk defa yapıldığı Galata Port Projesi Kıyı Kanunu'na uygun olmadığı için iptal edilmiştir. Fenerbahçe - Kalamış ve Ataköy marinaları inşa sürecinde ÇED Yönetmeliği henüz çıkarılmamış olduğundan bu marinalar için bir rapor hazırlanmamıştır. İstanbul 1/100.000'lik Çevre Düzeni Planı'nda önerilen marina alanlarından biri olan ve 07.02.1993 tarihinde ilan edilen ve 21489 sayılı ÇED Yönetmeliği'nin ardından yapım süreci başlayan Pendik Yat Limanı için bir ÇED Raporu hazırlanmıştır. Raporda genel olarak çevresel değerlendirmeler yapılmış, inşaat süreci ve sonrasına yönelik önleyici çalışmalar yapılacağı belirtilmiştir. Değerlendirmeler genel olarak fiziksel çevreye yönelik yapılmıştır. Proje için yasal ve idari dayanaklar uygun olup, projenin etki alanı ve olabilecek etkiler tespit edilmiştir. Proje alanı ile ilgili meteorolojik ve jeolojik değerlendirmeler sonucu alanın marina yapımına uygun olduğu tespit edilmiştir. Yapılan değerlendirmeler fiziksel boyutta kalmış, sosyo-ekonomik açıdan bir değerlendirme yapılmamıştır. Kıyı dolgu alanları yapılırken ekolojik dengenin korunması gerekliliği ortaya konmakta ancak bunun nasıl denetleneceği belirtilmemektedir. Barcelona Port Vell ile kıyaslandığında eksiklikleri olduğu görülmektedir. Port Vell'de sosyal, ekonomik ve çevresel unsurlar bir arada değerlendirilmiş ve planlama sürecinde bunlar arasında bir denge gözetilmesi amaçlanmıştır. Pendik Yat Limanı'nda sosyo-ekonomik değerlendirme eksik kalmıştır. ÇED'in bu alanda zayıf kalması sebebiyle ortaya çıkan SÇD yat limanı ve kruvaziyer liman yapımında uygulamaya konulmalıdır. Yeni bir kavram olan SÇD daha geniş kapsamlı değerlendirmeyi sağlayacaktır.

BÖLÜM 6

SONUÇ VE ÖNERİLER

Türkiye’de kıyı alanlarındaki faaliyetlerin saptanması için tüzel bir belge olan ÇED Yönetmeliği’nin uygulama açısından yeterliliği tartışmaya açıktır. Türkiye’de ÇED’in eleştirilebilecek en önemli tarafı ilgili yasal düzenlemelerin uygulama biçimidir. ÇED yapılırken çevre değerlerinden çok ekonomik değerler gözetilmekte, olumsuz sonuçlanan değerlendirmeler ise genelde rapor düzeyinde kalmaktadır. ÇED’in amacı ekonomik ve sosyal gelişme olurken, çevresel değerleri ekonomik politikalara karşı korumak, ortaya çıkabilecek olumsuz etkilerin önceden tespit edilmesi ve gerekli önlemlerin alınmasını sağlamaktır. Çevresel etki değerlendirmesinin önemi, uygulanan ülkedeki çevre kavramlarının sonucu olarak ortaya çıkmaktadır.

Çevresel etkiler proje temelinde değil, geniş bir bakış açısıyla belirlenen politikalar ile dikkate alınmalıdır. Burada SÇD kavramı devreye girmektedir. ÇED’den daha geniş bir bakış açısı sağlayan SÇD, kıyıların korunması ve sahip olunan değerlerin sürdürülebilirliğini sağlamada önemli bir araç olacaktır. Çevre bilincinin yeterli olmadığı ülkemizde ekonomi ve çevre arasında bir uyum sağlanması için yasa ve yönetmeliklerin tartışmaya açık olmaması ve sürekli değiştirilmemesi gerekmektedir.

Türkiye’de ÇED sürecindeki sorunlar

Ülkemizde uygulanan projelendirme süreçleri ÇED çalışmaları bağlamında irdelendiğinde şu sorunlardan söz edilebilir:

-Erişilebilirlik önemli bir sorundur. ABD’de ÇED Raporları kütüphanelerde bulundurulmakta, böylece halk bilgilенmekte ve süreci takip edebilmektedir. Ülkemizde erişilebilirlik henüz yeterli seviyede değildir ve süreç şeffaf bir şekilde ilgili kamuoyu ile paylaşılmamaktadır.

-Kapsamlaştırma ile hazırlanacak raporda ele alınacak konular önceden tespit edilmekte, hazırlanacak raporda eksik konular olmasının önüne geçilmektedir. Bu aşama ülkemizde AB direktifleri ile ancak 2002 yılında ÇED Yönetmeliği'ne dahil edilmiştir. Bu sebeple 2002 yılına kadar yapılan ÇED Raporlarında kapsamlaştırma aşamasının eksikliği hissedilmiştir.

-Karar verme sürecinin halka açıklanması, ilgili paydaşlarla ortak çalışmaların yapılması, özellikle STK ların sürece dahil edilmesi, katılım / yönetim süreçleri yeterli değildir.

-İzleme aşaması içermeyen bir ÇED Raporu'nda sürecin sürekliliği anlamını yitirmektedir.

Pendik Yat Limanı

Tez çalışması kapsamında ele alınan, Pendik Yat Limanı sahil dolgu alanına ait İmar Planı'nda marina alanı içerisinde ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na tabidir. Kıyı Kanunu'na getirilen değişikliklerle yeni dolgu alanları meydana getirilmiş ve ülke tanıtımı adı altında yeni yat limanı projeleri uygulamaya konmuştur. Kıyı alanlarında yapılan bu değişiklikler öncelikle ekosistemi etkilemektedir. ÇED Raporu'nda belirtildiği üzere flora ve fauna ile ilgili laboratuvar çalışmaları yapılmış, flora ve faunanın etkileneceği ve inşaat aşamasından sonra ekosistemin kendini toparlayacağı belirtilmiş, ancak bu sürenin ne kadar olduğu belirtilmemiştir. ÇED Raporu 2000'li yıllarda ÇED'in yetersiz kaldığı düşünülerek ortaya çıkan SÇD anlayışından uzaktır. Kıyı alanlarına daha genel bakan ve BKAY ile uyumlu olan SÇD anlayışının uygulanması kıyı alanlarının kimliğinin korunmasında daha faydalı olacaktır.

ÇED Raporu inşaat öncesi, inşaat süreci ve sonrası ile ilgili çalışmaları içermektedir. İlgili yasalar dikkate alınmış, bu yasalara aykırı faaliyetlerde bulunulmayacağı belirtilmiştir. Raporda halkın katılımı, erişilebilirlik ve ekosistem açısından bazı sorunlar olduğu görülmüştür. Halkın katılımı süreci yönetmelikte yer aldığı gibi duyurulmuştur, ancak AB'de olduğu gibi sivil toplum kuruluşları sürece dahil edilmemiştir. Halkın görüş belirtme toplantılarına katılımı ülkemizde yeterli değildir. Politik konular halkın katılımında önemli rol oynamaktadır. ÇED Raporu'nda halkın

proje sürecine katılımı yetersiz kalmıştır. Pendik Yat Limanı ÇED Raporu'nda¹⁰ gazetede toplantı tarihinin yayımlandığı belirtilmiştir. Proje sürecinde bazı yöre balıkçılarının katılımı olmuş, balıkçı barınağı talepleri olumlu karşılanmıştır. Ancak tüm bölge halkının Sivil Toplum Kuruluşları ve akademisyenler aracılığıyla bilinçlendirilmesi ve sürece dahil edilmeleri gerekmektedir. AB ülkelerinde Sivil Toplum Kuruluşları önemli bir yer tutmaktadır. Böylece halkın bilinçlenmesi, plan ve projelerin sürecine katılımı daha verimli olmaktadır.

Raporda faaliyet sürecinde sıvı ve katı atık, emisyon ve gürültüden dolayı oluşacak olumsuz etkilerin nasıl bertaraf edileceği belirtilmiştir. Proje alanı kara ve deniz bölgesi olarak incelenmiştir. Bu bölgeler ekosistem açısından değerlendirilmiş, laboratuvar deneyleriyle deniz ekosisteminde meydana gelecek tahribatın boyutları belirlenmiştir. ÇED Raporu'nda deniz ve kara ekosistemi ile ilgili çalışmalar yapılmış, faaliyet alanının kara kısmı dolgu alanı ve şehirleşme içerisinde kaldığından doğal bitki örtüsünü kaybetmiştir. Projenin gerçekleştirildiği yer şehirleşme ve deniz işletmeciliği gibi nedenlerle yoğun insan baskısı altında kaldığından yaban hayatının büyük bir kısmı yaşama alanlarını terk etmiştir. ÇED Raporu'nda daha çok deniz ekosistemi ile ilgili çalışmalar yapılmıştır.

Bu tez kapsamında incelenen Barcelona Port Vell kruvaziyer limanında örnek alınabilecek yaklaşımlar tespit edilmiştir. Geniş çaplı bir çevresel değerlendirme yapılan kıyı alanında sosyal-ticari ve çevre-ekonomi dengeleri esas alınmıştır. Strateji sosyal, ekonomik ve çevresel sorunların çıkmaması üzerine uygulanmıştır.

Özellikle 20. yüzyılın sonlarında çevre sorunlarının giderek artması kıyı alanlarını da etkilemiştir. Bu nedenle kıyı yönetimi anlayışı ortaya çıkmıştır. Ancak kıyı yönetimi anlayışı ilk ortaya çıktığı zamanlarda daha çok karadaki faaliyetlerle alakalı yürütülmüştür. Mevcut kıyı yönetimi anlayışının yetersiz kaldığını ve yeni bir anlayışın ortaya çıkması gerektiğini göstermiştir. 1980'lerden itibaren çevre sorunlarında temel alınan sürekli ve dengeli kalkınma yaklaşımı son yıllarda kıyı yönetimi üzerinde etkili olmuştur. Bu amaçla BKAY kavramı ortaya çıkmıştır.

Kıyının kara ve deniz tarafına geniş bir bakış açısı getiren BKAY, çevresel ve ekonomik konuların yanında toplumsal konuları da içermektedir. Kıyı bölgesini

¹⁰ Pendik Marina Alanı 2006 Yılı ÇED Raporu.

etkileyen bütün ekonomik etkinlikleri göz önünde bulundurması yönüyle yapılacak yatırımlar için denetleyici bir mekanizma olarak değerlendirilebilir.

BKAY, kıyı bölgesinin korunması ve sürdürülebilir kullanımını gerçekleştirecek çevresel, toplumsal ve kültürel kaynakların geliştirilmesini ve uygulanmasını amaçlayan bir yaklaşım içermektedir. Bu açıdan değerlendirildiğinde BKAY kıyı alanlarına geniş bir bakış açısı getirmenin yanında kıyıların sadece fiziksel açıdan değerlendirilmediği bir süreçtir.

AB açısından kıyı alanları

AB yasal düzenlemelerinde kıyı alanlarına ait kapsamlı bir düzenleme yapılmamıştır. ÇED, kullanma suyu kalitesi, atık kontrolü, canlı ekosistemlerin korunması gibi konularla ilgili yapılan düzenlemelerle kıyı alanlarında yönetim gerçekleştirilmektedir. AB’de kıyı alanlarıyla ilgili düzenlemelerin önem kazanması daha çok ekonomik sebeplerledir. ÇED’i özel olarak konu alan AB yayımladığı bildirimler ile ÇED’e uluslararası bir nitelik kazandırmış ve ortak yaklaşımlar olmasını sağlamıştır.

Türkiye açısından kıyı alanları

Türkiye’de kıyı ile ilgili düzenlemeler belli bir politika çerçevesinde tasarlanmamıştır. Yapılan tüzel düzenlemeler bütüncül yönetim anlayışından uzak kalmıştır. Yasal düzenlemeler ile birçok kurum kıyılarda yetkili olmuştur. Planlama konusunda birden çok birimin yetkili olması önemli bir sorun olmuş, yasal düzenlemeler sıkça değiştirilmiştir. İlgili yasalarda çevre korumasını ilgilendiren maddelere yeterince yer verilmemiştir.

1984 yılı 3086 sayılı Kıyı Kanunu 1986 yılında Anayasa Mahkemesi tarafından iptal edilmiş, 1990 yılı 3621 sayılı Kıyı Kanunu çıkıncaya kadar kıyı mevzuatında bir boşluk meydana gelmiştir. Bu boşluk İmar Kanunu ile çözülmeye çalışılmış ancak bu yeterli olmamıştır.

6785 sayılı İmar Kanunu’nun ek 7. ve 8. maddeleri kıyılarla ilgili ilk yasal düzenleme olmuş, bu maddelerle sadece kıyıda yapı yapılmasını denetlemek amaçlanmış, kıyıdaki sorunlara bütüncül bir yaklaşım ele alınmamıştır. Bu maddelerde kıyı, kıyı bölgesi ve kıyı alanın sonra kavramları kullanılmamıştır. Ancak kıyılarda ortaya çıkan sorunlar karar organlarının belirlediği politikalardan kaynaklanmıştır. 1986’da 3086 sayılı ilk kıyı yasası iptal edildikten sonraki 4 yılda yasal boşluk meydana gelmiş, bu dönemde

genelgeler, koruma kurulu kararları ve imar planlarıyla yasal boşluk doldurulmaya çalışılmıştır. Bu dönemin turizmin geliştiği ve Turizm Teşvik Kanunu uygulamalarının arttığı yıllara denk gelmesi dikkat çekmektedir. İstanbul’da 1988 yılında hizmete açılan Kalamış Yat Limanı ve 1989’da hizmete açılan Ataköy Yat Limanı bu döneme denk gelmektedir.

Kıyı alanlarını ilgilendiren yasal düzenlemelere çevre sorunlarına en geniş açıdan bakan Çevre Kanunu temelinden bakmak gerekmektedir. Çevre Kanunu’nda, kıyı alanları ile ilgili özel bir düzenleme yapılmamıştır. Genel olarak kirliliğin önlenmesi ile ilgili maddeleri içerdiğinden kıyılarda olabilecek kirlilik sorunu ile ilgili hükümler geçerlidir.

BKAY, ülkemizde çevre yönetiminin gelişimi ve AB uyum sürecinde yapılması gerekli olan uygulamalar sebebiyle gündeme gelmiştir.

İstanbul açısından kıyı alanları

İstanbul kıyılarındaki baskıda turizm faaliyetleri önemli bir yer tutmaktadır. 1982 yılında çıkarılan Turizm Teşvik Kanunu ile kıyı alanlarında turizm yapıları hızla artış göstermeye başlamıştır. İstanbul’da kıyı alanlarının kamu yararına kullanımı önemli sorunlardan biridir.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı 30 Mart 2004 tarihli ve 25418 sayılı Kıyı Kanunu’nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik’te değişiklik yapmıştır. Kıyı Kanunu’nda tanımlanan ve kıyılarda yapılacak yapılara kruvaziyer liman tanımı ile yeni bir düzenleme getirilmiş, sadece kamu yararı için kullanılan kıyı alanları yapılaşmaya açılmıştır. Anayasanın 43. Maddesine ve Kıyı Kanunu’na aykırı olduğu iddia edilerek yargıya taşınan yönetmelik iptal edilmiştir. Getirilen kruvaziyer liman tanımı ile yemek tesisleri, alışveriş merkezleri ve konaklama tesislerinin kıyı alanlarında yapımına olanak sağlanmış, kamu yararına olmayan, belirli kişi ya da topluluklara ayrıcalıklı kullanım hakkı getirilmiştir.

İstanbul’da Galataport ve Haydarpaşa Garı projeleri için bu şekilde uygun yasal zemin hazırlanmaya çalışılmıştır. Bu projeler kıyı alanlarının kamu yararına kullanımına uygun değildir. BKAY açısından değerlendirecek olursak öncelikle bu kavramın amacını göz önüne alınması gerekmektedir. Kıyıların doğal, kültürel, ekolojik ve ekonomik kaynaklarının korunması amacı ile ortaya çıkan BKAY, bilimsel çalışmalar, halkın katılımı ve kanunlar ile uyumlu olma gibi özellikleri içermektedir. Bu durumlar

açısından değerlendirildiğinde Galataport ve Haydarpaşa Garı Projesi BKAY ile uyuşmamaktadır.

Türkiye’de kıyı alanları ve ÇED süreci ile ilgili yapılması gerekenler:

- Ekonomik gelişme sağlanırken çevreye duyarlı turizm biçimleri uygulanmalıdır.
- Kıyı ve deniz alanlarının doğal özelliğinin korunmasına yönelik önlemlerin geliştirilmeli, çevresel etki değerlendirmesinde uygulama tam olarak sağlanmalıdır.
- Su kalitesi ve denizlerdeki biyolojik çeşitliliğin korunması sağlanmalıdır.
- Planlar uzun dönemli bakış açısıyla yapılmalı ve gelecek kuşakların da kullanımı dikkate alınmalıdır.
- Kıyı yönetiminde yerel yönetim ve halkın katılımının tam olarak sağlanması, yönetim kademesindeki kurumlar arasında yetki ve sorumluluk konusundaki uyuşmazlıklar ortadan kaldırılmalıdır.
- Kıyılarda bütüncül bir yönetimin olması için farklı sektör uygulamalarında uyum sağlanmalı, kara ve denizdeki etkilenen alanlar dikkate alınmalı ve disiplinler arası işbirliği sağlanmalıdır.
- Çevre koruma ve ekonomik gelişme birlikte düşünülmeli, kapsamlı plan ve projeler geliştirilmelidir.
- Çevre konusundaki politikalar AB kuralları ile uyumlaştırılmalıdır.
- Ülkemizde inşaat süreci sonrası izleme ve denetlemenin yeterli olmadığı görülmektedir. Bu amaçla Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bünyesinde yeterli mesleki eğitime ve tecrübeye sahip çevre mühendisleri ve ekologlardan oluşan grup kıyı alanlarındaki yapıları belli periyotlarla denetlemeli ve gerekli görüldüğünde önleyici tedbirler için yaptırımlar uygulanmalıdır. Bunun için yasa ve yönetmelikler kesin ve uygulanabilir olmalı, kurumlar arası yetki karmaşası olmamalıdır.
- ÇED, yatırımcı tarafından sadece gerçekleştirilmesi zorunlu bürokratik bir süreç olarak algılanmamalıdır, ÇED süreci daha etkin olmalıdır.
- BKAY, tüm etkinlikleri uyumlaştırma aracıdır. Bu süreçte yer alan kurumların ve sivil toplum kuruluşlarının görüş ve önerileri alınmalı ve sürece katılımları sağlanmalıdır.

-BKAY ekonomik gelişme, atık yönetimi ve turizm ile ilgili planların bütünleşmesini sağladığından kıyı alanlarını korumada önemli bir fırsata dönüştürülmelidir. Bunun için yerel, ulusal ve uluslararası yönetim birimleri arasında koordinasyon sağlanmalıdır.

-Ekonomik kalkınma gerçekleştirilirken kıyı alanları ekonomik amaçlarla tahrip edilmemelidir. Son derece önemli bir kıyı kenti olan İstanbul'un değerleri korunmalıdır.

-Çevre yönetimi ile Çevre Düzeni Planları ve İmar Planları arasında yeterli ilişki kurulmamaktadır. AB ülkelerinde fiziksel planlama ve çevresel veriler ve fiziksel planlamanın olması ÇED uygulamalarını kolaylaştırmaktadır.

-Turizm potansiyeli yüksek bir kent olan İstanbul'da kıyı alanları ekonomik amaçlarla tahrip edilmemeli, öncelikli amaç kent kimliğini korumak olmalıdır.

-İstanbul Çevre Düzeni Planı kentin sahip olduğu tüm değerleri gözetmeli ve ekolojik döngü yeteri kadar dikkate alınmalıdır.

Türkiye'de yürütülen ÇED sürecinin tespiti için ilk olarak etkin bir ÇED süreci için gerekli kriterleri ortaya konmak gerekmektedir. Bu kriterler şunları içermelidir:

-Başarılı bir inceleme-değerlendirme komisyonu.

-Şeffaf karar verme süreci.

-Başarılı bir kapsamlaştırma.

-Halkın ve ilgili tüm paydaşların katılımı.

-Uzmanlaşmış kadrolar.

-Kaliteli ÇED raporları.

-Bilimsel bir izleme süreci.

ÇED'in temel ilkelerinde katılım çok önemli bir yere sahiptir. Farklı kesimleri bir araya getiren ve ortak görüşlerin ortaya çıkmasına olanak sağlayan bu ilke BKAY ile doğrudan ilişkilidir. Bu tez çalışmasında uluslararası örnek olarak incelenen Port Vell'in ön plana çıkan en önemli özelliği sosyal, ekonomik ve çevre dengelerini planlama sürecine sahip olmasıdır. Bu açıdan Türkiye'deki yat limanlarına iyi bir örnek konumundadır. Çevre mi ekonominin bir parçası olmalı? Ekonomi mi çevrenin bir parçası olmalı? Sürdürülebilirlik açısından ekonomi çevrenin bir parçası olmalı ve

planlama süreci bu şekilde işlemelidir. Kalkınma adı altında çevre değerlerinin gözetilmediği uygulamalardan kaçınılmalıdır.

Sonuç olarak; kıyı alanlarının korunması, sürdürülebilir bir kaynak olarak kullanılabilmesi, koruma – kullanma dengelerinin sağlanması, bütünleşik kıyı yönetimi gibi kavramlar için önemli araçlardan biri ÇED ve SÇD çalışmalarıdır. Ancak bu çalışmaların bütüncül, tutarlı ve sürekliliği sağlanan bir plan hiyerarşisi içerisinde anlamlı olacağı unutulmamalıdır. Ülkemizde gerek planlama sisteminin sahip olduğu hiyerarşik sorunlar ve mevzuata ilişkin yetersizlikler ve boşluklar, gerekse koordinasyon sorunları pek çok alanda olduğu gibi kıyı alanlarının da sürdürülebilirliği önünde önemli bir tehlike oluşturmaktadır. Buna ilaveten ÇED ve SÇD süreçlerindeki yetersizlikler ve eksiklikler de özellikle kıyı alanlarında sürdürülebilirlik kavramını tehdit eden faktörlerdir.

KAYNAKLAR

- [1] Keleş, R., (1998). Kentbilim Terimleri Sözlüğü, İmge Kitabevi.
- [2] Gürpınar, E., (1998). Çevre Sorunları, Der Yayınları.
- [3] Budak, S., (2000). Avrupa Birliği ve Türk Çevre Politikası, Büke Yayınları.
- [4] Peker Say, N., (2010). “Stratejik Çevresel Değerlendirme”, Stratejik Çevresel Değerlendirme Çalıştayı 13-14 Mayıs 2010, <http://ziraat.cu.edu.tr/scd/>, 15 Ocak 2011.
- [5] Görmez, K., (1997). Çevre Sorunları ve Türkiye, Gazi Büro Kitabevi.
- [6] Yavuz, F. ve Keleş, R., (1983). Çevre Sorunları, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayını.
- [7] Turgut, N. Y., (2009). Çevre Politikası ve Hukuku, İmaj Yayınevi.
- [8] United Nations, Environment Programme, www.unep.org, 15 Ocak 2011.
- [9] Egeli, G., (1996). Avrupa Birliği ve Türkiye’de Çevre Politikaları, Türkiye Çevre Vakfı Yayınları.
- [10] Wilkinson D., (1992). Maastricht and The Environment: The Implications For The EC’s Environment Policy of The Treaty, Oxford Üniversitesi Yayınları.
- [11] Ağça, B., (2002). “Dünya Sürdürülebilir Kalkınma Zirvesi”, Johannesburg, 26 Ağustos-4 Eylül, 7 Uluslararası Ekonomik Sorunlar Dergisi.
- [12] Pugh, C., (2002). Sustainability; The Environment and Urbanization, Earthscan Yayınları.
- [13] Duru, B., (2005). Avrupa Birliği Çevre Politikası, <http://kentcevrepolitics.ankara.edu.tr/duruabcevre.pdf>, 20 Ocak 2011.
- [14] Charter of European Cities & Towns Towards Sustainability, <http://ec.europa.eu/environment/urban/aalborg.htm>, 20 Ocak 2011.
- [15] European Union, Environment, ec.europa.eu/environment/Aarhus, 18 Nisan 2011.

- [16] Barnes, P. Ve Barnes I., (1999). Environmental Policy In The European Union, British Library.
- [17] Avrupa Birliği Genel Sekreterliği, Türkiye-Avrupa Birliği İlişkileri, www.abgs.gov.tr, 2 Mayıs 2011.
- [18] Bozkurt Y., (2010). Avrupa Birliği'ne Uyum Sürecinde Türkiye'de Çevre Politikalarının Dönüşümü.
- [19] T. C. Dışişleri Bakanlığı, Avrupa Birliği ile Çevre Alanında İlişkiler, www.mfa.gov.tr/avrupa-birligi-ile-cevre-alaninda-iliskiler.tr.mfa, 2 Mayıs 2011.
- [20] Borat, M., (2008). Ders Notları, Fatih Üniversitesi.
- [21] Saygılı, A., (2004). Avrupa Birliği'nin Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönergesine Kısa Bir Bakış, Ankara Avrupa Çalışmaları Dergisi 3 (2): 65-79
- [22] Petts, J., (1999). Handbook Of Environmental Impact Assesment, Library Of Congress.
- [23] T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, ÇED, <http://www.csb.gov.tr/iller/kilis/index.php?Sayfa=sayfa&Tur=webmenu&Id=4749>, 2 Mayıs 2011.
- [24] Caldwell, P., (2004). Assessing Impact Handbook Of Environmental Impact Assesmentand Strategic Environmental Assesment Follow-up, Cromwell Publish.
- [25] Günterbarth, H., (1988). Çevre Politikası ve Ekolojiye Yönelik Planlama Enstrümanı Olarak Çevresel Etki Değerlendirmesi, Raumforschung University.
- [26] Pope, J., Annandale ve D. Ve Saunders, A. M., (2004). Conceptualising Sustainability Assesment, Murdoch Univeresity.
- [27] Therivel, R., (2004). Strategic Environmental Assesment in Action, Cromwell Yayınları.
- [28] Morris, P. ve Therivel, R., (2009). Methods Of Environmental Impact Assesment, Taylor &Francise-Library Third Edition.
- [29] Serter, G., (2006). Türkiye'de Çevresel Etki Değerlendirmesinin Tarihsel Süreçteki Gelişimi, http://www.spo.org.tr/resimler/ekler/d8eb9f23fbd362d_ek.pdf, 2 Mayıs 2011.
- [30] ÇED Genel Müdürlüğü, ÇED El Kitabı, (2009). <http://www2.cedgm.gov.tr/cedbim/Documents/ced-el-kitabi.pdf>, 2 Mayıs 2011.
- [31] Ergin, A., (2002). "Kıyı Mühendisliği", http://www.imo.org.tr/resimler/dosya_ekler/d4462994a453de0_ek.pdf?dergi=173, 2 Mayıs 2011.
- [32] Ferudun, A., (2009), Kıyı Alanlarının Hukuki Statüsü, http://www.dho.edu.tr/enstitunet/dergi/yayinlar/2009/07_ferudun.pdf, 20 Ocak 2012.

- [33] Duru, B., (2003). Kıyı Politikası, Mülkiyeliler Birliği Vakfı Yayınları Tezler Dizisi: 13.
- [34] Post, J. C. ve Lundin, C. G., (1996). Guidelines for Integrated Coastal Zone Management, Environmentally Sustainable Development Studies and Monographs Series 9 The World Bank, Washington, D.C.
- [35] Görer, N. ve Duru, B., (2003). Türkiye’de Kıyı Yönetimi Uygulamaları, Gazi Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü.
- [36] Oğuz, Z., Evci, D. ve Özdemir, M., (2002). “Deniz ve Kıyı Kirliliği Avrupa Birliği Çalışmaları”, <http://www.sumikrobiyolojisi.org/pdf/453100510.pdf>, 26 Ağustos 2011.
- [37] Yüksel Y., Akyarlı, A., Çevik, E., Yalçiner ve A. C., Güler, I., (2005). “Kıyı Bölgesi Yönetimi Ve Türkiye Örneği”, Kıyı ve Deniz Jeolojisi Sempozyumu, İstanbul.
- [38] Kahraman, N. ve Türkay, O., (2006). Turizm ve Çevre, Detay Yayıncılık.
- [39] Emekli, G., (2006). Coğrafya, Kültür Ve Turizm: Kültürel Turizm, <http://cografya.ege.edu.tr/15-1-4-%20emekli.pdf>, 26 Ağustos 2011.
- [40] Dal, N., Baysan S., (2007), Kuşadası’nda Kıyı Kullanımı ve Turizmin Mekânsal Etkileri Konusunda Yerel Halkın Tutumları, http://cografya.ege.edu.tr/16-5_dal%26baysan.pdf, 20 Ocak 2012.
- [41] Naycı, N., (2009). Kıyı Alanlarında Kitle Turizmi: Türkiye’de Kalkınma Planları Bağlamında Kıyıların Dönüşümü ve Tarihi-Doğal Çevreler, Muğla Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (İLKE) Bahar 22.
- [42] Gibson, J., (2003). AB Hukukunda Kıyı Alanları Yönetimi, Kıyı Yönetimi Cilt 31, Yayın 2, sf: 127-136.
- [43] Sands, P., (1995). Principles of International Environmental Law, Cilt 1, Manchester Üniversitesi Yayınları.
- [44] Bahadır, T., (2007). The European Union Environmental Policy and Integrated Coastal Zone Management, Ortadoğu Teknik Üniversitesi
- [45] Özhan E., (2010). “PEGASO - Akdeniz ve Karadeniz Ülkelerinde Bütünleşik Kıyı Yönetimini Geliştirmeyi ve Desteklemeyi Amaçlayan Bir Yeni Avrupa Topluluğu Projesi”, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VIII. Ulusal Kongresi 27 Nisan – 1 Mayıs.
- [46] Haspolatlı, H., Albayrak, T., Yanmaz, M. S. ve Uysal, H., (2010). “Bayındırlık ve İskân Bakanlığınca Yürütülen Bütünleşik Kıyı Alanları Projeleri”, Kıyı Alanlarının Planlaması ve Kullanımları VIII. Ulusal Kongresi.
- [47] Kıyı Alanları Yönetimi Nedir?, <http://www.kay-tmk.metu.edu.tr/kaynedir/kayamac.htm>, 20 Ocak 2012

- [48] Özbey, F. R., (2002), Küreselleşme Sürecinde Sürdürülebilir Turizm Kalkınması, www.econturk.org/Turkiyeekonomisi/kuresellesme.doc, 26 Mart 2012.
- [49] Maviş, F., Ahıpaşalıoğlu, H. S. ve Kozak, N., (2002). Genel Turizm Bilgisi, Anadolu Üniversitesi Yayın No: 1360 Açıköğretim Fakültesi Yayın No: 727 Editör: Kozak, M. A.
- [50] Kabdaşlı, S., (2011). Limanlar, www2.itu.edu.tr/~akgulme/ins490/Liman.ppt, 4 Eylül 2011.
- [51] Gedik, M., (2008), “Türkiye’de Yatçılık ve Marina Sektöründe Durum”, www.dtoizmir.org, 15 Ekim 2011.
- [52] Tandoğan, V. U., (1996). Dünya Turizm Talebi Eğilimleri Işığında Türkiye’ye Yönelik Yat Turizm Talebinin Değerlendirilmesi.
- [53] Aydın, G., Çağlak, S. B. ve Alkan, G., (2010). “Türkiye’de Kruvaziyer Turizmi ve Geleceği”, Kıyı Alanlarının Planlanması ve Kullanımları VIII. Ulusal Kongresi.
- [54] Coast Learn, Sustainable Tourism, www.coastlearn.org, 10 Ağustos 2011.
- [55] Oral, E. Z., (2000). “Yat Limanlarında Yer Seçimi”, III. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu 5-6-7 Ekim, Çanakkale.
- [56] Özkan, Ö. ve Ayıran, N., (2009). “Marinaların Kamusal Kullanıma Etkileri ve Önlemler”, İTÜ Dergisi 8(2): 110-120.
- [57] Gezici, F., Gül, A., Y. Ve Alkay, E., (2003). “Kıyı Alanlarında Turizm Gelişimi Ve Dönüşüm Etkileşimi: Bodrum Yarımadası Örneği”, [ftp://ftparch.emu.edu.tr/Projects/sempozyum/.../papers/.../FSCP17..](http://ftparch.emu.edu.tr/Projects/sempozyum/.../papers/.../FSCP17..), 4 Eylül 2011.
- [58] Sesigür, S., (2004). “Sürdürülebilir Turizme Genel Bir Bakış”, http://www.cevreciyiz.com/akademi/yazilar_detay.aspx?SectionId=173&ContentId=2616, 17 Aralık 2010.
- [59] Erdoğan, N., (2007). “Ekoturizmde Sürdürülebilirlik Üzerine Eleştirel Bir Değerlendirme”, http://www.cevreciyiz.com/akademi/yazilar_detay.aspx?SectionId=173&ContentId=2615, 17 Aralık 2010.
- [60] Gönençgil, B., (2008). “Uluslararası Bir Eko-Etiket Olarak “Mavi Bayrak”, http://www.cevreciyiz.com/akademi/yazilar_detay.aspx?SectionId=173&ContentId=2615, 17 Aralık 2010.
- [61] Akkaya, M., A., (2004). “Türkiye’de Kıyı Alanları Yönetimi ve Hukuksal Rejimi”, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, İstanbul.
- [62] Üzmez, Z., (2006). İstanbul Kıyı Alanları Yönetimi ve Silivri Kıyı Alanı Stratejik Planlaması, Yüksek Lisans Tezi, Yıldız Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [63] Riera ve Keogh, (2008). Barcelona Port Vell Yönetimi 2010 Yönetim Raporu, portdebarcelona.es, 7 Eylül 2011.

- [64] Barcelona Port Vell, Barcelona Port Vell Yönetimi 2010 Yönetim Raporu, portdebarcelona.es, 4 Mart 2011.
- [65] Wang, (2008). Barcelona Port Vell Yönetimi 2010 Yönetim Raporu, portdebarcelona.es, 4 Mart 2011.
- [66] Martínez-Lladó vd., (2008). Barcelona Port Vell Yönetimi 2010 Yönetim Raporu, portdebarcelona.es, 4 Mart 2011.
- [67] Gibert vd., (2008). Barcelona Port Vell Yönetimi 2010 Yönetim Raporu, portdebarcelona.es, 4 Mart 2011.
- [68] Caldentey, E., (2008). “Barcelona Port Vell Yönetim Planı”, Stockholm Cities and Marines Conference.
- [69] Marina Port Vell Barcelona The Marina, www.marinaportvell.com, 7 Eylül 2011.
- [70] Cassanova, C. B., (2008). “Estudio Del Impacto Ambiental Del Trafico Maritimo Barcelona-Baleares”, upcommons.upc.edu, 4 Mart 2011.
- [71] Akça, N., (2005). “Kıyı Mevzuatı ve Kıyı Kenar Çizgisinin Gelişimi”, <http://www.csb.gov.tr/gm/dosyalar/belgeler/belge5/makale5.pdf>, 18 Ağustos 2011.
- [72] Özdemir, E., (2004). “İstanbul Kıyı Mekanında Dolgu Alanların Rekreatif Kullanımının Planlama Açısından İrdelenmesi: İstanbul Avcılar Örneği”, Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi, Orman Fakültesi, İstanbul.
- [73] Abacıoğlu, M., (1994). Kıyı Kanunu ve İlgili Mevzuat, Seçkin Yayınevi.
- [74] Turoğlu, H., (2009). “3621 Sayılı Kıyı Kanunu ve Onun Uygulama Problemleri”, Türkiye Coğrafya Dergisi 53: 31-40.
- [75] Serdaroğlu Sağ, N., (2005). “Kamu Yararı Kavramının Kıyı Mevzuatında Ele Alınış Biçimi”, Yüksek Lisans Tezi, Selçuk Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya.
- [76] Bektaş Ç., (1993). “Turizmde Kıyı Betonlaşmasına Bir Alternatif: Yat Turizmi”, <https://www.ekoloji.com.tr/resimler/15-9.pdf>, 21 Ağustos 2011.
- [77] Eriş, E., D., (2007). “Uluslararası Pazarlarda Türk Marinalarının Çekiciliği”, Ege Akademik Bakış 7 (1): 37-55, http://www.denizturizmbirligi.com/icerik/raporlar/uluslar_arasi_pazarda_turk_marinalari.pdf, 24 Ağustos 2011.
- [78] Açıkbaz Önem, C., (2006). Kıyı Alanları Kullanımı Kapsamında Yat Turizmi ve Marinalar: Bodrum Yarımadası ve Bodrum Marina Örneği Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- [79] Deniz Turizm Birliği, Deniz Turizmi, www.denizturizmbirligi.com, 7 Eylül 2011.
- [80] Cerit, A. G. ve Tuna, O., (1995). “Yat İşletmeleri, Marinalar ve Yat İnşa Sanayi Stratejik Pazarlama Planlaması: Türkiye Uygulaması”, VI. Ulusal Turizm Kongresi Bildirileri, İzmir.

- [81] Narin, M., (2000). “Türk Turizmi Açısında Yat Limanlarının Yeri ve Önemi, Burhaniye/İskele Yat Limanı Örnek Çalışması”, Yüksek Lisans Tezi, Balıkesir Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, Balıkesir.
- [82] Bezirgan, A. E., Marina Yatırımlarına Sektörel Yaklaşım Egede ve Ülkemizdeki Son Durum, http://ius.imoizmir.org.tr/ius_bildiriler/36_k84_ius_d_marine_ius_r1.pdf, 7 Eylül 2011.
- [83] Antalya İl Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Mavi Bayrak, <http://www.antalyakulturturizm.gov.tr/belge/1-61534/mavi-bayrak-nedir-.html>, 7 Eylül 2011.
- [84] Topçuoğlu, A., (2006). “Yat Limanlarında İnşaat Tekniklerinin Karşılaştırılması”, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz Bilimleri Enstitüsü, İzmir.
- [85] T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Turizm, <http://www.kulturturizm.gov.tr/TR,23264/turizm.html>, 7 Eylül 2011.
- [86] Türkiye Denizcilik İşletmeleri A.Ş., Liman Hizmetleri, <http://www.tdi.com.tr/?s=icerikDetay&icerikId=44&print=yes>, 18 Eylül 2011.
- [87] Altunay, S., (2009). “Türkiye Cumhuriyeti’nin 100 Yılında Deniz Yolu Alt Yapısı”, 10. Ulaştırma Şurası Hedef 2023, 27 Eylül -01 Ekim, İstanbul.
- [88] Burak, S. ve Zeki, S., (2008). “Tatlı Su Kaynakları ve Kıyı Alanlarının Bütünleşik Yönetimi”, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Konferansı, İstanbul.
- [89] Mansuroğlu, S., Gülyavuz, P. ve Taşcıoğlu, S. G., (2008). “Belek ve Kundu Çevresinde Karayolu Sistemlerinin Kıyı Kullanımına Etkileri”, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Konferansı Türkiye Kıyıları 08, Bildiriler Kitabı Cilt 1, 27-30 Mayıs, Antalya.
- [90] Bakırcı, S., (2008). “Kıyı Alanlarında Yabancıların İkinci Konut Talebinin Fiziksel Çevreye Etkisi: Dalyan Örneği”, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Konferansı Türkiye Kıyıları 08, Bildiriler Kitabı 1: 27-30 Mayıs, Antalya.
- [91] Kelkit, A., Özel, A., E., Sağlık A. ve Kabaş, S., (2008). “Limanların Kent Gelişimine ve Kıyısız Çevre Üzerine Etkilerinin İrdelenmesi: Kepez (Çanakkale) Limanı Örneği”, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Konferansı Türkiye Kıyıları 08, Bildiriler Kitabı Cilt 1, 27-30 Mayıs, Antalya.
- [92] Arslan, D., (2005). Kıyı Alanlarının Yeniden Gelişim Sürecinde Kentsel Açık Alanların Değerlendirilmesi: İstanbul Örneği, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Çevre Tasarımı Yüksek Lisans Programı.
- [93] İstanbul Büyükşehir Belediyesi, Coğrafi Konum ve Stratejik Önem, http://www.ibb.gov.tr/sites/ks/tr-TR/0-IstanbulTanitim/konum/Pages/Cografi_Konum_ve_Stratejik_Onem.aspx, 18 Eylül 2011.

- [94] Gül Y. A. ve Kılıç A., (2002). “İstanbul’da Kentsel Kıyı Mekanında Kıyı Dolgu Alanlarının Gelişimi ve Planlaması”, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 02 Konferansı Bildiriler Kitabı, 5-8 Kasım, İzmir.
- [95] Güner, D., (2010). „İstanbul Kıyı Alanlarında Değişen Kamusalılıklar“, www.archplus.net, 18 Eylül 2011.
- [96] Döker, M., F., (2006). “İstanbul İli Marmara Denizi Kıyı Dolgu Alanlarının Tespiti ve Bu Alanlarda Arazi Kullanımı”, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- [97] Çakılcıoğlu, M., (2006). “Üst Ölçekli Plan Sorunsalı”, www.kentli.org, 18 Eylül 2011.
- [98] Görgülü, T. ve Kaymaz Koca, S., (2009). “Küresel Akışlar, İstanbul ve İstanbul’da Küresel Mimarlık”, Megaron 4(2): 101-109.
- [99] Avrasya Tüneli, Proje Hakkında, www.avrasyatuneli.com, 18 Eylül 2011.
- [100] Türkiye Denizcilik Hizmetleri A.Ş., Liman Hizmetleri, <http://www.tdi.com.tr/index.php?s=icerikDetay&icerikId=44&print=yes>, 18 Eylül 2011.
- [101] İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, (2009). 1/100000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu, http://www.planlama.org/new/images/stories/Dokuman/istanbul_cdp/1-2_aciklamalar_bolgesel_aras_bulgulari_.pdf, 26 Eylül, 2011.
- [102] Özden, B., (2006). Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport 15 Kasım 2006, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayına Hazırlayanlar Yrd. Doç. Dr. Pelin Pınar Özden Duygu Ağar Ocak 2008.
- [103] İnan U., (2006). Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport15 Kasım 2006, TMMOB Şehir Plancıları Odası Yayına Hazırlayanlar Yrd. Doç. Dr. Pelin Pınar Özden Duygu Ağar Ocak, 2008.
- [104] Gürdal A., (2006). Eğrisiyle Doğrusuyla Galataport, 15 Kasım 2006; TMMOB Şehir Plancıları Odası, Derleyen; Özden, P. P., Ocak, D. A., 2008.
- [105] Kalamış ve Fenerbahçe Marina, http://www.seturmarinas.com/index.php?page=kalamis-marina_fenerbahce, 21 Eylül 2011.
- [106] Ataköy Marina, <http://www.atakoymarina.com.tr/hakkimizda/12>, 21 Eylül 2011.
- [107] Alkan, G. B., (1995). İstanbul Limanlarına Alternatif Liman Yeri Saptanması, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- [108] Pendik Belediyesi, Pendik, www.pendik.bel.tr, 21 Eylül 2011.

ÖZGEÇMİŞ

KİŞİSEL BİLGİLER

Adı Soyadı : Metin KARASU

Doğum Tarihi ve Yeri : 18.08.1986 İstanbul

Yabancı Dili : İngilizce, İspanyolca

E-posta : metinkarasu53@hotmail.com

ÖĞRENİM DURUMU

Derece	Alan	Okul/Üniversite	Mezuniyet Yılı
Y. Lisans	Şehir ve Bölge Planlama Anabilim Dalı	Yıldız Teknik Üniversitesi	2012
Lisans	Çevre Mühendisliği	Fatih Üniversitesi	2009
Lise	Özel Çınar Koleji	Özel Çınar Koleji	2004