



**ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI
MEKANSAL PLANLAMA GENEL MÜDÜRLÜĞÜ**

**KOCAELİ-SAKARYA-DÜZCE İLLERİ KARADENİZ KIYILARI
BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI PLANLAMASI
ETÜT, ANALİZ VE SENTEZ ÇALIŞMALARI**

**KIYI VE DENİZEL ALANLARA YÖNELİK
MEVZUAT VE PLANLAMAYA İLİŞKİN
UZMAN DEĞERLENDİRME RAPORU**



Aralık 2021

**KOCAELİ-SAKARYA-DÜZCE İLLERİ KARADENİZ KIYILARI
BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI PLANLAMASI
ETÜT, ANALİZ VE SENTEZ ÇALIŞMALARI**

**KIYI VE DENİZEL ALANLARA YÖNELİK
MEVZUAT VE PLANLAMAYA İLİŞKİN
UZMAN DEĞERLENDİRME RAPORU**

Hüseyin YELDİREN - Şehir Plancısı

H. Serhan SANER - Y. Şehir Plancısı

Kübra VAR TÜRK - Deniz Hukuku Uzmanı

İÇİNDEKİLER

1. KİYI VE DENİZEL ALANLARA İLİŞKİN MEVZUAT	1
1.1. Kıyı Alanları ve Denizel Alanlarla İlgili Mevzuatın Tarihi Gelişim Süreci	1
1.2. Uluslararası Mevzuat.....	5
1.2.1. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS).....	5
1.2.2. 1992 tarihli Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi)..	6
1.2.3. 1992 tarihli Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi.....	7
1.2.4. Uluslararası Denizcilik Örgütü Düzenlemeleri	8
1.2.5. 1992 tarihli Arkeolojik Mirasın Korunmasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi (Gözden Geçirilmiş).....	9
1.2.6. 1971 tarihli Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme	9
1.2.7. 1972 tarihli Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme.....	9
1.2.8. 1992 tarihli Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi.....	9
1.2.9. 2015 tarihli Paris Anlaşması (İklim Değişikliği ile ilgili).....	9
1.3. Ulusal Mevzuat.....	10
1.3.1. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası.....	10
1.3.2. Kanunlar.....	11
1.3.3. Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri	16
1.3.4. Yönetmelikler.....	16
1.3.5. Bakanlar Kurulu Kararları.....	28
1.3.6. Tebliğler / Genelgeler.....	29
1.3.7. Eylem Planı	30
2. DENİZEL ALANLARA YÖNELİK DENİZ SAHA PLANLAMASI.....	31
2.1. Deniz Saha Planlaması	31
2.2. Uygulama Örnekleri	32
2.3. Hukuki, Yasal, Teknik ve İdari Süreçler	34
3. KİYI ALANLARINDAKİ MEVCUT DURUM VE GELİŞME EĞİLİMLERİ, KİYI PLANLAMASINDAKİ STANDARTLAR.....	36
3.1. Kıyı Alanlarındaki Mevcut Durum ve Gelişme Eğilimleri	36
3.1.1. Dünya Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler	36
3.1.2. Türkiye Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler ve Beklentiler.....	40
3.1.3. Dünya Deniz Ticaretindeki Gelişmeler.....	43
3.1.4. Dünya Limancılık Sektöründeki Gelişmeler.....	45

3.1.5. Türk Limancılık Sektörü	49
3.1.6. Planlama Alanında Mevcut Durum ve Gelişmeler Potansiyeli.....	56
3.2. Kıyı Planlamasındaki Standartlar ve Uygulamaya Yönelik Çalışmalar.....	61
3.2.1. Limanlar	62
3.2.2. Yat Limanı	65
3.2.3. Balıkçı Barınakları	67
3.3. Planlama Alanında Standartlara Uygun Olmayan Kıyı Yapıları	71
4. YÜRÜRLÜKTEKİ MEKANSAL PLANLAR, MEVCUT YAPILAŞMALAR VE RİSKLİ/REZERV YAPI ALANLARI.....	72
4.1. Üst Ölçekli Planlar	72
4.1.1. Kocaeli – Kandıra Alt Bölgesi	72
4.1.2. Doğu ve Batı Sakarya Alt Bölgeleri.....	74
4.1.3. Düzce Alt Bölgesi	77
4.2. Alt Ölçekli İmar Planları	80
4.2.1. Kocaeli – Kandıra Alt Bölgesi	80
4.2.2. Doğu ve Batı Sakarya Alt Bölgeleri.....	83
4.2.3. Düzce Alt Bölgesi	89
4.3. İmar Planı Onayı Bulunmayan Kıyı Yapıları.....	94
4.4. Mevcut Planların, Sahil Şeritlerinin ve Kıyı Yapılaşmalarının Kıyı Kanununa Uygunluk Durumuna Dair Tespitler.....	96
4.5. Riskli Alanlar ve Rezerv Yapı Alanları.....	99
5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER	101
KAYNAKÇA	104

TABLolar

Tablo 1. Denizel Alanlardaki Faaliyetlere Göre Görev ve Yetki Paylaşımı	35
Tablo 2. Mal Ticareti Hacmi ve Reel GSYİH, 2017-2021 (%).....	39
Tablo 3. Türkiye'nin GSYİH Gelişimi.....	40
Tablo 4. 2013-2020 Yılları Arasında Gerçekleşen Dış Ticaret Verileri (Milyon \$)	40
Tablo 5. Bölgeler Bazında Dış Ticaret (Milyon \$).....	41
Tablo 6. Dış Ticaretimizde İlk 10 Sırada yer alan İllerimiz (Milyon \$).....	41
Tablo 7. Dış Ticaretimizde 2020 ve 2021 Yılı İlk Çeyreklerinin Karşılaştırması (Milyon \$)	42
Tablo 8. Taşıma Şekillerine Göre İhracat (Milyon \$)	42
Tablo 9. Taşıma Şekillerine Göre İthalat (Milyon \$)	42
Tablo 10. Yük grupları bazında dünya deniz taşımacılığı gelişimi (milyon ton).....	43
Tablo 11. Gemi tiplerine göre dünya filosu (100 DWT ve üzeri, *000)	44
Tablo 12. Gemi tipleri ve tonajlarına göre yeni gemi inşa teslimleri, 2019 (1000 GR).....	45
Tablo 13. Elleçlenen yük miktarına göre dünyada ilk 13 liman (milyon ton).....	46
Tablo 14. Tahmini Gelişim Kapasitesi 2019-2024 (Milyon TEU ve Dünya Payı)	46
Tablo 15. Küresel terminal operatörlerinin iş hacmi tablosu 2018-2019 (Milyon TEU-%)	47
Tablo 16. Yakın bölgemizdeki bazı limanlarda sıvı yük elleçlemeleri (Ton)	48
Tablo 17. Yakın bölgemizdeki bazı limanlarda kuru dökme yük elleçlemeleri (Ton).....	48
Tablo 18. 2020 yılında Avrupa'da en fazla konteyner elleçleyen 15 liman.....	49
Tablo 19. Karadeniz ülkelerindeki elleçlenen konteyner hareketleri (1000 TEU).....	49
Tablo 20. Yük tiplerine göre yükleme/boşaltma (ton)	52
Tablo 21. Liman başkanlıkları yük sıralaması (2020-ton)	53
Tablo 22. Bölgeler bazında yük elleçlemeleri (ton)	54
Tablo 23. Liman tesisleri bazında yurtdışı bağlantılı hatlarda taşınan otomobil ve diğer araçların sayısı, 2020.....	57
Tablo 24. Yurtdışı Bağlantılı Düzenli Hatlara Uğrayan Ro-Ro Gemileriyle Taşınan Tır/Treyler/Vagon İstatistikleri (2020 Yılı Sonu-Adet).....	58
Tablo 25 . Bölgeye İlişkin Dökme Yük ve Genel Kargo Yük Tahmini (Ton).....	59
Tablo 26. Bölgeye İlişkin Ro-Ro Gelişimi (Araç)	60
Tablo 27. Kocaeli-Kandıra Alt Bölgesinde İmar Planı Bulunmayan Kıyı Yapıları.....	94

ŞEKİLLER

Şekil 1. Dünya Mal Ticareti Hacmi (İndeks, 2015=100)	38
Şekil 2. 2020 yılında denizyolu ile taşınan yük gruplarının pay dağılımı	44
Şekil 3. Dünya gemi filosu gelişim grafiği.....	45
Şekil 4. Türkiye kıyılarında faaliyet gösteren ana limanlar.....	50
Şekil 5. Limanlarımızda elleçlenen yükün 1, 5 ve 10 yıllık dönemde artış oranları	51
Şekil 6. Limanlarımızdaki yük dağılımı (2019)	51
Şekil 7. 2016-2020 yıllarında yük gelişimi (milyon ton)	52
Şekil 8. Bölgeler bazında yük elleçleme oranları (%).....	53
Şekil 9. Kuru dökme yük ve genel yük elleçleyen limanlarımız.....	54
Şekil 10. Bölgeler itibarı ile genel kargo (+kuru dökme) yüklerinin oransal dağılımı.....	55
Şekil 11. Konteyner elleçleyen limanlarımız	55
Şekil 12. Bölgeler itibarı ile konteyner elleçleme oranları.....	56
Şekil 13. Bölge liman hinterlandına giren iller	59
Şekil 14. Kuru dökme yük ve genel kargo talep tahmini grafiği.....	60
Şekil 15. Ro-Ro elleçlemesi talep tahmini grafiği (Araç)	61
Şekil 16 Kocaeli İli 1/50.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı.....	72
Şekil 17. Kocaeli Sakarya Kıyı Bandı Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi	73
Şekil 18 Kocaeli Sakarya Kıyı Bandı KTKGB 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı	73
Şekil 19. Sakarya İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı	74
Şekil 20. Sakarya İli Kuzey ve Doğu Planlama Alt Bölgeleri 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni.....	76
Şekil 21. Düzce İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı	78
Şekil 22 Planlama Alanında Yürürlükte Bulunan Üst Ölçekli Mekansal Planlar	79
Şekil 23 Kandıra İlçesi Kıyı Kesiminde Yürürlükte Bulunan İmar Planları	80
Şekil 24. Kandıra İlçesinde Kıyı Kanunu Uyarınca Onaylanan İmar Planları-1.....	81
Şekil 25 Kandıra İlçesinde Yürürlükte Bulunan 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planları	82
Şekil 26. Karasu İlçe Merkezinde Yürürlükte Bulunan 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planları	83
Şekil 27. Karasu Sahil Tahkimat Amaçlı Dolgu İmar Planları	84
Şekil 28. Maden Deresi Kıyı Koruma Yapısı İmar Planı	84
Şekil 29. Karasu OSB ve Karasu Endüstri Bölgesi.....	85
Şekil 30 Karasu İlçesinde Yürürlükte Bulunan Alt Ölçekli İmar Planları	86
Şekil 31 Kocaeli İlçesinde Yürürlükte Bulunan 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planları.....	88
Şekil 32. Akçakoca Belediye Sınırları İçinde Yürürlükte Bulunan İmar Planları.....	89
Şekil 33. Akçakoca İlçesinde Kıyı Kanunu Uyarınca Onaylanan İmar Planları-1.....	90
Şekil 34. Akçakoca İlçesinde Kıyı Kanunu Uyarınca Onaylanan İmar Planları-2.....	91
Şekil 35. Akçakoca İlçesinde Kıyı Kanunu Uyarınca Onaylanan İmar Planları-3.....	91
Şekil 36. Akçakoca Demir Çelik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi	92
Şekil 37 Akçakoca İlçesinde Yürürlükte Bulunan Alt Ölçekli İmar Planları.....	93
Şekil 38 Sakarya Nehri Denize Çıkış Yapısı.....	95

Şekil 39. Karasu Deresi Denize Çıkış Yapısı	95
Şekil 40 Melen Çayı Denize Çıkış Yapısı	96
Şekil 41 Kandıra İlçesi Kıyı Kesimindeki Yapılaşmalar.....	97
Şekil 42. Sakarya Nehri Doğu Sahilindeki Yapılaşmalar.....	98
Şekil 43. Akçakoca İlçe Merkezi Sahilindeki Yapılaşmalar	98
Şekil 44. Akçakoca İlçesi Çayağzı Köyündeki Yapılaşmalar	99
Şekil 45. Planlama Alanındaki Riskli Yapı Alanları.....	100
Şekil 46. Planlama Alanındaki Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanları (KDGPA)	100

1. KIIYI VE DENİZEL ALANLARA İLİŞKİN MEVZUAT

Kıyıları, ticaretten turizme, sanayiden yerleşim yerine, ulaşımdan besin kaynaklarına, enerji üretiminden kültürel mirasa kadar çeşitli sektörlerde kullanılan, kara ile denizin buluştuğu önemli bir coğrafi alandır. Tüm bu sektörlerde farklı amaçlarla kullanılan kıyıları, birtakım hukuki düzenlemelere konu olmuştur.

Bu bölümde, tarihi gelişimin izlenmesi açısından kıyı alanları ve denizel alanlarla ilgili hukuki düzenlemelere kronolojik sırayla değinilmesinin ardından, Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı alanları planlaması ile ilgili olarak deniz hukuku kapsamında uluslararası ve ulusal mevzuata dair değerlendirmelere yer verilmiştir.

Hukuk sisteminde yer alan hukuk kuralları, birbiriyle yeknesak olarak bütünlük içerecek şekilde hiyerarşik bir yapıdadır. Bu hiyerarşi üstten alta doğru anayasa, milletlerarası sözleşme, kanun, Cumhurbaşkanlığı kararnamesi, yönetmelik ve idarenin diğer düzenleyici işlemleridir. Her bir norm, kendinden üstte yer alan normlara aykırı olamaz. Bu doğrultuda, 1982 tarihli Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 11. maddesi "Anayasa hükümleri, yasama, yürütme ve yargı organlarını, idare makamlarını ve diğer kuruluş ve kişileri bağlayan temel hukuk kurallarıdır. Kanunlar Anayasaya aykırı olamaz." hükmüyle bu hiyerarşiye vurgu yapmıştır.

Benzer bir düzenleme 1982 tarihli Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 90(5). maddesinde yer almaktadır. Söz konusu düzenlemeyle, usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası sözleşmelerin kanun hükmünde olduğu; bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamayacağı; usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası sözleşmelerle kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası sözleşme hükümlerinin esas alınacağı hükme bağlanmıştır.

Bütünleşik kıyı alanları planlaması açısından temel ilkelerin, 1982 tarihli Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın "Sosyal ve Ekonomik Haklar ve Ödevler" başlıklı Üçüncü Bölümü'nde Kamu Yararı ile ilgili kısımda yer alan Kıyılarından Yararlanma kenar başlıklı 43. maddede verildiği görülmektedir. Buna göre "Kıyıları, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyıları sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir."

1982 tarihli Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın koyduğu yukarıda değinilen temel ilkelerin ardından, normlar hiyerarşisi gözetilerek önce uluslararası ardından ulusal mevzuattaki düzenlemelere yer verilmiştir.

1.1.Kıyı Alanları ve Denizel Alanlarla İlgili Mevzuatın Tarihi Gelişim Süreci

- 1926 tarihli 743 sayılı Türk Medeni Kanunu'nun 641. maddesi

- 1930 tarihli 1580 sayılı Belediyeler Kanunu'nun 159. maddesi
- 1933 tarihli 2293 sayılı Belediyeler Yapı ve Yollar Kanunu
- 1934 tarihli 2644 sayılı Tapu Kanunu'nun 14/2. maddesi
- 1956 tarihli 6785 sayılı İmar Kanunu
- 1956 tarihli 6831 sayılı Orman Kanunu
- 1961 tarihli Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 38. maddesi
- 1970 tarih ve 7/52 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile kıyıların kullanımına yönelik düzenlemeler
- 1971 tarihli 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu
- 1971 tarihli Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme
- 1972 tarihli Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme
- 1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL) ve bu sözleşmeyi tadil eden 1978 tarihli Protokol ve MARPOL'ün tüm ekleri
- 1975 tarihinde Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP) çatısı altında Akdeniz Eylem Planı
- 1976 tarihli Akdeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (Barselona Sözleşmesi)¹
- 1978 tarihli Balıkçı Barınakları Yönetmeliği
- 1982 Anayasası'nın Kıyılarından Yararlanma kenar başlıklı 43. maddesi
- 1982 tarihli 2634 sayılı Turizmi Teşvik Yasası
- 1982 tarihli 2673 sayılı Karasuları Kanunu
- 1982 tarihli 2692 sayılı Sahil Güvenlik Komutanlığı Kanunu
- 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi

¹ Barselona Sözleşmesi'ne, 1995 yılında, deniz çevresinin yanı sıra, kıyı alanlarını da kapsayacak biçimde genişletilmiş, ayrıca, sürdürülebilir kalkınma hedefi, halkın katılımı, çevresel etki değerlendirmesi gibi unsurlar getirilmiş ve Sözleşme'nin adı "Akdeniz'in Deniz Çevresi ve Kıyı Alanlarının Korunması Sözleşmesi" olarak değiştirilmiştir. Bu çerçevede, yenilenen Sözleşme'nin adı "Akdeniz'in Deniz Çevresinin ve Kıyı Alanlarının Korunması Sözleşmesi" olarak değiştirilerek yürürlüğe girmiştir. Ülkemiz yeniden düzenlenen Barselona Sözleşmesi'ne 2002 yılı itibarıyla taraf olmuştur. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminin temel esasları Barselona Sözleşmesi kapsamında tanımlanmıştır. Sözleşmenin 7 adet protokolü bulunmaktadır. 7 Protokolden sonuncusu olan "Akdeniz'de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Protokolü'ne (ICZM)" ülkemiz taraf değildir. Sözleşmenin coğrafi alanı Akdeniz ile sınırlı olduğundan rapor konusu alanlara tatbiki mümkün değildir.

- 1983 tarihli 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması Hakkında Kanun
- 1983 tarihli 2872 sayılı Çevre Kanunu
- 1983 tarihli 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu
- 1983 tarihli 2960 sayılı Boğaziçi Kanunu
- 1984 tarihli 3086 sayılı Kıyı Kanunu (Yalnızca kıyıları konu alan ilk düzenlemedir.)
- 1985 tarihli 3194 sayılı İmar Kanunu
- 1985 tarihli 3213 sayılı Maden Kanunu
- 1985 tarihli Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik
- 1985 tarihli Planlı Alanlar Tip İmar Yönetmeliği
- 1986 tarihli Akdeniz’de Özel Koruma Alanlarına İlişkin Uluslararası Protokol
- 1987 tarihinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından yayınlanan 110 sayılı Genelge
- 1987 tarihli 3402 sayılı Kadastro Kanunu
- 1988 tarihli Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği
- 1989 tarihli 383 sayılı Başbakanlık Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
- 1990 tarihli 3621 sayılı Kıyı Kanunu
- 1990 tarihli Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik
- 1990 tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği İle İlgili Uluslararası Sözleşme
- 1992 tarihli 3621 sayılı Kıyı Kanunu’nun sahil şeridine ilişkin hükümlerinde geçen tanımların, 18.09.1991 ve 1990/23, 1991/29 sayılı kararlar ile Anayasa Mahkemesince iptali
- 1992 tarihli 3830 sayılı Kıyı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Yasa (günümüze kadar 3830, 4971, 5398, 5728, 5801 sayılı kanunlarla 1992, 2003, 2005, 2008 ve 2020 yıllarında değişiklikler yapılmıştır.)
- 1992 tarihli Arkeolojik Mirasın Korunmasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi
- 1992 tarihli Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi
- 1992 tarihli Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi
- 1992 tarihli Karadeniz’in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi)

- 1993 tarihli 491 sayılı Mülga Denizcilik Müsteşarlığının Kuruluş ve Görevleri hakkında Kanun Hükmünde Kararname
- 1996 tarihli 10713 sayılı Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma ile İlgili Genelge
- 1996 tarihli 3830 sayılı Kıyı Kanunu ve Yönetmeliğe İlişkin Genelge
- 1996 tarihli Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmelik Değişikliği
- 1997 tarihli Çevresel Etki Değerlendirilmesi (ÇED) Yönetmeliği
- 2000 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Protokolü
- 2003 tarihli Kıyı Alanları Yönetimi (KAY) Türk Milli Komitesi Yönetmeliği
- 2003 tarihli Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgelerinde ve Turizm Merkezlerinde Planlamaya ve Uygulamaya İlişkin Yönetmelik (2020 ve 2021 değişiklikleriyle)
- 2005 tarihli 1678-6496 sayılı Genelde (3621/3830 sayılı Kıyı Kanunu Kapsamında Bakanlığa İletilen Kıyı Kenar Çizgisi Tespitleri)
- 2005 tarihli 2607-12109 sayılı Genelge (Kıyı ve Dolgu İmar Planları)
- 2005 tarihli 5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun
- 2005 tarihli Madencilik Faaliyetleri İzin Yönetmeliği
- 2005 tarihli Tehlikeli Katı Atıkların Kontrolü Yönetmeliği
- 2006 tarihli 1502-4111 sayılı Genelge (Ahşap İskele)
- 2006 tarihli 570-1942 sayılı Genelge (Kıyıda Kaçak Yapıların Önlenmesi)
- 2007 tarihli 1086/3115 sayılı Genelge (14.08.1996 tarihli Kıyı Kanunu ve Yönetmeliğe İlişkin Genelgenin İptali ve Yatırımcılar Tarafından Yapılacak Kıyı Yapılarında Uygulanacak Prosedür)
- 2007 tarihli 5686 Sayılı Jeotermal Kaynaklar ve Doğal Mineralli Sular Kanunu
- 2008 tarihli Çevre Düzeni Planlarına Dair Yönetmelik
- 2009 tarihli Gemilerin Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Sözleşmesi (Türkiye taraftır ancak sözleşme henüz uluslararası hukukta yürürlükte değildir.)
- 2009 tarihli Seyir Yardımcıları Yönetmeliği
- 2010 tarihli 2824 sayılı Genelge (26.04.2007 tarihli Genelgeye İlişkin Kıyı Yapılarında Planlama Sürecinde Uygulamaya Esas İş ve İşlemler)

- 2010 tarihli Deniz Turizmi Yönetmeliği Uygulama Tebliği
- 2010 ve 2011 tarihli Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğler
- 2011 tarihli ve 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname
- 2012 tarihli 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun
- 2012 tarihli Korunan Alanlarda Yapılacak Planlara Dair Yönetmelik
- 2013 tarihli Tabiat Varlıkları ve Doğal Sit Alanları ile Özel Çevre Koruma Bölgelerinde Bulunan Devletin Hüküm ve Tasarrufu Altındaki Yerlerin İdaresi Hakkında Yönetmelik
- 2014 tarihinde yürürlük kazanan Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği
- 2014 tarihli Sulak Alanların Korunması Yönetmeliği
- 2015 tarihli Paris Anlaşması (İklim değişikliği ile ilgili)
- 2017 tarihli Stratejik Çevresel Değerlendirme Yönetmeliği
- 2018 tarihli Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında 1 Numaralı Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi
- 2019 tarihli Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Yönetmeliği
- 2021 tarihli Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınması ve Yükleme Emniyeti Hakkında Yönetmelik
- 2021 tarihli T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'nın 2021/5 sayılı Rekreatif Amaçlı İskeleler Genelgesi

1.2.Uluslararası Mevzuat

1.2.1. 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS)

Deniz hukukunun anayasası olarak tabir edilen bu sözleşme, getirdiği yeni kavramlar dışında, deniz hukukunda uygulanagelen örf adet kurallarının kodifikasyonu niteliğinde olup, bir çerçeve sözleşmedir. 1958 yılında başlayan kodifikasyon çalışmaları 1982 yılında Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi'nin kabulüyle sonuçlanmıştır. Sözleşmenin karasularının genişliği, uyuşmazlıkların çözüm yöntemi ve çekince koyma yasağına dair birkaç hükmü nedeniyle Türkiye, sözleşme müzakerelerinde aktif katılımcı olsa da bu sözleşmeye taraf olmamıştır. Ancak Türkiye, ısrarlı itiraz ettiği birkaç hükmün dışında sözleşmenin kalan hükümlerini örf adet kuralı olarak uygulamaktadır. Nitekim Türkiye, 05/12/1986 tarihli ve 86/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararıyla, ilk defa bu sözleşmeyle getirilen bir kavram olan

münhasır ekonomik bölgeyi Karadeniz’de Türk karasuları genişliğinin ölçülmeye başlandığı esas hatlardan itibaren 200 deniz miline kadar ilan etmiştir².

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nin deniz çevresinin korunması ile ilgili olarak ilk kez evrensel bir çerçeve oluşturulduğu görülmektedir. Sözleşmenin XII. Kısımında yer alan düzenlemeler, deniz kirliliği ile ilgili olarak genel ilkelere yer vermektedir. Bu kapsamda, sözleşmenin 192 ilâ 237. maddeleri arasında deniz çevresinin korunması özel olarak düzenlenmekte olup, sözleşmenin diğer maddelerinde de dolaylı olarak deniz çevresinin korunmasıyla ilgili çeşitli hükümler görmek mümkündür.

Sözleşmenin 192. maddesine göre devletler, deniz çevresini korumak ve muhafaza etmek ile yükümlüdürler. Sözleşmenin 193. maddesi uyarınca ise, devletlerin çevre konusundaki politikalarına göre ve deniz çevresini koruma ve muhafaza etme yükümlülüklerine uygun olarak, doğal kaynaklarını işletme konusunda egemen hakları vardır. Yine, Sözleşmenin 194. maddesi doğrultusunda, devletler deniz çevresinin kirlenmesinin önlenmesine, azaltılmasına ve kontrol altına alınmasına yönelik tedbirler almak durumundadırlar. Devletler bu yükümlülüklerini yerine getirirken yetenekleri ölçüsünde sahip oldukları en uygun vasıtaları uygulamaya koyacaklar ve bu konudaki politikalarında uyum sağlamaya çalışacaklardır. Sözleşmenin 237. maddesi uyarınca devletler, deniz çevresinin korunmasına ve muhafazasına ilişkin olarak özel sözleşmelerden doğan yükümlülüklerini işbu sözleşmenin genel prensipleri ve amaçları ile bağdaşır bir şekilde yerine getirirler. Bu hükümlerin Türkiye bakımından örf-adet kuralı olarak tatbiki mümkündür³.

1.2.2. 1992 tarihli Karadeniz’in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi)⁴

Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde deniz çevresiyle ilgili sorunlara daha duyarlı alanlar olan kapalı ve yarı-kapalı denizler bakımından iş birliğini teşvik eden bir anlayış göze çarpmaktadır. Sözleşmenin 123. maddesinde, kapalı ve yarı kapalı denizlere sahildevletlerin canlı kaynakların yönetimi ile deniz çevresinin korunması ve muhafazası bakımından iş birliği yükümlülüğü altında oldukları hükme bağlanmıştır.

Karadeniz havzasındaki çevre sorunları ile deniz ve kıyı kirliliğinin önemli boyutlara ulaşmasıyla uluslararası iş birliği gerekli hale gelmiş ve Karadeniz’de bu işbirliği 1992 tarihli Bükreş Sözleşmesi’yle sağlanmıştır. Türkiye’nin Bükreş Sözleşmesi’nin

- Karadeniz Deniz Çevresinin Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Protokol,

² Resmî Gazete Tarihi: 17.12.1986 Sayısı: 19314.

³ Aydoğan Özman, Deniz Hukuku I – Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları, Turhan Kitabevi, Ankara 2006, s. 54; Selami Kuran, Uluslararası Deniz Hukuku, 4. Baskı, Beta Basım Yayın Dağıtım, İstanbul 2014, s. 310.

⁴ Resmî Gazete Tarihi: 06.03.1994 Sayısı: 21869.

- Karadeniz Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Karşı Acil Durumlarda Yapılacak İşbirliğine Dair Protokol,
- Karadeniz Deniz Çevresinin Boşaltmalar Nedeniyle Kirlenmesinin Önlenmesine İlişkin Protokol,
- Karadeniz’de Biyolojik Çeşitliliğin ve Peyzajın Korunması Protokolü

isimli Protokollerine taraftır.

Sözleşme çerçevesinde, Sözleşmesi’nin icra organı niteliğindeki Karadeniz’in Kirliliğe Karşı Korunması Komisyonu (Karadeniz Komisyonu), sahilдар ülkelerin ortak stratejiler belirleyerek Karadeniz’de kirlilik ve ekosistemin bozulması ile mücadele etmek, biyolojik çeşitlilik kaybını önlemek, ortak proje ve faaliyetler gerçekleştirmek amacıyla kurulmuş olup; Komisyon’un Daimi Sekreteryası’na Türkiye ev sahipliği yapmakta ve aynı zamanda İcra Direktörlüğü görevini de yürütmektedir. Bükreş Sözleşmesi Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Danışma Grubu Ulusal Odak Noktalığı, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğüne yürütülmektedir.

Sözleşmede, tarafların Karadeniz’in kendi ülkelerinde nehirler, kanallar, kıyı tesisleri, diğer suni yapılar, deniz deşarjı ve yağmur suyu veya atmosfer yoluyla taşınanlar da dahil olmak üzere herhangi bir kara kökenli kaynaktan çıkanlar gibi kara kökenli kaynaklardan yapılan deşarjlarla kirlenmesinin önlenmesi, azaltılması ve kontrolü için gerekli tüm tedbirleri alacakları hükme bağlanmıştır.

1.2.3. 1992 tarihli Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesi⁵

Sözleşme taraf ülkeleri, sera gazı emisyonlarını azaltmaya, araştırma ve teknoloji üzerinde işbirliği yapmaya ve sera gazı yutaklarını (örneğin ormanlar, okyanuslar, göller) korumaya teşvik etmektedir. Sözleşme, sera gazı emisyonlarının azaltılması için, ülkelerin kalkınma önceliklerini ve özel koşullarını göz önüne alarak “ortak fakat farklılaştırılmış sorumluluklar ve göreceli kabiliyetler” ilkesine dayanmaktadır.

Sözleşme, bazı ülkelerin sanayi devriminden sonra iklim değişikliğine sebep olan sera gazlarını atmosfere diğer ülkelerden daha çok salmalarından ötürü daha fazla sorumluluk almaları gerektiği düşüncesine dayanmaktadır. “Ortak fakat farklılaştırılmış sorumluluklar ve göreceli kabiliyetler” ilkesi ülkelerin bu küresel çabaya sosyo-ekonomik koşulları dâhilinde katkısını öngörmektedir. Bu bağlamda, Sözleşme, farklı yükümlülükler göre ülkeleri üç gruba ayırmıştır.

Ek-I Ülkeleri: Bu grupta yer alan ülkeler, sera gazı emisyonlarını sınırlandırmak, sera gazı yutaklarını korumak ve geliştirmek, ayrıca, iklim değişikliğini önlemek için aldıkları

⁵ Resmî Gazete Tarihi: 21.10.2003 Sayısı: 25266.

önlemleri ve izledikleri politikaları bildirmek ve mevcut sera gazı emisyonlarını ve emisyonlarla ilgili verileri iletmekle yükümlüdürler. Bu grup iki ülke kümesinden oluşmaktadır. Birinci grupta 1992 yılı itibarıyla OECD üyesi olan ülkeler (bunların içinde Türkiye de vardır) ve AB, ikinci grupta ise Pazar Ekonomisine geçiş sürecindeki ülkeler yer almaktadır.

1.2.4. Uluslararası Denizcilik Örgütü Düzenlemeleri

Deniz emniyeti konusunda yetkili uluslararası kuruluş olan Uluslararası Denizcilik Örgütü (*International Maritime Organization – IMO*)’nün amaçları arasında deniz emniyeti, seyrüsefer etkinliği, gemilerden kaynaklanan deniz kirliliğinin önlenmesi ve kontrolü ile ilgili konularda uygulanabilir en yüksek standartların genel olarak benimsenmesini teşvik etmek ve kolaylaştırmak yer alır. IMO bu amaçla çeşitli uluslararası sözleşmelerin düzenlenmesinde öncü olmuş, denizcilik alanında uluslararası hukukun genel kabul görmüş kuralları ve standartlarını oluşturmuş ve oluşturmaya da devam etmektedir.

1973 tarihli Denizlerin Gemiler Tarafından Kirletilmesinin Önlenmesine Dair Uluslararası Sözleşme (MARPOL), bu Sözleşmeyi tadil eden 1978 tarihli Protokol ve MARPOL’ün tüm eklerine Türkiye taraftır⁶. Sözleşmeyle petrol ve zararlı maddelerle deniz çevresinin kasıtlı olarak kirlenmesinin tamamen ortadan kaldırılmasını ve bu maddelerin bir kaza neticesinde denize boşaltımını en aza indirmeyi amaçlanmaktadır. Sözleşmeye aykırılık halinde, kıyı devletine yaptırım uygulama hakkı tanınmıştır.

1990 tarihli Petrol Kirliliğine Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme⁷ ile 2000 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Protokolü⁸, kirliliğine karşı hazırlıklı olma ve müdahale konusunda, taraflar arasında uluslararası koordinasyon ve işbirliği sağlama, bilgi alış verişi, eğitim ve teknik yardım hususlarını kapsamakta olup, Türkiye Sözleşme ve Protokole taraftır.

2009 tarihli Gemilerin Geri Dönüşümü Hakkında Hong Kong Sözleşmesi⁹ ile gemi geri dönüşüm tesisleri için gereklilikler, gemi geri dönüşüm tesislerinin kontrolleri, yetkilendirilmeleri yanında tesislerin genel gereksinimlerini, tesislerin planı, insan sağlığına ve çevreye etkilerini düzenleyici kuralları içermektedir. Bunların yanında, gemi geri dönüşüm tesislerinde, tehlikeli maddelerin emniyetli ve çevreye uyumlu yönetimi, acil durumlara hazırlık ve müdahale, işçi eğitimi ve emniyeti gibi konularda hassasiyetin sağlanması için kurallar getirmektedir. Türkiye bu sözleşmeye taraf olsa da sözleşme henüz uluslararası hukukta yürürlükte değildir. Ancak uzun vadeli düşünüldüğünde, dikkate alınması gereken bir düzenlemedir.

⁶ Resmî Gazete Tarihi: 15.03.2013 Sayısı: 28588.

⁷ Resmî Gazete Tarihi: 18.09.2003 Sayısı: 25233.

⁸ Resmî Gazete Tarihi: 31.01.2013 Sayısı: 28545.

⁹ Resmî Gazete Tarihi: 13.07.2017 Sayısı: 30123.

1.2.5. 1992 tarihli Arkeolojik Mirasın Korunmasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi (Gözden Geçirilmiş)¹⁰

Sözleşme kapsamında yapılar, inşaatlar, mimari eser grupları , açılmış sit alanları , taşınır varlıklar, diğer tür anıtlar ve bunların çevresi ister toprakta ister su altında bulunsunlar, arkeolojik mirasa dahildirler. Sözleşmede, arkeolojik rezerv bölgeleri teşkiline ayrılmış alanların kamu makamlarınca iktisabı veya diğer uygun yollarla korunması, arkeolojik mirası tahrip etmesi muhtemel olan yapılanma planlarının değiştirilmesi hükme bağlanmıştır.

1.2.6. 1971 tarihli Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme¹¹

Sözleşmeyle, her sulak alanın hudutlarının kesinlikle belirtilmesi ve aynı zamanda haritaya çizilecek ve özellikle su kuşları yaşama ortamı olarak önem taşıdığı yerlerde, sulak alanlara mücavir olan akarsu ve deniz kıyı alanlarıyla, ada veya gel-git hareketinin çekilme devresinde derinliği altı metreyi geçen ve sulak alanlar dahilinde yer alan deniz sularıyla birleştirilebileceği hükme bağlanmıştır.

1.2.7. 1972 tarihli Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme¹²

Sözleşmeyle kültürel miras ve doğal miras tanımı yapılarak, taraf devletlerin kendi topraklarındaki kültürel ve doğal mirasın korunması, muhafazası ve teşhiri amacıyla etkili ve faal önlemlerin alınmasını sağlamak için, mümkün olduğunca her ülkenin kendi koşullarına uygun biçimde çaba göstereceği kararlaştırılmıştır.

1.2.8. 1992 tarihli Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi¹³

Kıyı habitatlarının tahrip edilmesi, birçok alanda karasal ve denizel ortamlardaki birçok hayvan ve bitki türünün kaybolmasına neden olduğundan, Sözleşme ile biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilirlik ilkeleri kapsamında kullanımı ile genetik kaynakların kullanımından doğacak faydanın adil şekilde paylaşımı konularında hazırlanacak ulusal stratejilerin belirlenmesi, eylem planları ve programların geliştirilmesi öngörülmektedir.

1.2.9. 2015 tarihli Paris Anlaşması (İklim Değişikliği ile ilgili)¹⁴

Paris Anlaşması, 2020 sonrası süreçte, iklim değişikliği tehlikesine karşı küresel sosyo/ekonomik dayanıklılığın güçlendirilmesini hedeflemektedir. Anlaşma, insan kaynaklı sera gazı salınımlarının neden olduğu küresel sıcaklık artışını uzun vadede, sanayileşme öncesi döneme kıyasla 2 santigrat derecenin altıyla sınırlamayı hedeflemekte; bu konuda 1,5

¹⁰ Resmî Gazete Tarihi: 13.10.1999 Sayısı: 23845.

¹¹ Resmî Gazete Tarihi: 17.05.1994 Sayısı: 21937.

¹² Resmî Gazete Tarihi: 14.02.1983 Sayısı: 17959.

¹³ Resmî Gazete Tarihi: 27.12.1996 Sayısı: 22860.

¹⁴ Resmî Gazete Tarihi: 07.10.2021 Sayısı: 31621 (Mükerrer).

santigrat dereceyi yakalamanın önemine dikkat çekmektedir. Ayrıca, Paris Anlaşmasıyla ülkelerin iklim değişikliğiyle mücadelede “ortak fakat farklılaştırılmış sorumluluklar ve göreceli kabiliyetler” ilkesi çerçevesinde katkıda bulunmaları hususu teyit edilmiştir. Anlaşma ile, tüm ülkelerin katkılarına dayanacak bir sistem öngörülmüş olmasıdır.

Emisyon azaltımı hususunda Anlaşma, gelişmiş ülkelerin mutlak emisyon azaltımı hedeflerini sürdürmeleri; gelişmekte olan ülkelerin ise emisyon azaltımı hedeflerini yükselterek farklı ulusal koşulları uyarınca, zaman içinde tüm ekonomiyi kapsayacak yeni, artırılmış hedefler benimsemelerini telkin etmektedir.

Türkiye Paris Anlaşması’nı, 22 Nisan 2016 tarihinde New York’ta imzalamıştır. 7 Ekim 2021 tarihinde Cumhurbaşkanlığı Kararı ile onaylanan Paris Anlaşması’nın iç hukuk onay süreci tamamlanmış olup, söz konusu Anlaşma 10 Kasım 2021 tarihiyle Türkiye bakımından yürürlüğe girmiştir.

1.3. Ulusal Mevzuat

Türkiye’nin kıyı ile ilgili hukuki düzenlemelerine bakıldığında 1926 tarihli Medeni Kanununa dayandığı görülür. Ancak bu rapor açısından, yürürlükte olmayan hukuki düzenlemelere yer verilmesinde bir fayda görülmemektedir. Bu nedenle sadece halihazırda yürürlükte bulunan düzenlemeler ele alınacaktır.

1.3.1. Türkiye Cumhuriyeti Anayasası¹⁵

1982 tarihli Türkiye Cumhuriyeti Anayasası’nın Kıyılardan Yararlanma kenar başlıklı 43. maddesinde kıyıların, Devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu hükme bağlanmıştır. İlaveten, deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetileceği; kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanım amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartlarının kanunla düzenleneceği ifade edilmiştir.

Kıyıları, herhangi bir özgülemeye gerek olmadan, doğal niteliğine bağlı olarak, herkesin serbestçe yararlanabileceği sahihsiz mal olarak değerlendirilen kamu mallarındandır. Dolayısıyla kıyıları, devletin hüküm ve tasarrufu altında kamuya açık yerlerdir.

¹⁵ Resmî Gazete Tarihi: 09.11.1982 Sayısı: 17863 (Mükerrer).

1.3.2. Kanunlar

3194 sayılı İmar Kanunu¹⁶

Kanun, yerleşme yerleri ile bu yerlerdeki yapılaşmaların; plan, fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun teşekkülünü sağlamak amacıyla düzenlenmiş olup, belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında kalan yerlerde yapılacak planlar ile inşa edilecek resmi ve özel bütün yapılar, kural olarak, bu Kanun hükümlerine tabidir.

Kanunda imar planları ile ilgili genel esaslar belirlenmiştir. Bu kapsamda, mekânsal planlama kademeleri belirlenmiş, planların hazırlanması ve yürürlüğe konulması, arazi ve arsa düzenleme, yapı ile ilgili esaslar düzenlenmiştir. Gerek kentsel gerek kırsal yerleşim alanlarında planlama ve yapılaşma süreçlerine ilişkin temel ilke ve esaslar ele alınmıştır. İmar mevzuatına aykırılık teşkil eden fiil ve haller için yaptırımlar öngörülmüştür.

3621 sayılı Kıyı Kanunu¹⁷

Kıyı Kanunu ile, Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın 43. maddesi doğrultusunda, kıyılar ile ilgili genel esaslar belirlenmiştir. Bunlar:

- Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır,
- Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.
- Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.
- Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmediği bölgelerde talep vukuunda, talep tarihini takip eden üç ay içinde kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.
- Sahil şeritlerinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 metre yaklaşabilir.
- Yaklaşma mesafesi ve kıyı kenar çizgisi arasında kalan alanlar, ancak yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanılmak üzere düzenlenebilir.
- Sahil şeritlerinin derinliği, 4 üncü maddede belirtilen mesafeden az olmamak üzere, sahil şeridindeki ve sahil şeridi gerisindeki kullanımlar ve doğal eşikler de dikkate alınarak belirlenir.
- Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşma sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir.

¹⁶ Resmî Gazete Tarihi: 09.05.1985 Sayısı: 18749.

¹⁷ Resmî Gazete Tarihi: 17.04.1990 Sayısı: 20495.

- Sahil şeridinde yapılacak yapıların kullanım amacına bağlı olarak yapım koşulları yönetmelikte belirlenir.

Kanunun İkinci Bölümü kıyı, kıyı kenar çizgisi, sahil şeridi, kıyının korunması, yapı yasağı, kıyı ve denizde yapılacak yapılar, planlama ve yapılanma ile ilgili; Üçüncü Bölümü ise Kanun kapsamında kalan alanlardaki uygulamaların kontrolü imar mevzuatına aykırı yapı ve ceza ile ilgili hükümler içermektedir.

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı; kıyıların korunması ve kamu yararına kullanılmasına ilişkin olarak Kıyı Kanunu ile belirlenen usul ve esaslar çerçevesinde merkezde düzenleyici ve denetleyici tek yetkili kurumdur.

618 sayılı Limanlar Kanunu¹⁸

Kanunda, liman başkanlığından resmi izin alınmadıkça deniz kıyılarında, iskele, rıhtım, kızak, kayıkhanesi, tamirhanesi, fabrika, gazino, depo, mağaza ve umumi deniz hamamlarının yapılamayacağı, liman başkanlığının yasakladığı yerlere pasekül, moloz, safa ve süprüntü ve emsali gibi şeylerin atılmayacağı hükme bağlanmıştır.

Ayrıca, limanlar içinde hükümetin tayin ve tahdit ettiği yerlerde deniz kıyısına kazık çakmak, doldurmak suretiyle denize tecavüz etmek ve limanların içinde ve deniz üzerinde kahvehane, yemekhane, yatakhane benzeri yerler tesis etmek veyahut herhangi bir suretle limanların genişliğine hanel vermek yasaklanmıştır.

2674 sayılı Karasuları Kanunu¹⁹

Kanunda, daimî liman tesislerinin kıyının bir parçası sayılacağı hükme bağlanmıştır.

1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu²⁰

Su ürünlerinin korunması, üretimi ve denetimine ilişkin konuları kapsamaktadır. Kanun kapsamında, deniz ve içsularda veya bu yerlerden su alınarak karada su ürünleri yetiştiricilik bölgeleri belirlenmesi, zararlı maddelerin içsulara ve denizlerdeki istihsal yerlerine veya civarlarına dökülmesi veya döküleceği şekilde tesisat yapılması yasaklanması ile ihtiyaç duyulan kıyılarda balıkçı barınaklarının yapılması ile ilgili hükümler yer almaktadır.

2872 sayılı Çevre Kanunu²¹

Çevre Kanunu kapsamında, çevrenin korunması amacıyla çeşitli ilkeler belirlenmiş olup, aykırı uygulamalara cezai yaptırımlar öngörülmüştür.

¹⁸ Resmî Gazete Tarihi: 20.04.1925 Sayısı: 95.

¹⁹ Resmî Gazete Tarihi: 29.05.1982 Sayısı: 17708.

²⁰ Resmî Gazete Tarihi: 04.04.1971 Sayısı: 13799.

²¹ Resmî Gazete Tarihi: 11.08.1983 Sayısı: 18132.

Toprağın korunmasına ve kirliliğinin önlenmesine ilişkin esaslar getirmekte olup, bunlar arasında ülkenin egemenlik alanlarındaki denizlerden, akar ve kuru dere yataklarından, göl yataklarından ve tarım arazilerinden kum, çakıl ve benzeri maddelerin alınması ile ilgili esaslar ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri alınarak Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı'na çıkarılacak yönetmelikle belirlenmesi söz konusudur.

Çevre Kanunu ve bu Kanun uyarınca çıkarılan yönetmeliklere aykırı olarak ülkenin egemenlik alanındaki denizlere ve yargılama yetkisine tâbi olan deniz yetki alanlarına, içme ve kullanma suyu sağlama amacına yönelik olmayan sulara atık boşaltanlara, su kirliliği nedeni ile kurulması veya işletilmesi yönetmelikle izne tâbi tutulan tesisleri, yetkili makamlardan izin almadan kuran, işleten veya izni iptal edilmesine rağmen kurmaya veya işletmeye devam eden veya bu tesislerde izin almaksızın sonradan değişiklik yapan veya yetkili makamların gerekli gördükleri değişiklikleri tanınan sürede yapmayanlara idarî para cezası verilmesi öngörülmektedir.

Ülke ve dünya ölçeğinde ekolojik önemi olan, çevre kirlenmeleri ve bozulmalarına duyarlı toprak ve su alanlarını, biyolojik çeşitliliğin, doğal kaynakların ve bunlarla ilgili kültürel kaynakların gelecek kuşaklara ulaşmasını emniyet altına almak üzere gerekli düzenlemelerin yapılabilmesi amacıyla, Özel Çevre Koruma Bölgesi olarak tespit ve ilan etmeye, bu alanlarda uygulanacak koruma ve kullanma esasları ile plân ve projelerin hangi bakanlıkça hazırlanıp yürütüleceğini belirlemeye Cumhurbaşkanlığı yetkilidir.

5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun²²

Kanun, deniz emniyetinin sağlanması ve deniz kirliliğinin önlenmesi konusundaki uluslararası hukuk ve iç hukuktan doğan hak ve yükümlülükler göz önünde bulundurularak; acil durumlarda gemilerden ve kıyı tesislerindeki faaliyetlerden kaynaklanan kirlenme tehlikesini ortadan kaldırmak veya kirlenmeyi azaltmak, sınırlamak ve gidermek üzere uygulanacak müdahale ve hazırlıklı olma esasları düzenlemeyi amaçlamaktadır.

Bu Kanun kapsamına giren gemi ve kıyı tesislerinin sorumlu taraflarının, uygulama alanlarında gemi ve kıyı tesislerinden kaynaklanan olay sonucu ortaya çıkan kirlenmenin veya kirlenme tehlikesinin neden olduğu; temizleme masraflarını, koruyucu önlemlere ilişkin masrafları, canlı kaynaklar ve deniz yaşamına verilen zararları, bozulan çevrenin yeniden oluşturulması, toplanan atıkların taşınması ve bertarafı için yapılacak masrafları, geçim için kullanılan doğal ve canlı kaynaklarda meydana gelen zararları, özel mallardaki zararları, şahısların yaralanması ve ölümünden kaynaklanan zararları, gelir kayıplarını, gelir ve kazanç kapasitelerine verilen zararları ve diğer kamu zararlarını tazmin etmekle müteselsilen sorumlu oldukları düzenlenmiştir.

²² Resmî Gazete Tarihi: 11.03.2005 Sayısı: 25752.

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu²³

Kanunda, doğal turizm kaynaklarının korunması ve kullanılması ile ilgili olarak, devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerlerde, bölgenin doğal ve kültürel özelliklerinin bozulmaması, turizm işletmelerine zarar verilmemesi, turizm yatırımı veya işletmesi belgesi alınması ve çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin tüm önlemlerin alınması ve 3621 sayılı Kıyı Kanununa uygun olması koşulu ile bu yerlerin kontrollü kullanımını sağlamak amacıyla Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından, imar planı gerektirmeyen, sabit olmayan, kamuya yararlı, konaklama içermeyen, ücretsiz girişli günübirlik tesis yapılabileceği; deniz, göl ve akarsular ile kıyıların, özelliklerini bozucu ve yıpratıcı şekilde kullanılmayacağı, bu yerlerden kum, çakıl ve taş alınması gibi çeşitli şekillerde yararlanma 1738 sayılı Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Kanununa göre Deniz Kuvvetleri Komutanlığının görüşü alınmak kaydıyla Kültür ve Turizm Bakanlığının iznine bağlı olduğu hükme bağlanmaktadır.

6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun²⁴

Kanun, yurt kıyılarındaki şehirlerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, iskele, rıhtım, mendirek, barınak ve limanlar inşaatı ile tesisat, teçhizat ve onarımlarının, buralarda ve kıyılarımızın icap eden mahallerinde tarama ameliyatının ve bunlara ait etüd ve projelerin yaptırılması ve bu işlere lüzumlu makine ve vasıta satın alınması, bakım ve onarımları ile depo ve atölyelerin kurulması ve işletilmesi ve diğer her türlü giderler için yıllık ödemeye ilgili hükümleri içerir.

2873 sayılı Milli Parklar Kanunu²⁵

Kanunla, tabii ve ekolojik denge ve tabii ekosistem değerinin bozulması, yaban hayatının tahrip edilmesi, bu sahaların özelliklerinin kaybolmasına veya değiştirilmesine sebep olan veya olabilecek her türlü müdahaleler ile toprak, su ve hava kirlenmesi ve benzeri çevre sorunları yaratacak iş ve işlemler yapılması, tabii dengeyi bozacak her türlü orman ürünleri üretimi, avlanma ve otlatma yapılması, onaylanmış planlarda belirtilen yapı ve tesisler ve Genelkurmay Başkanlığınca ihtiyaç duyulacak savunma sistemi için gerekli tesisler dışında kamu yararı açısından vazgeçilmesi ve kesin bir zorunluluk bulunmadıkça her ne suretle olursa olsun yapı ve tesis kurulması ve işletilmesi veya bu alanlarda var olan yerleşim sahaları dışında iskân yapılması yasaklanmıştır.

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu²⁶

Kanun, korunması gerekli taşınır ve taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ile ilgili tanımları belirlemek, yapılacak işlem ve faaliyetleri düzenlemek, bu konuda gerekli ilke ve uygulama kararlarını alacak teşkilatın kuruluş ve görevlerini tespit etmek amacıyla çıkarılmıştır. Koruma Yüksek Kurulunun ilke kararları çerçevesinde koruma bölge kurullarınca alınan

²³ Resmî Gazete Tarihi: 16.03.1982 Sayısı: 17635.

²⁴ Resmî Gazete Tarihi: 04.02.1954 Sayısı: 8625.

²⁵ Resmî Gazete Tarihi: 11.08.1983 Sayısı: 18132.

²⁶ Resmî Gazete Tarihi: 23.07.1983 Sayısı: 18113.

kararlara aykırı olarak, korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ve koruma alanları ile sit alanlarında inşaat ve fizikî müdahalede bulunulması, bunların yeniden kullanıma açılması veya kullanımlarının değiştirilmesi yasaklanmıştır.

2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu²⁷

Kanunun amacı yurt savunması bakımından hayati önemi haiz askeri tesisler ve bölgeler ile sınırların, güvenlik ve gizliliğini sağlamak için bunların çevrelerinde, kıyılarında ve havalarında; kara, deniz ve hava askeri yasak bölgelerinin; yurt savunması veya yurt ekonomisine önemli ölçüde katkıda bulunan veya kısmen dahi tahripleri veya devamlı olarak ya da geçici bir zaman için faaliyetten alıkonulmaları halinde milli güvenlik veya toplum hayatı bakımından olumsuz sonuçlar doğurabilecek; diğer askeri tesis ve bölgeler ile kamu veya özel kuruluşlara ait her türlü yer ve tesislerin etrafında güvenlik bölgelerinin, kurulması, kaldırılması ve gerektiğinde genişletilmesine ilişkin esas ve yöntemlerin düzenlenmesidir.

4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri Kanunu²⁸

Kanunun amacı organize sanayi bölgelerinin (OSB) kuruluş, yapım ve işletilmesi esaslarını düzenlemektir. Kanun, OSB'nin yer seçimine ilişkin yönetmeliğe göre uygun görülen yerlerde Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının onayı ile kurulacağı; OSB'lere ait yer seçiminin, Bakanlığın koordinatörlüğünde ilgili kurum ve kuruluşların temsilcilerinin katılımıyla oluşan yer seçimi komisyonunun yerinde yaptığı inceleme sonucunda, varsa üst ölçekli plan kararları dikkate alınarak yapılacağı; mevzuat gereğince korunması gereken ve sanayi tesislerinin kurulmasına izin verilmeyen alanların OSB yeri olarak incelemeye alınmayacağı; yürürlüğe giren imar plânına göre arazi kullanımı, yapı ve tesislerinin projelendirilmesi, inşası ve kullanımıyla ilgili ruhsat ve izinler ile işyeri açma ve çalışma ruhsatlarının OSB tarafından verileceği ve denetleneceği; Sanayi ve Teknoloji Bakanlığına verilen yetki ve görevlerin Tarıma Dayalı İhtisas OSB'leri bakımından Tarım ve Orman Bakanlığınca kullanılacağı ve yerine getirileceği konusunda düzenlemeler içermektedir.

4737 sayılı Endüstri Bölgeleri Kanunu (Endüstri Bölgeleri Kanunu ve Organize Sanayi Bölgeleri Kanununda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun)²⁹

Kanunun amacı endüstri bölgelerinin kurulması, yönetim ve işletilmesine ilişkin esasları düzenlemektir. Kanunda, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının, kurum ve kuruluşlar veya yönetici şirketin başvurusuna istinaden veya resen yer seçimi yapmak suretiyle endüstri bölgelerinin kurulması önerisinde bulunabileceği; endüstri bölgeleri sınırları içerisinde yapılacak ve hazırlama usul ve esasları Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından belirlenecek 1/5000 ölçekli nazım imar plânı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar plânı ve parselasyon plânları ve değişiklikleri ile altyapı ile ilgili etüt, harita, plân ve projelerin Bakanlık tarafından

²⁷ Resmî Gazete Tarihi: 22.12.1981 Sayısı: 17552.

²⁸ Resmî Gazete Tarihi: 15.04.2000 Sayısı: 24021.

²⁹ Resmî Gazete Tarihi: 19.01.2002 Sayısı: 24645.

onaylanacağı; ileri teknoloji kullanılması ve araştırma geliştirmeye imkân tanınması şartıyla, bilişim teknolojisi, tıp teknolojisi ve tarımsal endüstri de dahil, ihtisas endüstri bölgeleri oluşturulabileceği; ihtisas endüstri bölgelerinin kuruluş ve işletilmesi ile yararlanılacak teşviklerin, diğer endüstri bölgelerinde uygulanan usul ve esaslara tâbi olduğu; üzerinde kurulu sanayi tesisi bulunan, arazi alanı yüz elli bin metrekareden büyük, kurulduğu dönemde geçerli olan imar plânları uyarınca gerekli izinleri alarak faaliyete geçmiş ve yeni yapılacak yatırım yeri için en az elli bin metrekare tevsî imkânı sağlayan alanlar veya üzerinde kurulu sanayi tesisi bulunmayan, iki yüz bin metrekareden büyük alanların gerçek ya da tüzel kişilerin başvurusu [*üzerine*], Cumhurbaşkanınca özel endüstri bölgesi olarak ilan edileceğine dair düzenlemeler yer almaktadır.

3213 sayılı Maden Kanunu³⁰

Kanunda madenlerin milli menfaatlere uygun olarak aranması, işletilmesi, üzerinde hak sahibi olunması ve terk edilmesi ile ilgili esas ve usuller düzenlenmektedir. Kanunun “Madencilik faaliyetlerinde izinler” başlıklı 7. maddesinde özel çevre koruma bölgeleri, milli parklar, yaban hayatı koruma ve geliştirme sahaları, muhafaza ormanları, 4/4/1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanununa göre korunması gerekli alanlar, 1 inci derece askeri yasak bölgeler, 1/5000 ölçekli imar planı onaylanmış alanlar, 1 inci derece sit alanları ile madencilik amacı dışında tahsis edilen ve Maden ve Petrol İşleri Genel Müdürlüğü tarafından uygun görüş verilen elektrik santralleri, organize sanayi bölgeleri, petrol, doğalgaz ve jeotermal boru hatları gibi yatırım alanlarına ait koordinatların ilgili kurumlar tarafından Maden ve Petrol İşleri Genel Müdürlüğüne bildirilmesi gerektiği hükme bağlanmıştır.

1.3.3. Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri

1 numaralı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 102(1)(i). maddesi ile bütünleşik kıyı alanları yönetimi ve planlaması çalışmaları, kıyı alanlarının düzenlenmesine dair iş ve işlemler ile bu alanlara ilişkin jeolojik ve jeoteknik etütleri yapmak, yaptırmak ve onaylamak, kıyı kenar çizgisini tespit etmek, onaylamak ve tescilini sağlamak görevi Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğüne verilmiştir.

1.3.4. Yönetmelikler

³⁰ Resmî Gazete Tarihi: 15.06.1985 Sayısı: 18785.

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği³¹

Yönetmeliğin amacı; fiziki, doğal, tarihi ve kültürel değerleri korumak ve geliştirmek, koruma ve kullanma dengesini sağlamak, ülke, bölge ve şehir düzeyinde sürdürülebilir kalkınmayı desteklemek, yaşam kalitesi yüksek, sağlıklı ve güvenli çevreler oluşturmak üzere hazırlanan, arazi kullanım ve yapılaşma kararları getiren mekânsal planların yapımına ve uygulanmasına ilişkin usul ve esasları belirlemektir. Her tür ve ölçekteki mekânsal planlar ile bu planlara ilişkin revizyon, ilave, değişikliklerin yapılmasına ve incelenmesine, mekânsal planlar ile özel amaçlı plan ve projelere yönelik usul ve esaslar Yönetmelik kapsamındadır.

Yönetmelikle mekânsal planlamayla ilgili, kapsadıkları alan ve amaçları açısından Mekânsal Strateji Planları, Çevre Düzeni Planları ve İmar Planları olarak hazırlanması; planlama kademelerinin, üst kademededen alt kademeye doğru sırasıyla; Mekânsal Strateji Planı, Çevre Düzeni Planı, Nazım İmar Planı ve Uygulama İmar Planından oluşması; mekânsal planların, plan kademelenmesine uygun olarak hazırlanması; her planın, planlar arası kademeli birliktelik ilkesi uyarınca yürürlükteki üst kademe planların kararlarına uygun olması, raporu ile bütün oluşturması ve bir alt kademedeki planı yönlendirmesi zorunluluğu şeklinde mekânsal plan kademelenmesi ve esasları öngörülmüştür.

Yönetmelik ile bütünleşik kıyı alanları planının tanımı yapılmıştır. Tanıma göre bütünleşik kıyı alanları planı, kıyıları, etkileşim alanı ile birlikte tüm sektörel faaliyet ve planları, sosyal ve ekonomik konuları da içerecek şekilde bütünleşik bir yaklaşımla ele alan; kıyı alanlarındaki fonksiyon ve faaliyetler ile kıyı alanlarına yönelik hedefler arasındaki uyumu sağlayan; sürdürülebilir gelişme ilkesi doğrultusunda kıyı ekosisteminin korunmasını ve doğal kaynakların kullanımını gözeterek; ulaşım türleri ile ilgili kıyıda yapılması gerekli altyapı tesislerini içeren; koruma ve kullanma dengesini sağlayacak biçimde mekânsal hedef, strateji ve eylem önerilerini ve yönetim planını kapsayan, 1/25.000 veya 1/50.000 ölçekte şematik ve grafik planlama diline uygun, plan paftası ve planlama raporu ile bütün olarak stratejik planlama yaklaşımı çerçevesinde ilgili kurum ve kuruluşlar ile işbirliği içinde hazırlanan plandır.

Bütünleşik kıyı alanları planının, mekânsal planlama kademelenmesinde yer almayan, kıyı ve etkileşim alanına özgü stratejik yaklaşımla hazırlanan ve imar planlarını yönlendiren plan olduğu belirtilmiştir.

Yönetmeliğe göre hazırlanacak her tür ve ölçekteki mekânsal planların, Yönetmelikte öngörülen genel planlama ilke ve esaslarına, planların hazırlanması ile ilgili standartlara, gösterim tekniklerine ve tanımlara uygun olarak yapılması gerektiği ifade edilmiştir. Ayrıca, genel planlama esasları dışında, plan türleri dikkate alınarak, mekânsal planların yapımına dair esaslar, mekânsal strateji planlarına dair esaslar, çevre düzeni planlarına dair esaslar, imar planlarına dair esaslar, koruma amaçlı imar planlarına dair esaslar, bütünleşik kıyı alanları

³¹ Resmî Gazete Tarihi: 14.06.2014 Sayısı: 29030.

planlarına dair esaslar, kentsel tasarım projelerine dair esaslar ayrıntılı olarak ele alınmış, elde edilecek verilere ve araştırma konularına yer verilmiştir.

Yönetmelikte bütünleşik kıyı alanları planlarının, bölgesel düzeyde, kıyı alanlarına yönelik sektörel eğilimler, öngörüler ve hedeflere dayalı mekânsal stratejiler; kıyı alanları ve etkileşim alanlarına odaklı olarak bütünsel bir yaklaşımla geliştirilmesi esas alınmıştır. Buna göre planlar hazırlanırken;

- a) Kıyı alanlarında sürdürülebilir gelişme ilkesi doğrultusunda; hassas ekosistemler korunarak doğal ve kültürel kaynaklardan yararlanmada sektörler ve faaliyetler arası uyumun sağlanması,
- b) Kıyıya denizden veya karadan erişilebilirlik, kıyılardan yararlanmada kamu yararı ve eşitlik ilkesi çerçevesinde stratejilerin geliştirilmesi,
- c) Kıyı alanlarında yetki ve sorumluluğu olan kurumlar ve idareler ile kıyıda faaliyet gösteren sektörler arası uyum ve eşgüdümeye yönelik yönetim modelinin oluşturulması, planlama ve yönetime ilişkin uygulama araçlarının geliştirilmesi,
- ç) Kıyılarla ilgili bölgesel ve il düzeyinde yapılacak planlara ve çalışmalara yol göstermesi, şematik ve grafik planlama dili kullanılarak hazırlanması,
- d) Planlama sürecinde kıyı alanlarının mevcut profilinin çıkarılması,
- e) Var olan potansiyeller ve fırsatlarla birlikte sorunlar ve kısıtların ortaya konulması,
- f) Alana ilişkin güncel bilgilerden hareketle alt bölgeler özelinde mekânsal gelişme ve planlama stratejilerinin tarif edilmesi,
- g) Stratejilerin hayata geçirilmesini sağlayacak ve kolaylaştıracak katılımcı bir yönetim modelinin geliştirilmesinin,

esas olduğu vurgulanmıştır.

Ayrıca, bütünleşik kıyı alanları planlarının hazırlanması sürecinde, aşağıda genel başlıklar halinde belirtilen konularda ilgili kurum ve kuruluşlardan veriler elde edilmesi; bu veriler kapsamında deniz, akarsu, göl, gölet ve kara tarafındaki etkileşim bölgelerine ilişkin aşağıdaki analiz, etüt ve araştırmaların yapılması gerektiği belirtilmiştir:

- a) Kıyı ekosistemi.
- b) Afet tehlikeleri (deprem, heyelan, kaya düşmesi, su baskınları, tsunami,vb.).
- c) Dalga ve rüzgâr iklimi, su çevrim özellikleri, deniz akıntıları, fırtına kabarması, deniz seviyesi yükselmesi.
- ç) Kıyı kenar çizgisi ve sahil şeridi uygulamaları.

- d) Ana ulaşım bağlantıları (Karayolu, demiryolu, denizyolu, havayolu).
- e) Limanlar, ticari iskeleler, balıkçı barınakları, boru hatları, tersaneler.
- f) Deniz ticareti ve deniz ulaşımı.
- g) Doğalgaz ve petrol ürünleri depolama iletim ve rafineri tesisleri.
- ğ) Turizm ve konaklama tesisleri, yat ve kruvaziyer turizmi.
- h) Balıkçılık, su ürünleri ve balık çiftlikleri.
- ı) İçmesuyu sistemi, katı atık yönetimi ve hava kalitesi.
- i) Sahil güvenlik, dalışa yasak bölgeler.
- j) Yerleşim alanlarının kıyı yönünde ve kıyı ile ilişkili genişleme eğilimi.

Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik³²

Yönetmeliğin amacı, deniz, tabii ve suni göller ve akarsularda kıyı kenar çizgisinin tespiti, kıyıların kullanılması ve korunması ile kıyılarda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda, deniz ve göllerin kıyıların devamı niteliğinde olan sahil şeritlerinde planlama ve uygulama esaslarını belirlemektir. Yönetmelik, deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile sahil şeritlerini, bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkân ve şartlarını, kıyılarda ve sahil şeritlerinde planlama ve yapılanma esaslarını doldurma ve kurutma yolu ile arazi kazanma ve kullanma esaslarını, kıyı kenar çizgisi tespit komisyonunun teşekkülü, görev ve yetkileri, çalışma şekli ile Kanunun uygulanmasına açıklık getiren esasları kapsar.

Yakın tarihte Yönetmelikte birtakım değişiklikler yapılmıştır:

- Yönetmeliğin 4 üncü maddesinde yer alan “Kıyı Kenar Çizgisi” tanımının son paragrafı, “Kısmi Yapılaşma” tanımının (c) ve (d) bentleri ile “Liman”, “Balıkçı Barınağı”, “Sosyal ve Teknik Altyapı” tanımları değiştirilmiş; aynı maddeye “Barınak”, “Tonoz Sistemleri”, “Rekreatif Amaçlı İskele” tanımları eklenmiştir.
- Yönetmeliğin üçüncü bölüm başlığında yer alan “Kıyıda” ibaresinden sonra gelmek üzere “, Denizde” ibaresi eklenmiş; 12. maddesinin başlığında yer alan “Kıyıda” ibaresinden sonra gelmek üzere “ve Denizde” ibaresi eklenmiştir.
- Yönetmeliğin 13. maddesinin başlığında yer alan “Kıyıda” ibaresinden sonra gelmek üzere “ve Denizde” ibaresi eklenmiş, aynı maddenin birinci fıkrasının (a), (b), (c) bentleri değiştirilmiş ve aynı fıkra yeni bentler ile aynı maddeye birinci fıkradan sonra gelmek üzere yeni fıkra eklenmiştir.

³² Resmî Gazete Tarihi: 03.08.1990 Sayısı: 20594.

- Yönetmeliğin 15. maddesinin başlığı “Kıyıda, Denizde ve Doldurma ve Kurutma Yoluyla Kazanılan Arazilerde Yapı Ruhsatı” olarak; ilaveten maddenin içeriği de değiştirilmiştir.
- Yönetmeliğin Sahil Şeridinde Planlama ile ilgili 17. maddesinin beşinci ve on ikinci fıkraları aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu’na tabi alanlardan sahil şeridini kapsayanlarda uygulama imar planları, aynı Kanununun 7. maddesi uyarınca düzenlenip onaylanarak yürürlüğe girer.”

“Kara alanı ise; dalgakıranlar da dâhil olmak üzere, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler ile kıyıda ve sahil şeritlerinde kıyı yapılarının kullandığı toplam alanı ifade eder.”

Limanlar Yönetmeliği³³

Yönetmeliğin amacı; liman başkanlıklarının liman idari sınırları ve sahası ile demirleme sahalarını belirlemek, idari sahadaki gemilerin veya deniz araçlarının seyir, demirleme veya kıyı tesislerine yanaşma, bağlama veya ayrılmalarında uyulacak kurallar ile her türlü yük ve yolcunun tahmil ve tahliye yöntemlerini, yer ve zamanlarını, gemilerin veya deniz araçlarının bildirimlerini, kılavuzluk ve römorkörcülük ile ilgili gereklilikler ile idari sahadaki seyir, can, mal, çevre güvenliği ve emniyeti ile disiplinin sağlanmasına ilişkin gereklilikleri ve diğer ilgili hususları düzenlemektir.

Yönetmelik ekinde Kocaeli Liman Başkanlığı’nın saha sınırı koordinatlarına yer verilmiş olsa da, bu rapora konu bölgenin çalışma alanı sınırı dışında kalmaktadır. Sakarya ilinde bulunan Karasu Liman Başkanlığı’nın saha sınırı koordinatlarına yer verilmiştir.

Tersane, Tekne İmal ve Çekek Yeri Hakkında Yönetmelik³⁴

Yönetmelikle, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili mevzuatı gereği iç sularda, kıyı ve sahil şeridi ile dolgu ve kurutma yoluyla kazanılan alanlar üzerinde imar planı kararıyla belirlenen mevcut ve yeni kurulacak olan tesislerin yer, kapasite ve benzeri niteliklerinin planlanması, kurulmalarına ilişkin usul ve esaslar, tevsi yatırımlar, kapasitelerinin artırılması, modern üretim ve yönetim çerçevesinde projelerin incelenerek onaylanması, asgari güvenlik şartları çerçevesinde denetim ve belgelendirme ile yüzer havuzların çalışma usul ve esaslarını belirlemek amaçlanmıştır.

³³ Resmî Gazete Tarihi: 31.10.2012 Sayısı: 28453.

³⁴ Resmî Gazete Tarihi: 28.06.2015 Sayısı: 29400.

Hazine Taşınmazlarının Tersane, Tekne İmal ve Çekrek Yeri Yatırımlarına Tahsisine İlişkin Yönetmelik³⁵

Yönetmelikle, Hazinesinin özel mülkiyetindeki taşınmazlar ve/veya Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerler üzerinde yat çekrek yeri hariç, yeni tersane, tekne imal ve çekrek yeri yapılmak amacıyla irtifak hakkı tesis edilmesi veya kullanma izni verilmesi ile mevcut olan tersane, tekne imal ve çekrek yerlerine ilişkin iş ve işlemler ve mevcut irtifak hakkı ve kullanma izni sözleşmelerinde yapılacak değişikliklere ilişkin usul ve esaslar düzenlenmiştir.

Türkiye Kıyı ve Liman Yapıları Deprem Yönetmeliği³⁶

6 Ekim 2021'de yürürlüğe giren Yönetmelik ile yeni yapılacak kıyı ve liman yapılarının deprem etkisi altında tasarımı ile mevcut yapıların performanslarının değerlendirilmesi ve güçlendirme tasarımı için gerekli kurallar ve minimum koşullar belirlenmektedir.

Kıyı Tesislerine İşletme İzni Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Hakkında Yönetmelik³⁷

Yönetmeliğin amacı, kıyıda yapılabilecek liman, kruvaziyer liman, yat limanı, marina, yolcu terminali, iskele, rıhtım, barınak, yanaşma yeri, akaryakıt/sıvılaştırılmış petrol gazı boru hattı ve şamandıra sistemleri ve benzeri kıyı tesisleri ile deniz ulaşımına yönelik diğer üst ve altyapı tesislerine işletme izni verilmesine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

Bu Yönetmelik kapsamındaki kıyı tesislerinin inşası ile ilgili olarak, ulusal denizcilik politikamız ile ulusal mevzuat ve Türkiye'nin taraf olduğu uluslararası sözleşmeler çerçevesinde deniz ve iç sularda liman sınırlarını ve buna ilişkin koordinatları belirlemek, bu sınırlar içerisinde faaliyette bulunan gerçek kişiler ile kamu ve özel hukuk tüzel kişiliklerinin yerine getireceği denizcilik ve limancılık hizmetlerine ilişkin tüm faaliyet izinlerini vermek, koordine etmek, denetlemek ve izinsiz faaliyetleri durdurmak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın yetki ve sorumluluğuna verilmiştir.

Gemi Söküm Yönetmeliği³⁸

Yönetmeliğin amacı söküm bölgesi olarak belirlenen veya belirlenecek olan alan içinde, hurda gemilerin demirlemeleri, sahile baştankara, kıçtankara veya Lok ve Dok gibi diğer teknik imkanlarla gerekli tedbirlerin alınarak, insan ve çevre sağlığı açısından ilgili mevzuat hükümlerine göre gemi söküm işleminin yerine getirilmesi ve ülkemizde gemi söküm faaliyetlerinin gemi söküm bölgelerinde yürütülmesi olup, gemi söküm bölgesi olarak belirlenen kara alanını, sınırları İdare tarafından koordinatlarla belirlenmiş deniz alanını, gemi sökümçüsünü ve sökülme için bölgede bulunan gemileri kapsar. Yönetmelikte gemi söküm

³⁵ Resmî Gazete Tarihi: 04.07.2014 Sayısı: 29050.

³⁶ Resmî Gazete Tarihi: 06.10.2020 Sayısı: 31266.

³⁷ Resmî Gazete Tarihi: 18.02.2007 Sayısı: 26438.

³⁸ Resmî Gazete Tarihi: 08.03.2004 Sayısı: 25396.

yetki belgesi, söküme izni, bölge ve gemi söküme işlemine yönelik genel esaslar ile tedbirler hakkında hükümler sevk edilmiştir.

Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik³⁹

Yönetmelik, Türkiye'nin deniz yetki alanlarında, Türk Boğazları Bölgesinde, kanallarda ve iç sularda, Bakanlığın asli görevi olan seyir emniyeti ile can, mal, deniz ve çevre güvenliğinin sağlanmasına yardımcı olmak maksadıyla gemilere seyir ve manevra yardımı yapmak üzere verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerine ilişkin usul ve esaslar ile bu hizmetleri vereceklerin sahip olması gereken vasıfları belirlemek ve gerekli yetkilendirme ve denetimleri yapmak amacıyla hazırlanmıştır.

Yönetmelik hükümleri, Türkiye'nin deniz yetki alanlarında, Türk Boğazları Bölgesinde, kanallarda ve iç sularda kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetlerine ilişkin usul ve esasları kapsar. Askeri gemiler ve askeri tesisler bu Yönetmelik kapsamı dışındadır. Kamu kurum ve kuruluşları tarafından işletilmekte olan kıyı tesisleri ile özelleştirme sonucu işletme/imtiyaz hakkı elde etmiş olan kuruluşlar tarafından işletilmekte olan kıyı tesislerine verilen kılavuzluk ve römorkörcülük hizmetleri bu Yönetmelik kapsamı dışındadır.

Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulunun 12/11/2020 tarihli ve YD İtiraz No:2020/476 sayılı kararı ile bu yönetmeliğin yürütmesi durdurulmuştur.

Kum Çakıl ve Benzeri Maddelerin Alınması, İşletilmesi ve Kontrolü Yönetmeliği⁴⁰

Orman sayılan alanlar dışındaki yerlerden, kum, çakıl ve benzeri maddelerin çevreye ve insan sağlığına zarar vermeyecek şekilde alınması, işletilmesi ve kontrolü ile ilgili esaslar düzenlenmektedir.

Dip Tarama Malzemesinin Çevresel Yönetimi Yönetmeliği⁴¹

Yönetmeliğin amacı, deniz ve kıyı alanları ile nehir ağızlarında gerçekleştirilen dip tarama faaliyetlerinin çevresel yönetimi, bu faaliyetler sonucunda ortaya çıkan tarama malzemelerinin faydalı kullanımı ile çevre ve insan sağlığına zarar vermeyecek şekilde deniz ortamına boşaltılması veya bertarafına dair usul ve esasları belirlemektir. Yönetmeliğin kapsamı, deniz ve kıyı alanları ile nehir ağızlarının kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında gerçekleştirilen dip tarama faaliyetleri ile bu faaliyetler sonucunda ortaya çıkan tarama malzemelerinin standartlarını, bu malzemelerin boşaltılacağı deniz alanlarının kriterlerini, boşaltım yöntemlerini, bertaraf ve faydalı kullanım olanaklarını, alınması gereken izinleri, faaliyetin deniz çevresine olan etkilerinin izlenmesine ilişkin hususları ve idareye yapılacak olan raporlamadır.

³⁹ Resmî Gazete Tarihi: 08.01.2020 Sayısı: 31002.

⁴⁰ Resmî Gazete Tarihi: 08.12.2007 Sayısı: 26724.

⁴¹ Resmî Gazete Tarihi: 14.01.2020 Sayısı: 31008.

Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği⁴²

Ülkenin yeraltı ve yerüstü su kaynakları potansiyelinin korunması ve en iyi bir biçimde kullanımının sağlanması için, su kirlenmesinin önlenmesini sürdürülebilir kalkınma hedefleriyle uyumlu bir şekilde gerçekleştirmek üzere gerekli olan hukuki ve teknik esasları belirlenmektedir.

Sulak Alanların Korunması Yönetmeliği⁴³

Türkiye'nin karasal sınırları ve kıta sahanlığı dâhilinde yer alan sulak alanların korunması, yönetimi ve geliştirilmesi ile bu konuda görevli kurum ve kuruluşlar arasında iş birliği ve koordinasyon esaslarını belirlemektir. Sulak alanların korunmasında çeşitli ilkelere uyulması zorunlu olup, bunlar arasında havzada yapılacak proje ve faaliyetlerin sulak alana etkisinin dikkate alınması mevcuttur. Yönetmelikle, sulak alanların doldurulması ve kurutulması yasaklanmış olup, bu yolla arazi kazanılamayacağı hükme bağlanmıştır. Ayrıca sulak alanlardan su alımı ve kum alımı ile ilgili maddeler de sevk edilmiştir.

Su Ürünleri Yetiştiriciliği Yönetmeliği⁴⁴

Yönetmeliğin amacı; ülkemiz su kaynakları potansiyelinin verimli şekilde kullanılması, su ürünleri yetiştiriciliğinde sürdürülebilirliğin sağlanması, çevrenin korunması ve kaliteli/güvenli gıda temini için, su ürünleri yetiştiriciliği ile ilgili yatırımların, planlı bir şekilde gerçekleştirilmesi ve üretim sırasında etkin denetimin sağlanmasıdır. Yönetmelikte, su ürünleri yetiştiriciliği amacıyla kurulacak tesislerin yerlerine ve aranacak şartlara, bu tesislerin kuruluş, izin, onay ve proje işlemlerine dair hükümler getirilmektedir.

Denizlerde Faaliyet Gösteren Balık Çiftliklerinin Çevresel Yönetimi Yönetmeliği⁴⁵

Yönetmelik ile balık çiftliklerinin kurulamayacağı hassas deniz alanlarının belirlenmesi ve balık çiftliklerinin deniz çevresine olan etkilerinin izlenerek çevresel yönetimine ilişkin usul ve esasların oluşturulması amaçlanmış olup, balık çiftliklerinin çevresel açıdan uymaları gereken kriterleri, balık çiftliklerinin deniz çevresine olan etkilerinin izlenmesini, getirilecek kısıtlamaları ve yapılması gereken raporlamaları kapsar.

Balıkçı Barınakları Yönetmeliği⁴⁶

Balıkçı Barınaklarının yer seçiminde yer tespiti ve imar planı ile bu barınakların işletilmesi ilgili düzenlemeler getirilmektedir.

⁴² Resmî Gazete Tarihi: 31.12.2004 Sayısı: 25687.

⁴³ Resmî Gazete Tarihi: 04.04.2014 Sayısı: 28962.

⁴⁴ Resmî Gazete Tarihi: 29.06.2004 Sayısı: 25507.

⁴⁵ Resmî Gazete Tarihi: 28.10.2020 Sayısı: 31288.

⁴⁶ Resmî Gazete Tarihi: 29.04.1978 Sayısı: 16273.

Kıyı Alanları Yönetimi (KAY) Türk Milli Komitesi Yönetmeliği⁴⁷

Ülkemizin en değerli doğal kaynaklarından olan kıyı alanlarının den-geli, uzun erimli ve etkin bir biçimde ve kaynağı yok etmeyen düzeyde kullanılmasına, bu alan-larımızın doğal Özelliklerinin korunmasına katkıda bulunmak üzere, ilgili çalışmaları özendirmek ve desteklemek; üniversiteler, kamu ve özel sektör kuruluşları ve gönüllü kuruluşlar arasında iletişim ve iş birliğini güçlendirmek amacıyla Yönetmelikle Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi kurulmuştur. Ancak, halihazırda Komite aktif değildir.

Seyir Yardımcıları Yönetmeliği⁴⁸

Yönetmelikte, Türkiye'nin deniz yetki alanlarında, iç sularında veya kıyılarında mevcut ya da kurulacak seyir yardımcılarının kurulumu, işletimi ve denetimiyle kurulum ihtiyacına ilişkin usul ve esaslar, görev, yetki ve sorumluluklarla ilgili hükümler yer almaktadır.

Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Yönetmeliği⁴⁹

Yönetmeliğin amacı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Plan ve Koordinasyon Kurulunun görevlerini, çalışma usul ve esaslarını, hidrografik, oşinografik, deniz jeofiziği ve jeolojisi veri, bilgi, ürün ve deniz haritalarının yönetimi, arşivlenmesi, yayımlanması, paylaşılması ve bunlara gizlilik derecesi verilmesine ilişkin usul ve esasları belirlemektir. Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığı Ulusal hidrografi, oşinografi, deniz jeolojisi ve jeofiziği veri ve bilgi merkezi ve arşivi görevini yürütmekle görevli olduğundan önemli bir birikimi haizdir.

Gemilerden Atık Alınması ve Atıkların Kontrolü Yönetmeliği⁵⁰

Yönetmeliğin amacı; Türkiye'nin deniz yetki alanlarında gemilerin normal faaliyetlerinden kaynaklanan atıkların deniz ortamına verilmesinin önlenmesi amacıyla gemilerden; atıkların alınması, depolanması ve bertaraf tesislerine taşınması ile ilgili işlemlerin yapılması ve bu amaçla limanlarda kurulması ve işletilmesi gerekli olan atık kabul tesisleri ve atık alma gemilerine ilişkin usul ve esasları düzenlemektir.

Tehlikeli Yüklerin Denizyoluyla Taşınması ve Yükleme Emniyeti Hakkında Yönetmelik⁵¹

Yönetmeliğin amacı; denizyoluyla yapılacak tehlikeli yük taşımacılığı faaliyetinin güvenli, ekonomik, seri, kaliteli, çevreye olumsuz etkisi en az ve diğer taşımacılık faaliyetleri ile uyumlu şekilde yapılması ve denizyoluyla taşınan yüklerin yükleme emniyetinin

⁴⁷ Resmî Gazete Tarihi: 18.01.1993 Sayısı: 21469.

⁴⁸ Resmî Gazete Tarihi: 25.05.2009 Sayısı: 27238.

⁴⁹ Resmî Gazete Tarihi: 07.11.2019 Sayısı: 30941.

⁵⁰ Resmî Gazete Tarihi: 26.12.2004 Sayısı: 25682.

⁵¹ Resmî Gazete Tarihi: 14.11.2021 Sayısı: 31659.

sağlanmasıdır. Bu kapsamda kıyı tesislerinin yeterliliği, denetimi ve yaptırımlara ilişkin hükümler getirilmiştir.

Korunan Alanlarda Yapılacak Planlara Dair Yönetmelik⁵²

Yönetmelik, milli parklar, tabiat parkları, tabiat anıtları, tabiatı koruma alanları, sulak alanlar, özel çevre koruma bölgeleri ve benzeri koruma statüsü bulunan diğer alanlarda yapılacak planlar ile doğal sit alanlarında yapılacak koruma amaçlı imar planlarının hazırlanması, yapım esasları, gösterimi, onaylanması, uygulaması, denetimi ve bu planları hazırlayacak müelliflerin nitelikleri ile görev, yetki ve sorumluluklarına ilişkin usul ve esasları belirlemek amacıyla hazırlanmıştır.

Tabiat Varlıkları ve Doğal Sit Alanları ile Özel Çevre Koruma Bölgelerinde Bulunan Devletin Hüküm ve Tasarrufu Altındaki Yerlerin İdaresi Hakkında Yönetmelik⁵³

Yönetmelikle, kıyıların 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğe uygun olarak kullanılması ve kıyıların kamunun kullanımına açık tutulması kaydı ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığınca kiralanabileceği; ayrıca ilgili kuruluşlardan izin alınmak suretiyle, kıyıda deniz turizmi tesisleri, tersane, liman, barınak, iskele, yavaşma yeri, rıhtım ve benzeri türde tesis yapan yatırımcılara azami otuz yıla kadar kullanma izni verilebileceği düzenlenmektedir.

Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgelerinde ve Turizm Merkezlerinde Planlamaya ve Uygulamaya İlişkin Yönetmelik⁵⁴

Yönetmeliğin amacı, Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri ve Turizm Merkezlerinde her ölçekte imar planlarının yapılması, yaptırılması ve resen onaylanması ve tadil edilmesine ilişkin işlemler ile Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgeleri ile Turizm Merkezleri içinde imar planları ile turizme ayrılan yerlerdeki taşınmazların üzerinde yer alan Kültür ve Turizm Bakanlığından belgeli turizm tesislerinin yüksek nitelikli ve çevreye duyarlı hale getirilmesi için bu tesislerin plan, fen, sağlık ve sürdürülebilir çevre şartlarına uygun yapı ve yapılaşma koşulları ile projelendirilmelerine ilişkin hususları düzenlemektir.

Madencilik Faaliyetleri İzin Yönetmeliği⁵⁵

Yönetmelik, orman, muhafaza ormanı, ağaçlandırma alanları, kara avcılığı alanları, özel çevre koruma bölgeleri, milli parklar, tabiat parkları, tabiat anıtı, tabiatı koruma alanı, tarım, mera, sit alanları, su havzaları, kıyı alanları ve sahil şeritleri, karasuları, turizm bölgeleri, alanları ve merkezleri ile kültür ve turizm koruma ve gelişim bölgeleri, askerî yasak bölgeler, imar alanları ve mücavir alanlarda madencilik faaliyetlerinin çevresel etki değerlendirmesi,

⁵² Resmî Gazete Tarihi: 23.03.2012 Sayısı: 28242.

⁵³ Resmî Gazete Tarihi: 02.05.2013 Sayısı: 28635.

⁵⁴ Resmî Gazete Tarihi: 03.11.2003 Sayısı: 25278.

⁵⁵ Resmî Gazete Tarihi: 21.06.2005 Sayısı: 25852.

gayrisihhi müesseseler ile ilgili hususlar dahil hangi esaslara göre yürütüleceğini kapsar. Denizlerde kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki bölge ve deniz sahil şeritlerinde I (a) Grubu maden ruhsatı verilemez. Kıyı çizgisinden deniz istikametine doğru I (a) Grubu maden işletme ruhsatı verilecek yerler, valilikçe gerekli incelemeler yapılarak belirlenir. 20 metreden daha az derin denizlerde I (a) Grubu maden işletme ruhsatı verilmez.

Yaban Hayatı Koruma ve Yaban Hayatı Geliştirme Sahaları ile İlgili Yönetmelik⁵⁶

Yönetmelik kapsamında, 4915 sayılı Kara Avcılığı Kanunu kapsamında olan av ve yaban hayvanları ile birlikte bunların yaşama ortamlarını korumak amacıyla yaban hayatı koruma ve yaban hayatı geliştirme sahalarının kuruluşu, yönetimi, denetimi ve bu alanlarda izin verilecek ve yasaklanacak faaliyetlerle ilgili usul ve esaslar düzenlenmektedir. Yönetmelikte yaban hayatı koruma ve geliştirme sahalarında, yönetim ve gelişme planlarında yer alan faaliyetler ve yapılaşmalar dışındaki faaliyetler ve yapılaşmalara izin verilmesi, ekosistemin bozulması, u alanların dışında da olsa bu sahalara olumsuz etki yapacak tesislere izin verilmesi, varsa mevcut tesislerin atıkları arıtılmadan bırakılması yasaklanmıştır. Ayrıca, bu sahalar içerisinde çöp depolama ve imha alanlarının oluşturulamayacağı, onaylanmış plânlarda belirtilen yapı ve tesisler dışında hiçbir yapı ve tesis kurulamayacağı, irtifak hakkı tesis edilemeyeceği hükmüne bağlanmıştır.

Kirletici Salım ve Taşıma Kaydı Yönetmeliği⁵⁷

Yönetmelik ile çevrenin korunması ile yayılı kaynaklar ve sanayi kaynaklı çevre kirliliğinin azaltılması için kirleticilerin salım ve taşıma kaydının oluşturulmasına yönelik usul ve esasları düzenlemek amaçlanmıştır.

Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği⁵⁸

Yönetmeliğin amacı; plan, fen, sağlık ve sürdürülebilir çevre şartlarına uygun yapı ve yapılaşma ile projelendirmeye ve denetime ilişkin usul ve esasları belirlemek olup, Yönetmeliğin kapsamına uygulama imar planı bulunan alanlar girmektedir. Yönetmelikte uygulama imar planı olmayan alanlarda yapı ruhsatı düzenlenemeyeceği genel ilkesi getirilmiş ve arsalar, yapılaşmaya, yapılara, projeler ve yapı izin belgeleri ile denetime dair oldukça detaylı düzenlemeler getirilmiştir.

Kıyı alanları ile ilgili olarak Yönetmelikte, devletin güvenlik ve emniyeti ile Türk Silahlı Kuvvetlerinin harekât ve savunması bakımından gizlilik arz eden yapılar ile Sahil Güvenlik Komutanlığına, Jandarma Genel Komutanlığına ve Emniyet Genel Müdürlüğüne ait hareket, eğitim ve savunma amaçlı yapılar ve mülkiyeti kime ait olursa olsun bu nitelikte olduğu ilgili Bakanlık veya kamu kuruluşunca ilgili idareye bildirilen her türlü yapıya Yönetmeliğin 55. maddesinde sayılan belgeler aranmaksızın sadece mülkiyet bilgileri ve her türlü sorumluluğun

⁵⁶ Resmî Gazete Tarihi: 08.11.2004 Sayısı: 25637.

⁵⁷ Resmî Gazete Tarihi: 04.12.2021 Sayısı: 31679.

⁵⁸ Resmî Gazete Tarihi: 03.07.2017 Sayısı: 30113.

kurumlarına ait olduğuna ilişkin yazı alınmak suretiyle müdürlük tarafından yapı ruhsatı verileceği; bu yapıların projelerinin varsa imar planına uygun olması, ilgili Bakanlık veya kamu kuruluşunca onaylanması gerektiği; ancak lojman, sosyal ve kültürel tesisler ile ticari faaliyet gösterilen yapıların bu hükmün dışında olduğu; iskân dışı alanlarda, kıyı imar planı olmayan alanlarda, Devletin güvenlik ve emniyeti ile Türk Silahlı Kuvvetlerinin, Sahil Güvenlik Komutanlığının, Jandarma Genel Komutanlığının ve Emniyet Genel Müdürlüğünün harekât ve savunması bakımından gizlilik arz eden mühimmat yapıları, sığınak, radar istasyonları ile nöbet kulübeleri, gözetleme kuleleri, gemi/bot destekleme tesisleri ve karakol yapılarında her türlü sorumluluğun kurumlarına ait olduğuna ilişkin yazı alınmak suretiyle imar planı ve yapı ruhsatı aranmayacağına yönelik hüküm sevk edilmiştir.

Yönetmelikte 25.02.2022 tarihli ve 31761 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan değişiklikle, yapı projeleri hakkındaki 57. maddeye eklemeler yapılmış, ayrıca 57. maddeden sonra gelmek üzere “Binalarda tasarruf tedbirleri ve iklim değişikliğine dair ilkeler” başlıklı yeni bir madde ihdas edilmiştir.

Plansız Alanlar İmar Yönetmeliği⁵⁹

Yönetmeliğin amacı belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışında kalan ve imar plânı bulunmayan alanlardaki yapılaşmaların fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun teşekkülünü sağlamak olup, Yönetmeliğin hükümleri imar planı bulunmayan ve/veya son nüfus sayımına göre nüfusu 10.000 in altında olan belediyelerin yerleşik alan sınırları içinde; belediye ve mücavir alan sınırları içindeki köy ve mezraların yerleşik alanlarında; belediye ve mücavir alan sınırları dışında imar planı bulunmayan köy ve mezraların yerleşik alanları ve civarında; belediye ve mücavir alan sınırları içinde veya dışında imar planı ve yerleşik alan sınırları dışında kalan iskan dışı alanlarda ve 3194 sayılı İmar Kanununun 8(1)(ğ) maddesi kapsamında büyükşehir belediyelerince tespiti yapılmış olup uygulama imar planı bulunmayan kırsal yerleşik alan ve civarında uygulanır. Ayrıca bu alanların onaylı bir çevre düzeni planı kapsamında kalması halinde, öncelikle çevre düzeni planı kararlarına uyulacağı hükme bağlanmıştır.

Yönetmelikte parsel ve yapılarla ilgili hükümler getirilmiş; belediye mücavir alan sınırları dışında planı bulunmayan köy ve mezraların yerleşik alanları ve kırsal yerleşik alanlar ile belediye ve mücavir alan sınırları içinde ve dışındaki yerleşme alanı dışında kalan (iskân dışı) alanlarda uygulanacak esaslar hakkında düzenlemeler yapılmıştır.

Stratejik Çevresel Değerlendirme Yönetmeliği⁶⁰

Yönetmeliğin amacı çevrenin korunmasını sağlamak üzere sürdürülebilir kalkınma ilkesi doğrultusunda, çevre üzerinde önemli etkiler yapması beklenen plan/programların hazırlanması ve onayı sürecine çevresel unsurların entegre edilmesi için uygulanan Stratejik

⁵⁹ Resmî Gazete Tarihi: 02.11.1985 Sayısı: 18916 (Mükerrer).

⁶⁰ Resmî Gazete Tarihi: 08.04.2017 Sayısı: 30032.

Çevresel Değerlendirme (SÇD) sürecinde uyulacak idari ve teknik usul ve esasları düzenlemektir.

Yönetmelik, atık yönetimi, balıkçılık, enerji, kıyı yönetimi, mekânsal planlama, ormancılık, sanayi, su yönetimi, tarım, telekomünikasyon, turizm ve ulaştırma sektörlerine ilişkin hazırlanan ve 25.11.2014 tarihli ve 29186 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinin Ek-1 ve Ek-2 listelerinde yer alan projeler için çerçeve oluşturan plan/programlara SÇD yapılması, yaptırılması, izlenmesi ve eğitim verilmesine ilişkin idari ve teknik usul ve esasları kapsamaktadır. Yönetmeliğin Ek-1 listesinde SÇD Uygulanacak Plan/Programlar sayılmış olup Bütünleşik Kıyı Alanları Planları da bu kapsamda yer almaktadır. Bu nedenle söz konusu proje Yönetmelik kapsamında SÇD’ye dahildir.

Yönetmelikte SÇD Raporunun kapsamının belirlenmesine ve raporun hazırlanmasına yönelik hükümler sevk edilmiştir. Ayrıca, Yönetmelik kapsamında yapılan hiçbir iş ve işlemin, Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinde yer alan hüküm ve yükümlülükleri ortadan kaldırmayacağı vurgulanmıştır.

Sakarya Büyükşehir Belediyesi İmar Yönetmeliği⁶¹

Yönetmelik ile Sakarya Büyükşehir Belediyesi sınırları içerisinde plan, fen, sağlık ve sürdürülebilir çevre şartlarına uygun yapı ve yapılaşma ile projelendirmeye ve denetime ilişkin usul ve esaslar belirlenmiştir.

1.3.5. Bakanlar Kurulu Kararları

7/9/2005 tarihli ve 2005/9453 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı⁶² ile Kocaeli Kandıra Seyrek Yaban Hayatı Geliştirme Sahası belirlenmiştir.

13/9/2006 tarihli ve 2006/10966 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı⁶³ ile Sakarya Kaynarca Acarlar Gölü Yaban Hayatı Geliştirme Sahası belirlenmiştir.

20/11/2006 tarihli ve 2006/11264 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı⁶⁴ ile Kocaeli - Sakarya Kıyı Bandı Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi olarak ilân edilmesi kararlaştırılmıştır.

15/9/2014 tarihli ve 2014/6798 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı⁶⁵ ile Türkiye Ulusal Deniz Araştırma Stratejisi (TUDAS) Belgesi kabul edilmiştir. TUDAS Belgesinde Türkiye Ulusal Deniz Araştırma Stratejisinin hedefleri arasında denizlerin ve deniz koruma alanlarının ekosistem yaklaşımı yönetimine ve bütünleşik kıyı alanları yönetimi ve planlamasına yönelik politikalar oluşturan karar vericilere destek sağlamak sayılmıştır. Hedeflere ulaşılması

⁶¹ Resmî Gazete Tarihi: 07.10.2021 Sayısı: 31621.

⁶² Resmî Gazete Tarihi: 16.10.2005 Sayısı: 25968.

⁶³ Resmî Gazete Tarihi: 05.10.2006 Sayısı: 26310.

⁶⁴ Resmî Gazete Tarihi: 08.12.2006 Sayısı: 26370.

⁶⁵ Resmî Gazete Tarihi: 02.10.2014 Sayısı: 29137.

kapsamında izlenecek yol haritasında deniz ve kıyı alanlarının sürdürülebilir kullanım ve korunmasını sağlamaya yönelik bütünleşik yönetim modelleri oluşturularak karar vericilere destek sağlanmasına ye verilmiştir. Ulusal deniz araştırmalarının koordinasyonu Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Plan ve Koordinasyon Kurulu'nca yürütülmektedir.

1.3.6. Tebliğler / Genelgeler

Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ⁶⁶

Tebliğin amacı, kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapı ve tesisler ile alâkalı olarak, yatırımcı gerçek kişiler ile kamu ve özel kurum ve kuruluşları tarafından yapılacak işlemlere ve istenilecek bilgi ve belgelere ilişkin usul ve esasların belirlenmesidir.

Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2)⁶⁷

Tebliğde 3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamında, teklif imar planlarının onaylanmasına yönelik İdare tarafından verilecek görüşte esas alınacak kriterler ile görüşe dayanak teşkil edecek teknik raporları hazırlayacak kurum ve kuruluşların uyması gereken usul ve esasları belirlenmiştir.

Deniz Turizmi Yönetmeliği Uygulama Tebliği⁶⁸

Tebliğde kıyı yapıları projesi için onaylı uygulama imar planına uygun olarak hazırlanacak kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında yapılacak kıyı yapıları projelerinin Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğüne (DLHİGM) onaylandığına ilişkin yazı istenildiği hükme bağlanmıştır.

Rekreatif Amaçlı İskeleler Genelgesi⁶⁹

T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı 06.04.2021 tarih ve 724322 sayılı yazısı ile Rekreatif Amaçlı İskeleler Genelgesi'ni yayımlamıştır. Genelgeyle Türkiye'nin tüm kıyı alanlarındaki rekreatif amaçlı iskelelerin yapımı için uyulması zorunlu hususlara yer verilmiştir. Bu kapsamda, hangi hallerde hangi koşullarla rekreatif amaçlı iskele yapılabileceği sayılmış, rekreatif amaçlı iskelelerin yapımına dair usul ve esaslar belirlenmiş, kontrol ve denetim mekanizmaları düzenlenmiş, ilgili usul ve esaslara uyulmaması halinde cezai yaptırımlar öngörülmüştür. Rekreatif amaçlı iskelelerin 3621 sayılı Kıyı Kanununun 6(4), Kıyı Kanununun Uygulamasına Dair Yönetmeliğin 4(son) ile 13(1)(c). maddesi ve bu Genelgede belirtilen hususlara uyulmak kaydıyla, imar planına konu edilmeksizin vaziyet planı üzerinden ölçülendirilerek yapılacağı hükme bağlanmıştır.

⁶⁶ Resmî Gazete Tarihi: 06.07.2011 Sayısı: 27986.

⁶⁷ Resmî Gazete Tarihi: 15.03.2009 Sayısı: 27170.

⁶⁸ Resmî Gazete Tarihi: 28.04.2010 Sayısı: 27565.

⁶⁹ <https://mpgm.csb.gov.tr/genelgeler-i-4585> (son erişim tarihi: 23.02.2022).

1.3.7. Eylem Planı

Karadeniz Bölgesi İklim Değişikliği Eylem Planı⁷⁰ 12 Temmuz 2019 tarihinde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından hayata geçirilen Karadeniz Bölgesi'ndeki öncelikli olarak 6 ili (Rize, Trabzon, Ordu, Samsun, Giresun ve Artvin) ancak genel olarak Karadeniz Bölgesi'ni kapsayan, 15 maddelik bir eylem planı olup, mekânsal strateji planı ve bütün ölçeklerdeki mekansal planların, iklim değişikliği parametreleri dikkate alınarak hazırlanması amaçlanmıştır.

⁷⁰ <https://csb.gov.tr/bakan-kurum-karadeniz-bolgesi-iklim-degisikligi-eylem-planini-acikladi-bakanlik-faaliyetleri-26574> (son erişim tarihi: 08.12.2021).

2. DENİZEL ALANLARA YÖNELİK DENİZ SAHA PLANLAMASI

2.1. Deniz Saha Planlaması

Günümüzde denizel alanlardaki planlama genel olarak; deniz alanlarının kullanımının ve kullanıcıları arasındaki etkileşimin daha akılcı bir düzenini oluşturmak, açık ve planlı bir şekilde sosyal ve ekonomik hedeflere ulaşmak için çevrenin korunmasına yönelik ihtiyaç ile kalkınma taleplerini dengelemek olarak tanımlanmaktadır. En geniş anlamıyla deniz mekansal planlama, üç boyutlu deniz ortamının belirli alanlarını genellikle detaylı analiz süreçleri ile belirlenen ekolojik, ekonomik ve sosyal hedefleri elde etmek için belirli kullanımlara tahsis etmekle ilgilidir (Sevim, 2019).

Deniz saha planlaması (DSP), ekolojik, ekonomik ve sosyal hedeflere ulaşma gayesiyle deniz alanlarındaki insan faaliyetlerinin mekânsal ve zamansal dağılımını analiz eden ve yer seçim/tahsis kararları veren bir kamusal süreçtir. Nitelikleri arasında ekosistem temelli, bütünleşik, uyarlanabilir, stratejik ve katılımcı olmak yer alır. Deniz saha planlaması kendi başına bir amaç değil, deniz alanının daha rasyonel kullanımını ve kullanımlar arasındaki etkileşimleri oluşturmanın, gelişme taleplerini çevreyi koruma ihtiyacı ile dengelemenin ve sosyal ve ekonomik sonuçlara planlı bir şekilde ulaşmanın pratiğidir. Denizel kaynaklı mal ve hizmetlere yönelik talep, genellikle tümünün aynı anda karşılanabilmesini mümkün kılacak kapasiteyi aşmaktadır. Deniz kaynakları, kullanıcılara açık veya ücretsiz erişime sahip ortak mülkiyete konu kaynaklardır. Serbest erişim, her zaman olmasa da çoğunlukla deniz kaynaklarının aşırı kullanımına yol açar. Deniz alanlarından, özellikle yaban hayatı habitatı ve besin döngüsü gibi ekosistem hizmetlerinden elde edilen tüm çıktılar parasal olarak ifade edilemediğinden, piyasalar tahsis görevlerini yerine getiremez. Deniz alanından hangi çıktılardan, zaman ve mekân duyarlı biçimde, ne şekilde üretileceğine karar vermek için bazı kamu politikası oluşturma süreçleri devreye alınmalıdır. Bu süreç deniz saha planlaması çalışmaları kapsamında ele alınmaktadır. (İZKA, 2021).

Denizel saha planlaması ve kıyı alanlarının yönetimi günümüzde ülkelerin ekonomisi ile ayrılmaz bir bütünlük göstermektedir. Gelişmekte olan ülkelerde kıyı alanları, turizm, besin üretimi ve temel endüstri açısından büyük ekonomik değere sahipken gelişmiş ülkelerde kıyı alanları ülke ekonomisinin lokomotifidir. Bu bakımdan geçmişten günümüze uluslararası ve bölgesel düzeydeki kuruluşlar, deniz saha planlaması ve kıyı alanlarının yönetimi konusunda sınır aşan nitelikli çeşitli çalışmalar yapmaktadır.

2014 yılında Avrupa Parlamentosu ve Avrupa Konseyi tarafından kabul edilen Deniz Saha Planlaması Direktifi (Maritime Spatial Planning Directive) deniz saha planlaması; korunması gereken kırılmalı bir ekolojik alanda birbirleri ile rekabet eden ve farklı sektörel önceliğe sahip faaliyetlerin karar alma süreçlerini koordine etmeyi amaçlamakta bu kapsamda ulusal ve yerel düzeyde koordinasyonun etkinleştirilmesi ve üye devletler arasında, deniz havzalarında (deniz ve kıyı) yapılan büyük ölçekli önemli yatırımların planlaması ve buna yönelik politika süreçlerinin birbirleri ile uyumlu olması için kaçınılmaz olarak 'sınır ötesi yaklaşımı' tarif

etmektedir (Söylemez, vd., 2018). Direktife göre, 2021 yılı sonuna kadar tüm AB Üye Devletleri'nin deniz saha planlarını oluşturma yükümlülüğü bulunmaktadır.

2.2. Uygulama Örnekleri

Deniz saha planlaması konusunda öne çıkan bazı uygulama örnekleri; Hollanda, Almanya, Norveç, Birleşik Krallık ve Portekiz örnekleri kapsamında incelenmiştir.

Hollanda tarihsel olarak denizin verimli kullanımına özel bir önem vermiş ve buna bağlı olarak Su Kanunu, Mekansal Planlama Kanunu ve Çevre Kanunu'na dayalı güçlü bir yasal çerçeve geliştirmiştir. Bu bağlamda ulusal düzeyde denizel saha planlamasında önem taşıyan Hollanda Denizcilik Stratejisi (2015-2025), Kuzey Denizi 2016-2021 Politika Belgesi gibi politik açıdan stratejik öneme sahip belgeler geliştirilmiştir. Hollanda deniz saha planlaması ve kıyı yönetimi için Kuzey Denizi'nde sektörel sorumlulukları olan tüm bakanlıkları bir araya getiren, sektörel politikaların koordine edildiği ve denizcilik politikaları geliştirme sorumluluğuna sahip olan IDON (Departmanlar Arası Direktörler Kuzey Denizi Danışma Kurulu) adlı bakanlıklar arası bir organ oluşturmuştur. IDON, Altyapı ve Su Yönetimi Bakanlığı tarafından koordine edilmekte ve bu organizasyonda Altyapı ve Su Yönetimi Bakanlığı; Ekonomik İşler ve İklim Bakanlığı, Tarım, Doğa ve Gıda Kalitesi Bakanlığı, İçişleri ve Krallık İşleri Bakanlığı, Savunma Bakanlığı, Maliye Bakanlığı, Kültür İşleri ve Eğitim Bakanlığı ve Sahil Güvenlik gibi yürütme kuruluşları yer almaktadır. 2005 yılında IDON koordinasyonunda bu kuruluşların görev aldığı Kuzey Denizi Entegre Yönetim Planı hazırlanmıştır. Söz konusu plan ülkede deniz saha planlaması ve kıyı yönetimiyle ilgili en üst kademedeki plan olarak sayılmaktadır. Kuzey Denizi Entegre Yönetim Planı çok paydaşlı katılımcı bir yöntemler hazırlanmış olup ulaştırma, balıkçılık, kum çıkarma, enerji, turizm, doğa, çevre gibi birçok sektörü içinde barındırmaktadır (Casimiro, vd., 2019).

Almanya, biri Baltık Denizi'nde, diğeri Kuzey Denizi'nde olmak üzere iki ana deniz alanına sahiptir. Denizcilik sektörü Alman ekonomisi için çok önemli bir konumdadır. Ulusal tahminlere göre, denizcilik sektörü yıllık ciroyu 50 milyar avroya kadar, denizcilik endüstrisine doğrudan veya dolaylı olarak bağlı işlerin sayısını 400.000'e kadar çıkarmaktadır. Almanya, 2017 Mekansal Planlama Yasası ile denizel alanlarda deniz saha planlaması sorumluluğunu Federal Hükümete vermiştir. Almanya, Kuzey Denizi ve Baltık Denizi'nin münhasır ekonomik bölgeleri ile üç kıyı federal bölgesinin yetkisi altındaki karasuları için deniz saha planı hazırlamıştır. Hazırlanan deniz saha planının uygulanması için öngörülen faaliyetler; yenilenebilir enerji üretimi, gemi yapımı, nakliye, balıkçılık, doğa koruma, turizm, limanlar, su ürünleri yetiştiriciliği, deniz güvenliği, denizaltı kabloları ve boruları ve maden işletmesi olarak sıralanmaktadır. Bu plan ile federal hükümet geleneksel denizcilik kullanımlarının yanı sıra, özellikle açık deniz rüzgâr çiftlikleri ile deniz çevre koruma hedefleriyle ilgili olarak artan denizcilik kullanım çatışmalarını koordine etmek için münhasır ekonomik bölgeler kapsamında bütünleştirici ve sürdürülebilir bir yaklaşımı tercih etmiştir. Buna göre Kuzey Denizi için öncelikli konular deniz taşımacılığı, kablolar/borular ve açık deniz rüzgâr çiftlikleriyken Baltık Denizi için öncelikli konular denizcilik ve açık deniz rüzgâr çiftlikleri olarak belirlenmiştir (European MSP Platform, 2022)

Norveç ekonomisine, denizcilik, balıkçılık, su ürünleri yetiştiriciliği ve deniz turizmi ile birlikte petrol üretimi ve ihracatının ağırlığı hakimdir. Ülke nüfusunun %80'i kıyı bölgesinde yaşamaktadır. Norveç deniz alanları için deniz saha planlaması ve yönetim planlarının hazırlanması, Çevre ve İklim Değişikliği Bakanı başkanlığında, Bakanlıklar Arası Yönlendirme Komitesi tarafından koordine edilmektedir. Deniz saha planları ve yönetim planları, denizcilik alanında izin verilen insan faaliyetlerinin düzenlenmesi için temel bir çerçeve sağlamaktadır. Bunun dışında Norveç denizcilik faaliyetleri için özel bir lisans rejimi geliştirmediğinden, lisans verme sorumluluğu her sektördeki ilgili makama bırakılmıştır. Norveç'teki denizcilik alanının planlama sistemi ve yönetimi, deniz saha planlamasının amaçlarını ve hedeflerini belirleyen ve yaygın olarak "beyaz kitaplar" olarak bilinen bir dizi yetkilendirme ve parlamento kararları aracılığıyla gerçekleştirmektedir. Ülkede denizcilik alanı coğrafi özelliklere göre üç alana ayrılmaktadır. 1) Barents-Lofoten Denizi, 2) Norveç Denizi ve 3) Kuzey Denizi ve Skagerrak. Norveç'te doğal zenginliği ve büyüme potansiyeli nedeniyle tanınan Barents-Lofoten Deniz sahası için Norveç Parlamentosu tarafından 2002 yılında "Denizin Zenginliklerini Koruma" kararıyla ilk deniz mekansal yönetim planı geliştirilmiştir (Casimiro, vd., 2019).

Birleşik Krallıkta deniz saha planlamasıyla ilgili en önemli adımlardan biri 2009 yılında Deniz ve Kıyı Erişim Yasası'nın çıkarılmasıyla atılmıştır. Kıyı yönetimi ve deniz saha planlaması konularını içeren yeni bir sistem önerisi süren bu düzenleme Avrupa Komisyonu tarafından ifade edilen deniz mekansal planlama ilkelerini de içermektedir. Bu düzenleme içinde deniz saha planlama sistemine yönelik belirtilen temel amaçlar arasında, kıyı alanlarının ve bu alanlardaki faaliyetlerin ve karşılaşılan sorunların entegre ve bütünsel bir şekilde yönetilmesini sağlamak yer almaktadır. Bu bağlamda Birleşik Krallıkta 2010 yılından itibaren Deniz Yönetim Organizasyonu (Marine Management Organization-MMO) çalışmalarına başlamıştır. Deniz Yönetim Organizasyonu 2011 yılından itibaren 11 planlama bölgesinde deniz saha planlarının hazırlanmasına yönelik çalışmalara başlamış ve 2021 yılında bu planların tamamlanmasını öngörmüştür (MMO, 2022).

Portekiz, Avrupa'daki en büyük denizcilik yetki alanlarından birine sahiptir. Portekiz nüfusunun %76'sı, denizcilik faaliyetlerinin en önemli sektörlerinden bazılarının (kıyı turizmi, limanlar ve eğlence) gerçekleştiği kıyı bölgesinde yaşamaktadır. Bu durum Portekiz denizcilik mevzuatının ve planlamasının geliştirilmesinde siyasi bir önceliğe neden olmuştur. Ülkede 2007 yılında, bakanlıklar arası koordinasyonun sağlanması, geniş politikaların yeterli şekilde izlenmesi ve koordinasyonunun sağlanması ile AB-Ulusal Deniz Stratejisi-1'in uygulanmasını denetlemek amacıyla Bakanlıklar Arası Denizcilik Komisyonu (CIAM) kurulmuştur. Portekiz'de 2013 yılında, Avrupa Deniz Stratejisi Çerçeve Direktifi yönergelerini dahil etmek için ulusal deniz stratejisi gözden geçirilmiş ve yeni bir Ulusal Deniz Stratejisi 2013-2020 (ENM) onaylanmıştır. ENM 2013-2020, Avrupa Birliği'nin Mavi Büyüme iletişimine odaklanmakta ve deniz saha planlama, kıyı yönetimi için ilkeleri tanımlayarak denizcilikle ilgili farklı sektörel politikaları entegre etmektedir. Portekiz Deniz Saha Planı (POEM) için ilk yaklaşım, BM'de genişletilmiş Kıta Sahaneliği talebiyle birlikte 2009'da başlatılmış ve POEM çalışmaları 2019 yılında tamamlanarak onaylanmıştır. Deniz

saha planlaması ve yönetim sistemi; (a) durum planı ve (b) tahsis planları olmak üzere iki aracı dikkate almaktadır. Durum planı, deniz çevresinin korunması ve muhafazası için ayrılan alanları belirlemekte, ayrıca denizcilik alanında meydana gelen mevcut ve potansiyel kullanımların ve faaliyetlerin mekansal ve zamansal dağılımı düzenlemektedir. Tahsis planı ise ulusal deniz sahasının alanlarını ve hacimlerini, durum planında tanımlanmayan kullanımlara ve faaliyetlere tahsis etmektedir. Bir tahsis planının onaylanması tamamlandığında, bu plan durum planına otomatik olarak entegre edilmektedir (Casimiro, vd., 2019).

2.3. Hukuki, Yasal, Teknik ve İdari Süreçler

Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planı çalışma alanının denizel alanları bölümünde halen yer alan ve gelecekte yer alabilecek; denizcilik, ulaştırma, sanayi, enerji, balıkçılık, su ürünleri, turizm, kıyı koruma gibi faaliyetlerle ilgili hukuki, yasal, teknik ve idari süreçler bu bölümde ele alınmaktadır. Bu kapsamda söz konusu süreçler denizel alanlarla doğrudan ilgisi olan, denizel alanlarda planlanarak gerçekleştirilebilen faaliyetler çerçevesinde ele alınmıştır.

Bu çerçevede hukuki, yasal, teknik ve idari süreçlerle ilgili değerlendirmeler denizel alandaki faaliyetten sorumlu olan, yatırıma ilişkin programı belirleyen ilgili kurumla başlamaktadır. İlgili kurumdan sonra sırasıyla söz konusu faaliyetin yer seçimini ve varsa ilan sürecini gerçekleştiren kurumlar ele alınmış ve sonrasında ilgili faaliyetin ÇED onayında yetkili kurum belirtilmiştir.

ÇED sürecinden sonra sırasıyla faaliyet türüne göre imar planının onayı, plan sonrası proje onayı ele alınmış ve proje sonrası yapı ruhsatında yetkili kurumların dağılımı incelenmiştir. İnşa aşamasından sonra ise faaliyete ilişkin yapının kullanma izni veya işletme izni konusunda görevli ve sorumlu kurum/kuruluşların yetki paylaşımına aşağıdaki tabloda yer verilmektedir.

Tablo 1. Denizel Alanlardaki Faaliyetlere Göre Görev ve Yetki Paylaşımı

Faaliyetin Türü	İlgili Kurum	Yer Seçim, İlan	ÇED	İmar Planı Onama	Proje	Yapı Ruhsatı	Yapı Kullanma İzni/İşletme İzni
Liman, Tersane, Barınak, İskele, Rıhtım, Dolfen	UAB	UAB	ÇŞİDB	ÇŞİDB	UAB	UAB, Belediyesi, İÖİ	UAB
Kurvaziyer Liman, Yat Limanı	KTB	KTB	ÇŞİDB	ÇŞİDB, KTB	UAB	Belediyesi, İÖİ	UAB, Belediyesi, İÖİ
Balıkçı Barınağı, Barınma Yeri Çekek Yeri,	UAB, TOB	UAB, TOB	ÇŞİDB	ÇŞİDB	UAB	Belediyesi, İÖİ	UAB, Belediyesi, İÖİ
Kıyı Koruma Yapıları	-	-	ÇŞİDB	ÇŞİDB	UAB	Belediyesi, İÖİ	Belediyesi, İÖİ
Su Ürünleri Yetiştiricilik Sahaları	TOB	TOB	ÇŞİDB	ÇŞİDB	TOB	Belediyesi, İÖİ	TOB
Su Ürünleri İstihsal Sahaları	TOB	TOB	ÇŞİDB	ÇŞİDB	TOB	Belediyesi, İÖİ	TOB
Sanayi; Endüstri Bölgeleri, Organize Sanayi Bölgeleri	STB	STB	ÇŞİDB	STB	STB	OSB İdaresi	OSB İdaresi
Enerji-Boru Hatları	ETKB	BOTAŞ	ÇŞİDB	ÇŞİDB	BOTAŞ	ÇŞİDB, ETKB	BOTAŞ, EPDK
Enerji; Üretim, Dağıtım, Depolama	ETKB	İlgili üretim, dağıtım A.Ş.	ÇŞİDB	ÇŞİDB, Belediyesi, İÖİ	ETKB	ÇŞİDB, Belediyesi, İÖİ	ÇŞİDB, Belediyesi, İÖİ
Turizm Merkezleri, Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişme Bölgeleri	KTB	KTB	ÇŞİDB	KTB/ÇŞİDB	Belediyesi, İÖİ	Belediyesi, İÖİ	Belediyesi, İÖİ

ÇŞİDB: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı

ETKB: Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı

KTB: Kültür ve Turizm Bakanlığı

STB: Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı

TOB: Tarım ve Orman Bakanlığı

UAB: Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı

İÖİ: İl Özel İdaresi

3. KIYI ALANLARINDAKİ MEVCUT DURUM VE GELİŞME EĞİLİMLERİ, KIYI PLANLAMASINDAKİ STANDARTLAR

3.1. Kıyı Alanlarındaki Mevcut Durum ve Gelişme Eğilimleri

Planlama alanındaki mevcut durum ve gelişme eğilimleri; Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması, Etüt, Analiz ve Sentez Çalışmaları, kapsamında hazırlanan “Deniz Ulaşımı, Taşımacılığı ve Lojistik Uzman Değerlendirme Raporu”ndan derlenerek bu bölümde aktarılmaktadır.

Mevcut Durum ve Analizler

Çalışma kapsamındaki bölgeler için analizlere geçmeden önce dünyada ve Türkiye’deki güncel gelişmeler detaylarıyla incelenecek ve değerlendirilecektir. Bu ön bilginin verilme amacı, küresel ticarete entegre olmuş ve küresel ticaretin esasları ile şekillenen lojistik ve deniz ulaştırmasının temel dinamiklerini etkileyen gelişmeler hakkında bilgi sahibi olmak ve bu sayede değerlendirmeleri daha tutarlı yapabilmektedir.

Lojistik; depolama, stok yönetimi ve ulaştırma gibi temel alt fonksiyonlara sahiptir. Lojistiğin ulaştırma fonksiyonu ile malların üretim noktasından tüketim noktasına (ya da tersine) aktarımı beş temel ulaştırma modu ile sağlanır. Bu modlar: Karayolu, Denizyolu, Demiryolu, Havayolu ve Boru hattıdır. Denizyolu taşımacılığı, dünyada ve Türkiye’de dış ticarete açık ara en fazla kullanılan ulaştırma modudur. Örneğin 2020 yılında dünyada taşınan yüklerin % 84’ü deniz yolu ile taşınmıştır. Ancak ulaştırma, depolama ve stok yönetimi gibi temel lojistik faaliyetlerin ortaya çıkabilmesi için dünyada ticari faaliyetin olması ve bu faaliyetin sonucunda taşıma ihtiyacının ortaya çıkması gerekir. Bu noktada lojistik faaliyetler, ekonomide türetilmiş talep olarak adlandırılmakta, ticari faaliyetlerin gerçekleşmesi ile ortaya çıkan bir olgu olarak görülmektedir.

Daha açık bir ifade ile herhangi bir lojistik aktivitenin meydana gelmesi ve bir lojistik tesisinin (liman, depo, aktarma merkezi v.b.) faaliyet göstermesi ticarete ve dolayısıyla ekonomik gelişmelere bağlıdır. Bu nedenle bu bölümde öncelikle dünyada ve Türkiye’de ticari ve ekonomik gelişmeler değerlendirilecek, daha sonra lojistik ve özellikle deniz taşımacılığındaki güncel gelişmeler yük bazında detayları ile incelenecektir.

3.1.1. Dünya Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler

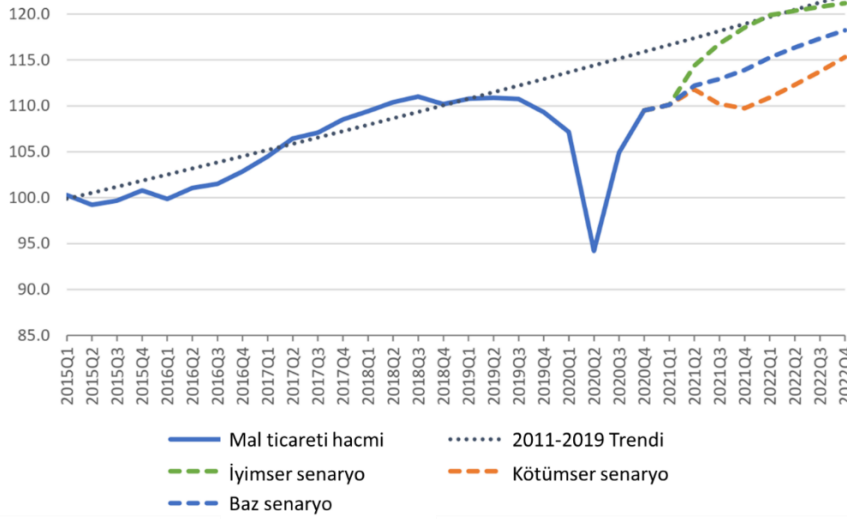
2020 yılı, ekonomik ve ticari açıdan yeni normallerin tanımlandığı bir dönem olmuştur. Mayıs 2021 itibarıyla pandeminin tüm dünya ekonomisi ve ticareti üzerinde yaratmış olduğu belirsizlik havası halen sürmektedir. Bu kapsamda 2020 yılına ilişkin temel göstergeler ve 2021 yılına yönelik temel beklentiler Dünya Ticaret Örgütü (DTÖ) verileri baz alınarak aşağıda ana hatları ile sunulmuştur:

- Dünya mal ticaretinin, 2020 yılında %5.3 oranındaki gerilemeden sonra 2021 yılında %10.8 oranında artış göstermiştir.
- 2022 yılında dünya ticaretindeki gelişimin %4 oranında olması muhtemel görülmektedir. Aynı yılda, küresel ticaret hacminin pandemiden önceki dönemin altında seyretmesi beklenmektedir.
- Dünya gayri safi yurt içi hasılasının (GSYİH) 2020 yılında %3.8 oranındaki gerilemesinden sonra 2021 yılında %5.3 oranında artış göstermiştir.
- 2020 yılında dünya mal ticareti bedel olarak %7 oranında gerilerken içinde ulaştırma hizmetlerinin ana kalemlerden birisi olduğu dünya hizmet ihracatı da %20 oranında düşmüştür.
- 2020 yılında yakıt talebindeki daralamaya bağlı olarak petrol fiyatları %35 oranında gerilemiştir.
- Seyahat hizmetleri 2020 yılında %63 oranında gerilerken pandemi koşulları sona ermeden bu hizmetlere olan talebin normalleşmesi beklenmemektedir (DTÖ, 2021).
- 2020 yılında dünya çapında işsizlik 1.1 oranında artarak 33 milyon kişiye ulaşmış ve dünya çapında işsizlik toplamda 220 milyona çıkmıştır (Uluslararası Çalışma Örgütü, 2022).

Dünya ticaretinin hızlı toparlanmasına ilişkin umutlar, 2020 yılının ikinci yarısında mal ticaretinin beklenenden çok daha hızlı gelişimi ile artışa geçmiştir. Dünya Ticaret Örgütü'nün güncellenen tahminlerine göre dünya ticaretinin 2021 yılında (2020 yılındaki %5.3'lük gerilemesinden sonra) %8 oranında artması beklenmektedir. Ancak bu artış oranı önceki ani düşüşün ilk toparlanma süreci olduğu için sürdürülebilir bir oran değildir. Nitekim Şekil 1'de de görülebileceği gibi dünya mal ticaretinin 2022 yılından itibaren %4 oranında bir artış ile sürmesi beklenmektedir. Bu oran ortalama (trend) tahmini ifade ederken, şekilde kesikli çizgi ile gösterilen pandemi öncesi dönemdeki trendin altındadır.

Şekil 1'deki tahmin çizimi, ticaretin gelişimi için iki alternatif senaryo olduğunu göstermektedir. Yeşil renk ile gösterilen iyimser senaryo aşı üretimi ve yayılmasının sağlandığı durumu göstermektedir. Böyle bir durumda dünya GSYİH'sında yaklaşık %1 oranında, dünya ticareti hacminde ise %2.5 oranında ilave artış sağlanabilecektir. Böylece 2021'in dördüncü çeyreğinde salgın öncesi duruma dönülebilecektir. Şekil 1'de turuncu renk ile gösterilen kötümser senaryoda ise aşı üretiminin talebe yetişemediği ve/veya virüsün yeni mutasyonlarının ortaya çıktığı varsayılmaktadır. Bu durumda ise GSYİH'nın trendden %1 oranında, dünya ticaretinin ise %2 oranında daha düşük seyretmesi öngörülmektedir.

Şekil 1. Dünya Mal Ticareti Hacmi (İndeks, 2015=100)



Kaynak: DTÖ Resmî Web Sitesi, 2021 (https://www.wto.org/english/news_e/pres21_e/pr889_e.htm)

Dünya ticaretinde kısa dönemde beklenen gelişim trendinin, pandemi öncesi dönemden düşük olmasının altında pek çok neden vardır. Bu nedenler arasında dünyada bölgesel farklılıklar, dünyada hizmet ticaretindeki düşük gelişim hızı, özellikle gelişmemiş ya da gelir düzeyi düşük olan ülkelerde aşılama takviminin beklenenden yavaş ilerlemesi gibi etkenler sayılabilir. Diğer yandan sürekli yeni mutasyonlar ve artan vakalar ile Covid-19'un önümüzdeki dönemde de ticaretin gelişiminde en önemli tehdit kaynağı olacağı ve yeniden toparlanma süreçlerinin beklenenden düşük hızlarda devam edeceği tahmin edilmektedir. Diğer yandan pandemi döneminde kesilmeyen ticaret sayesinde insanlığın medikal ürünler ve gıda gibi temel ihtiyaçlarına ulaşabildiği bir gerçektir (DTÖ, 2021).

2020 yılında dünya mal ticareti %5.3 oranında azalırken bu düşüş pandemi sürecinin ilk dönemlerinde yapılan ve %10'ları bulan düşüş tahminlerine göre daha ılımlı gerçekleşmiştir. 2020 yılının daha ikinci çeyreğinde küresel ticaret %15 gibi önemli bir oranda gerilemiştir. Bu gerilemenin kökeninde tecrit (lockdown) uygulamaları ve seyahat kısıtlamaları gibi salgının yayılmasını engellemeyi hedefleyen önlemler vardır. Bu önlemler sayesinde vaka oranlarının yılın ikinci yarısında azalma eğilimine girmesi ile ticaret hacmi, dördüncü çeyrekte 2019 yılı rakamlarına kadar yükselmiştir. Bu toparlanmaya ilave olarak dünyanın en önemli tüketim pazarlarından birisi olan ABD'de alınan mali önlemler ile korumacılık politikalarının önemli etkileri oluşturur. ABD'de hane gelirlerinin artmasına bağlı olarak harcamalar artmış, böylece ithal ürünlere olan talep yükselmiş ve denizcilik sektöründeki ekipman bulamama sorunlarına kadar uzanan kısır döngünün de ilk adımları atılmıştır. Diğer yandan Çin ve diğer Asya ülkelerindeki hükümet teşvikleri ile küresel talebin artması sağlanmış ve bu sayede ticaretin önemli oranlarda gerilemesi engellenmiştir. Dünya mal ihracatı 2020 yılında önceki yıla göre %8 oranında gerilerken dünya hizmet ihracatında düşüş %20 gibi oldukça yüksek bir oranda gerçekleşmiştir. Hizmet ihracatındaki bu düşüşün temelinde uluslararası seyahat kısıtlamalarına bağlı olarak insanların varlığına dayanan ve yüz-yüze verilen hizmetlilerin durması yatmaktadır (DTÖ, 2021).

Dünya ticaret hacmindeki gelişim hem ihracat hem de ithalat yönlü olarak aşağıdaki tabloda, bölgeler bazında incelenebilir. Tabloda ayrıca dünya GSYİH'sının bölgesel gelişimi de verilmiştir. 2020 yılına kadar verilen rakamlar gerçekleşen oranları gösterirken 2021 ve 2022 verileri tahmini verilerdir. Pandeminin 2020 yılında mal ticaret hacminde olan etkileri bölgeden bölgeye farklılık göstermektedir (**Tablo 1**). Bu etki bazı bölgelerde çok keskin hissedilmiştir. Mal ihracatı gelişiminde %0.3, ithalatında ise %1.3 gibi nispeten düşük bir gerileme oranı ile Asya, dünyanın geri kalan tüm bölgelerindeki gerilemeye göre bir istisna olmuştur. Özellikle doğal kaynakların zengin olduğu bölgelerde ithalatın önemli oranlarda düştüğü görülmektedir. Örneğin petrol fiyatlarının %35 oranında gerilemesine bağlı olarak ihracat gelirleri düşen Afrika'da ithalat oranları %8.8, Güney Amerika'da %9.3 ve Orta Doğu'da %11.3 oranında gerilemiştir. Diğer bölgeler ile karşılaştırıldığında Kuzey Amerika, ithalatında %6.1 oranındaki gerileme ile daha hafif bir düşüş yaşamıştır (DTÖ, 2021).

Tablo 2. Mal Ticareti Hacmi ve Reel GSYİH, 2017-2021 (%)

Yıllık Değişim %	2017	2018	2019	2020	2021P	2022P
Dünya Mal Ticaretinin Hacmi ⁷¹	4.9	3.2	0.2	-5.3	8.0	4.0
İhracat						
Kuzey Amerika	3.4	3.8	0.3	-8.5	7.7	5.1
Güney Amerika ⁷²	2.3	0	-2.2	-4.5	3.2	2.7
Avrupa	4.1	1.9	0.6	-8	8.3	3.9
Bağımsız Devletler Topluluğu (CIS) ⁷³	3.9	4.1	-0.3	-3.9	4.4	1.9
Afrika	4.7	2.7	-0.5	-8.1	8.1	3
Orta Doğu	-2.1	4.7	-2.5	-8.2	12.4	5
Asya	6.7	3.8	0.8	0.3	8.4	3.5
İthalat						
Kuzey Amerika	4.4	5.1	-0.6	-6.1	11.4	4.9
Güney Amerika	4.5	5.4	-2.6	-9.3	8.1	3.7
Avrupa	3.9	1.9	0.3	-7.6	8.4	3.7
Bağımsız Devletler Topluluğu (CIS)	14	4.1	8.5	-4.7	5.7	2.7
Afrika	-1.7	5.4	2.6	-8.8	5.5	4
Orta Doğu	1.1	-4.1	0.8	11.3	7.2	4.5
Asya	8.4	5	-0.5	-1.3	5.7	4.4
Dünya GSYİH	3.3	3	2.4	-3.8	5.1	3.8
Kuzey Amerika	2.3	2.8	1.9	-4.1	5.9	3.8
Güney Amerika	0.8	0.2	-0.7	-7.8	3.8	3
Avrupa	2.8	2	1.5	-7.1	3.7	3.6
Bağımsız Devletler Topluluğu (CIS)	2.3	2.9	2.1	-0.5	1	1.2
Afrika	3.1	3.1	2.9	-2.9	2.6	3.8
Orta Doğu	0.7	0.5	0.1	-6	2.4	3.5
Asya	5.1	4.6	4.1	-1.1	6.1	4.1

Kaynak: DTÖ Resmî Web Sitesi, 2021 (https://www.wto.org/english/news_e/pres21_e/pr889_e.htm)

⁷¹ Ortalama ihracat ve ithalat.

⁷² Güney ve Orta Amerika ile Karayipler'i ifade eder

⁷³ Belirli ortak ve eski üye devletler dahil olmak üzere Bağımsız Devletler Topluluğunu (CIS) ifade eder.

3.1.2. Türkiye Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler ve Beklentiler

Türkiye ekonomisi Covid-19 pandemisinin gölgesinde geçen 2020 yılında (üretim yöntemine göre) bir önceki yıla göre yüzde 1.8 büyümüş ve cari fiyatlarla GSYİH 2020 yılında bir önceki yıla göre yüzde 16.8 artarak 5 trilyon TL'ye ulaşmıştır (Tablo 3).

Tablo 3. Türkiye'nin GSYİH Gelişimi

Yıl	Çeyrek	GSYİH		Değişim (%)
		Milyon TL	Milyon \$	
2019	I	925,360	172,414	-2.6
	II	1,028,470	175,231	-1.7
	III	1,158,060	204,169	1.0
	IV	1,208,300	208,965	6.4
	Yıllık	4,320,191	760,779	0.9
2020	I	1,073,528	176,579	4.5
	II	1,035,789	152,268	-10.3
	III	1,418,040	196,569	6.3
	IV	1,524,788	191,633	5.9
	Yıllık	5,047,909	717,049	1.8

Kaynak: TÜİK, 2021 (<https://data.tuik.gov.tr/Bulten/Index?p=Donemsel-Gayrisafi-Yurt-Ici-Hasila-IV.-Ceyrek:-Ekim---Aralik,-2020-37180>, 1 Mart 2021)

Çeyrek bazında incelendiğinde 2020 yılında sadece ikinci çeyrekte %-10.3 oranında bir düşüş yaşanırken diğer çeyreklerde büyümenin sürdüğü görülmüştür. Her ne kadar oran ve TL olarak GSYİH'nin büyüdüğü Tablo 3'de görülse de dolar bazında değerlendirildiğinde 2019 yılına göre elde edilen GSYİH değeri 2020 yılında %6 oranında azalarak 717 milyar dolar olmuştur.

Bu başlık altında dış ticaretimizde yaşanan gelişmeler, sonraki bölümlerde bahsedilen denizyolu taşımacılığında pek çok noktaya ışık tutacak şekilde değerlendirilmiştir. 2020 yılında Türkiye'nin toplam dış ticareti %0.5 oranında azalarak 389 milyar dolara gerilemiştir Türkiye ihracatı %6.2 oranında azalarak 169 milyar dolara gerilerken ithalatımız %4.4 oranında artarak 219 milyar dolara yükselmiştir. Bu rakamlar ile dış ticaret dengesi önceki yıla göre %70 oranında çıkarak -50 milyar dolar olarak kaydedilmiştir. İhracatın ithalatın karşılama oranı ise %77.3'tür (Tablo 4).

Tablo 4. 2013-2020 Yılları Arasında Gerçekleşen Dış Ticaret Verileri (Milyon \$)

	İhracat		İthalat		Hacim		Denge		İhr/İth. (%)
	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	Değer	Değişim (%)	
2013	161,481	-	260,823	-	422,304	-	-99,342	-	61.9
2014	166,505	3.1	251,142	-3.7	417,647	-1.1	-84,638	-14.8	66.3
2015	150,982	-9.3	213,619	-14.9	364,601	-12.7	-62,637	-26.0	70.7
2016	149,247	-1.1	202,189	-5.4	351,436	-3.6	-52,942	-15.5	73.8
2017	164,495	10.2	238,715	18.1	403,210	14.7	-74,221	40.2	68.9
2018	177,169	7.7	231,152	-3.2	408,321	1.3	-53,984	-27.3	76.6
2019	180,833	2.1	210,345	-9.0	391,178	-4.2	-29,512	-45.3	86.0
2020	169,669	-6.2	219,510	4.4	389,179	-0.5	-49,840	68.9	77.3

Kaynak: TÜİK, 2021 (<http://www.tuik.gov.tr/>, 29 Ocak 2021)

Bölgeler düzeyinde değerlendirildiğinde 2020 yılında en fazla ihracat gerçekleştiren bölgemiz olan Marmara Bölgesinde %8.6 oranında bir gerileme olduğu, ikinci sırada yer alan Ege Bölgesinde ise gerilemenin %3.6 oranında olduğu görülmektedir. Marmara Bölgesinde kayıtlı olan işletmelerde toplam ithalat 2020 yılında %13 oranında artarak 150 milyar dolara ulaşırken, en fazla ithalat yapan ikinci bölge olan İç Anadolu Bölgesinde ithalat artış oranı %3.7 olmuştur (Tablo 5).

Tablo 5. Bölgeler Bazında Dış Ticaret (Milyon \$)

Bölgeler	İhracat			İthalat		
	2019	2020	2019/2020	2019	2020	2019/2020
Akdeniz	11,487	11,222	%-2.3	11,489	11,397	%-0.8
Doğu Anadolu	743	813	%9.4	479	441	%-7.9
Ege	19,689	18,980	%-3.6	13,331	13,244	%-0.6
Güneydoğu Anadolu	9,695	10,449	%7.8	5,817	6,176	%6.2
İç Anadolu	15,192	14,765	%-2.8	14,465	15,001	%3.7
Karadeniz	5,559	5,110	%-8.1	4,892	5,956	%21.7
Marmara	118,468	108,324	%-8.6	132,242	150,035	%13.5
Türkiye toplamı	180,833	169,669	%-6.2	210,345	219,510	%4.4

Kaynak: TÜİK, 2021 (<http://www.tuik.gov.tr/>, 29 Ocak 2021)

İl bazında bakıldığında, Anadolu'da faaliyet göstermesine rağmen merkezi İstanbul'da olan işletmelerin etkisi ile İstanbul 83 milyar dolar hacimle en fazla ihracat yapan ilimiz olurken onu 12 milyar dolar ile İzmir ve 10 milyar dolar ile Bursa izlemektedir. En fazla ihracat yapan 10 ilimiz toplam ihracatımızın %83'ünü gerçekleştirmektedir. Diğer yandan İstanbul 126 milyar dolar ithalat ile en fazla ithalat yapan ilimiz olurken onu 11 milyar dolar ile Ankara ve 10 milyar dolar ile Kocaeli izlemektedir. En fazla ithalat yapan 10 ilimiz Türkiye'nin toplam ithalatının %83'ünü gerçekleştirmektedir. 2020 yılında en fazla ihracat yapan 10 il içinde Gaziantep ve Mersin dışındaki tüm iller bir önceki yıla göre ihracat miktarını azaltırken, ithalat yapan iller içinde İzmir, Bursa, Hatay ve Sakarya dışındaki tüm iller ithalatını arttırmıştır (Tablo 6).

Tablo 6. Dış Ticaretimizde İlk 10 Sırada yer alan İllerimiz (Milyon \$)

	İhracat			İthalat	
	2020	2019/2020		2020	2019/2020
İstanbul	82,867	-6.7%	İstanbul	126,915	16.1%
İzmir	11,611	-4.6%	Ankara	11,438	3.7%
Bursa	9,550	-12.4%	Kocaeli	9,531	7.7%
Gaziantep	8,167	4.5%	İzmir	8,472	-2.4%
Ankara	8,007	-5.4%	Bursa	7,604	-4.7%
Kocaeli	7,720	-22.2%	Gaziantep	5,277	4.2%
Sakarya	4,625	-13.6%	Hatay	3,733	-3.8%
Mersin	3,210	3.8%	Sakarya	2,916	-3.9%
Denizli	2,867	-0.6%	Mersin	2,839	2.6%
Hatay	2,658	-13.2%	Çorum	2,647	59.8%
İlk 10 Toplamı	141,281	-7.3%	İlk 10 Toplamı	181,373	11.8%
Türkiye toplamı	169,669	-6.2%	Türkiye toplamı	219,510	-4.4%
İlk 10 Pay	83.3%		İlk 10 Pay	82.6%	

Kaynak: TÜİK, 2021 (<http://www.tuik.gov.tr/>, 29 Ocak 2021)

Dikkat edilirse en fazla ihracat yapan 10 il içinde Gaziantep, Ankara ve Denizli'nin denize kıyısı (ya da limanı) yoktur. Ancak bu iller diğer iller gibi dış ticaretinde deniz taşımacılığını oldukça yoğun kullanmaktadır. Örneğin 4. sırada yer alan Gaziantep, İskenderun ve Mersin limanlarını kullanırken yıllık konteyner hacmi 500 bin TEU civarındadır. Benzer durum ithalat tarafı için de geçerlidir. En çok ithalat yapan 10 il içinde sadece Ankara, Gaziantep ve Çorum illeri kıyılarda yer almamaktadır.

2021 yılı ilk çeyreğinde (önceki yılın aynı dönemine göre) hem ithalat hem de ihracat değerleri artış göstermiştir. İhracatımız %17 oranında artarken ithalatımız %10 oranında artış göstermiştir. Toplam dış ticaretimizdeki artış ise %13 olarak gerçekleşmiştir (Tablo 7).

Tablo 7. Dış Ticaretimizde 2020 ve 2021 Yılı İlk Çeyreklerinin Karşılaştırması (Milyon \$)

	Ocak-Mart		
	2020	2021	Değişim (%)
İhracat	42,663	50,023	17.3
İthalat	55,681	61,067	9.7
Toplam dış ticaret hacmi	98,344	111,091	13.0
Dış ticaret dengesi	-13,017	-11,044	-15.2
İhr./İth. karşılama oranı (%)	76.6	81.9	

Kaynak: TÜİK, 2021 (<http://www.tuik.gov.tr/>, 29 Ocak 2021)

Ulaştırma modlarının ihracat ve ithalatımızda bedel olarak payları aşağıdaki tablolarda sunulmuştur. Bu payların kendi içindeki oranları ayrıca Tablo 9'da görülmektedir. Örneğin 2020 yılında denizyolu ile ihracat yüklerinin bedeli bir önceki yıla göre %7.5 oranında azalarak 101 milyar dolara, denizyolu ile ithalat yükleri ise %1.7 oranında artarak 115 milyar dolara ulaşırken, denizyolu ile taşınan yüklerin payı ihracatta %52, ithalatta ise %60 olarak gerçekleşmiştir.

Tablo 8. Taşıma Şekillerine Göre İhracat (Milyon \$)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2019/2020
Denizyolu	79,762	80,139	93,379	108,803	109,114	100,924	-7.5%
Karayolu	51,946	49,537	50,988	52,222	54,462	53,141	-2.4%
Havayolu	17,400	17,909	17,217	14,128	14,849	12,733	-14.2%
Diğer	1,012	988	2,210	1,262	1,436	1,582	10.1%
Demiryolu	862	674	700	754	971	1,289	32.7%
Genel Toplam	150,982	149,247	164,495	177,169	180,833	169,669	-6.2%

Kaynak: TÜİK, 2021 (<http://www.tuik.gov.tr/>, 29 Ocak 2021)

Tablo 9. Taşıma Şekillerine Göre İthalat (Milyon \$)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2019/2020
Denizyolu	126,868	121,013	138,597	136,737	112,966	114,834	1.7%
Karayolu	37,841	36,717	40,374	39,129	37,177	41,882	12.7%
Havayolu	20,160	23,107	34,440	28,757	29,238	39,259	34.3%
Diğer	27,315	19,584	24,010	25,230	29,514	21,390	-27.5%
Demiryolu	1,435	1,769	1,295	1,299	1,448	2,145	48.1%
Genel Toplam	213,619	202,189	238,715	231,152	210,343	219,510	4.4%

Kaynak: TÜİK, 2021 (<http://www.tuik.gov.tr/>, 29 Ocak 2021)

3.1.3. Dünya Deniz Ticaretindeki Gelişmeler

2020 yılında dünya deniz ticaretindeki gelişmeler, denizcilik sektöründeki bazı ana iş dalları bazında incelenmiştir.

- **Denizyolu Taşımaları**

Pandemi 2020 yılında denizcilik sektörünün tüm alanlarında farklı etkilere neden olmuştur. Bu etkiler bazı alanlarda pozitif yönlü iken bazı alanlarda negatif yönlüdür. Örneğin sıvı dökme yükler 2019 yılında 3 milyar ton elleçlenirken pandemi nedeniyle alınan kısıtlama önlemlerinin etkisiyle petrole olan talebin azalması ile 2020 yılında %7.4 oranında gerileyerek 2.8 milyar ton olarak gerçekleşmiştir. Kuru dökme yüklerde oransal düşüş %2.9 olarak gerçekleşirken konteynerde düşüş oranı (ton bazında) %2'dir. Yük grupları içinde sadece gaz taşımaları (LPG ve LNG) artış gösterse de bu taşımacılığın toplam deniz taşımacılığı içindeki payı halen çok düşüktür.

Deniz yolu ile taşınan yükün toplamı 2020 yılında %3.8 oranında gerilemiş ve 11.5 milyar ton olarak gerçekleşmiştir. Bu düşüş, pandeminin ilk dönemi olan 2020 yılı ilk çeyreğinde yapılan tahminlere göre oldukça ılımlı bir seviyededir. Bu nedenle sektörde 2009 yılı küresel finans krizine göre daha hızlı bir toparlanma beklenmektedir.

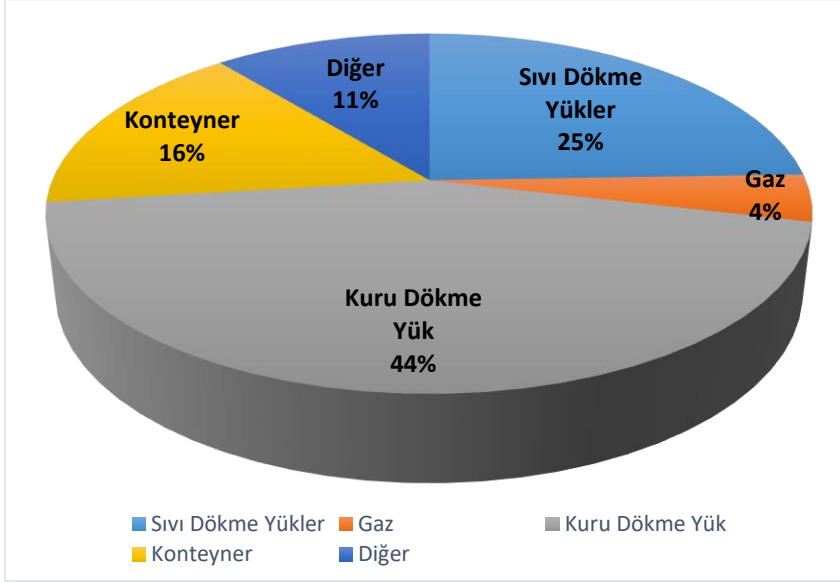
Tablo 10. Yük grupları bazında dünya deniz taşımacılığı gelişimi (milyon ton)

	2016	2017	2018	2019	2020	2019-2020 Değişim
Sıvı Dökme Yükler	3,016	3,080	3,086	3,053	2,813	-7.9%
Gaz	355	383	416	455	485	6.6%
Kuru Dökme Yük	4,903	5,091	5,224	5,281	5,098	-3.5%
Konteyner	1,733	1,833	1,844	1,886	1,840	-2.4%
Diğer	1,132	1,191	1,237	1,263	1,259	-0.3%
Toplam	11,139	11,578	11,807	11,939	11,495	-3.8%

Kaynak: Clarkson Research, 2021 (<https://sin.clarksons.net/>, 10 Ocak 2021)

Kuru dökme yükler %44 pay ve 5 milyar ton ağırlık ile denizyoluyla en fazla taşınan yük olma özelliğini sürdürürken onu %25 pay ve 2.8 milyar ton ile sıvı yükler, %16 pay ve 1.8 milyar ton ile konteyner izlemektedir. Deniz yolu ile gaz taşımalarının payı sadece %4'tür.

Şekil 2. 2020 yılında denizyolu ile taşınan yük gruplarının pay dağılımı



Kaynak: Clarkson Research, 2021 (<https://sin.clarksons.net/>, 10 Ocak 2021)

• Deniz Ticaret Filosu

100 DWT ve üzeri kapasiteli dünya deniz ticaret filosu dünya genelinde 2 milyar DWT kapasiteyi geçmiştir. Bir önceki yıla göre oransal olarak en fazla artış %6.5 ile gaz tankerlerinde olurken onu %5.9 ile petrol tankerleri ve %3.9 ile kuru yük gemileri izlemiştir. 2020 yılında DWT olarak en fazla paya sahip olan ticaret gemisi tipi yine kuru yük gemilerdir. Kuru yük gemilerinin payı 879 milyon DWT ile %43 iken, ikinci sırada yer alan petrol tankerlerinin payı 601 milyon DWT ile %29'dur.

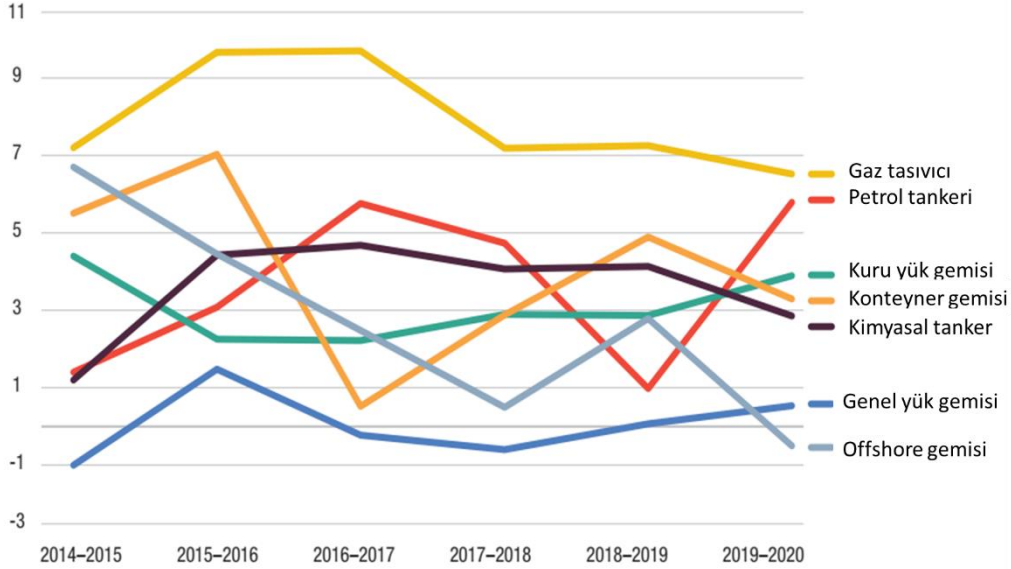
Tablo 11. Gemi tiplerine göre dünya filosu (100 DWT ve üzeri, *000)

Gemi tipi	2019	2020	Değişim 2019/2020 (%)	2020 Pay (%)
Kuru Yük	846,418	879,300	3.9%	38.3%
Petrol Tankeri	568,244	601,163	5.8%	26.2%
Konteyner	266,087	274,856	3.3%	12.0%
Diğer Tipler	226,568	232,012	2.4%	10.1%
Diğer Gemiler	80,262	79,862	-0.5%	3.5%
Gaz Tankeri	69,081	73,586	6.5%	3.2%
Kimyasal Tanker	46,157	47,474	2.9%	2.1%
Feribot ve Yolcu	7,096	7,289	2.7%	0.3%
Diğer	23,972	23,802	-0.7%	1.0%
Genel Kargo Gemileri	74,192	74,583	0.5%	3.3%
Dünya	2,208,077	2,293,927	3.9%	100.0%

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2020

Bahsedilen gemi payları zaman içinde global ticaretin seyrine ve arz/talep yapısına göre farklılık göstermektedir. Örneğin 1980'li yıllarda petrol tankerlerinin payı tüm ticaret filosunun neredeyse yarısı iken günümüzde %29'lara kadar gerilemiş, genel kargo gemilerinin payı azalırken, onun yerine konteyner gemilerinin payı artmıştır.

Şekil 3. Dünya gemi filosu gelişim grafiği



Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2020

• Gemi İnşa Sanayii

Toplamda sahip oldukları %92.5 pay ile Çin, Japonya ve Güney Kore, dünya gemi inşa sanayisinin açık ara en önemli ülkeleridir. Çin ve Japonya'da en fazla üretilen gemi tipleri kuru yük gemileri ve petrol tankerleri iken Güney Kore özellikle petrol tankeri ve konteyner gemisi üretiminde uzmanlaşmıştır. Bu 3 gemi tipi dünyada en fazla üretilen gemi tipleridir.

Tablo 12. Gemi tipleri ve tonajlarına göre yeni gemi inşa teslimleri, 2019 (1000 GR)

Gemi Tipi	Çin	Japonya	Güney Kore	Filipinler	Diğerleri	Dünya Toplamı	Pay
Petrol Tankerleri	4,200	2,811	11,827	128	946	19,912	30.2%
Kuru Yük Gemileri	12,773	7,942	1,010	652	338	22,715	34.5%
Genel Kargo Gemileri	452	267	202	-	387	1,308	2.0%
Konteyner Gemileri	3,712	2,521	4,545	19	94	10,891	16.5%
Gaz Gemileri	420	1,881	3,888	-	1	6,190	9.4%
Kimyasal Tankerler	368	574	49	-	71	1,062	1.6%
Offshore Gemiler	651	4	135	-	332	1,122	1.7%
Feribotlar ve Yolcu G.	214	59	3	3	1,903	2,182	3.3%
Diğer	285	182	12	-	50	529	0.8%
Toplam	23,075	16,241	21,671	802	4,122	65,911	100.0%
Pay	35.0%	24.6%	32.9%	1.2%	6.3%	100.0%	

Kaynak: UNCTAD, Review of Maritime Transport, 2020

3.1.4. Dünya Limancılık Sektöründeki Gelişmeler

Bu başlık altında dünyada en fazla yük elleçlenen limanlar ile ülkemizin yakın çevresinde bulunan limanlardaki gelişmeler ayrı başlıklar halinde değerlendirilmiştir.

Majör Limanlardaki Gelişmeler

Çin’de yer alan Ningbo-Zhoushan limanı 2020 yılında elleçlediği yükü %4.5 oranında arttırarak 1.2 milyar ton ile dünyada en fazla yük elleçleyen liman olma özelliğini sürdürmüştür. Bu dönemde dünyada en fazla yük elleçleyen ilk 10 liman içinde Singapur ve Rotterdam limanlarının haricindeki tüm limanlarda yük artışı görülmüştür. Aşağıdaki tabloda dünya sıralamasında yer alan ve 2020 yılı verisi elde edilebilen 13 limanın elleçleme gelişimleri sunulmuştur.

Tablo 13. Elleçlenen yük miktarına göre dünyada ilk 13 liman (milyon ton)

	Limn	Ülke	2019	2020	Değişim
1	Ningbo-Zhoushan	China	1,120	1,170	4.5%
2	Shanghai	China	736	776	5.4%
3	Singapore	Singapore	626	594	-5.1%
4	Port Hedland	Australia	522	546	4.6%
5	Tianjin	China	477	500	4.8%
6	Guangzhou	China	435	455	4.6%
7	Suzhou	China	428	454	6.2%
8	Qingdao	China	415	450	8.4%
9	Tangshan	China	365	446	22.2%
10	Rotterdam	Netherlands	441	440	-0.2%
11	Dalian	China	374	408	9.1%
12	Busan	R. of Korea	456	370	-18.9%
13	Hong Kong	Hong Kong	263	249	-5.3%

Kaynak: Shanghai International Shipping Institute (SISI), Global Port Development Report, 2019

Diğer yandan konteyner elleçleyen limanların toplam kapasitesi 2020 yılında toplam 1.2 milyar TEU iken, 2024 yılına kadar bu kapasitenin ortalama %2.1 oranında, yani beklenen yük artışının 0.1 puan üzerinde artış göstermesi ve 2024 yılında 1.3 milyar TEU kapasiteye ulaşması öngörülmektedir. Küresel terminal operatörlerinin toplam kapasite içinde %61 oranındaki payını 2024 yılına kadar koruyacağı tahmin edilmektedir.

Tablo 14. Tahmini Gelişim Kapasitesi 2019-2024 (Milyon TEU ve Dünya Payı)

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	Ortalama Yıllık büyüme 2019-2024
Küresel Operatörler	722	738	755	771	780	784	1.7%
	62.2%	61.7%	61.3%	61.2%	61.0%	61.0%	
Diğer Özel Sektör	202	208	214	220	225	226	2.3%
	17.4%	17.4%	17.4%	17.4%	17.6%	17.6%	
Kamu Sektörü	225	238	249	254	259	260	3.1%
	19.4%	19.9%	20.2%	20.2%	20.2%	20.2%	
Diğer*	12	12	14	15	16	16	6.7%
	1.0%	1.1%	1.1%	1.2%	1.2%	1.3%	
Toplam	1.161	1.197	1.232	1.260	1.280	1.287	2.1%

Kaynak: Drewry, Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast, 2021/22

Küresel terminal operatörlerinin 2019 yılı sıralamasına bakıldığında PSA International 60.4 milyon TEU elleçleme ve %7.5 milyon TEU pay ile ilk sırada yer alırken Cosco ve APM Terminals 48.6 ve 46.8 milyon TEU elleçleme ile 2. ve 3. sıralarda yer almaktadır. Türk kökenli küresel terminal operatörü olan Yılport 2019 yılında toplam 7.1 milyon TEU elleçleme ile dünya sıralamasında 12. sıradadır (Tablo 15).

Tablo 15. Küresel terminal operatörlerinin iş hacmi tablosu 2018-2019 (Milyon TEU-%)

Sıralama		Operatör	2019		2018		Değişim (%)
2019	2018		Veri	Pay	Veri	Pay	
1	1	PSA International	60.4	7.50%	60.3	7.7%	-0.2%
2	3	China Cosco Shipping	48.6	6.1%	46.1	5.9%	-5.1%
3	5	APM Terminals	46.8	5.8%	42.8	5.5%	-8.5%
4	2	Hutchison Ports	45.7	5.7%	46.7	6.0%	2.2%
5	4	DP World	44.3	5.5%	44.2	5.6%	-0.2%
6	6	China Merchants Ports	41.5	5.2%	35.1	4.5%	-15.4%
7	7	Terminal Investment Limited (TIL)	28.8	3.6%	26.5	3.4%	-8.0%
8	8	ICTSI	10.1	1.3%	8.9	1.1%	-11.9%
9	11	CMA CGM	8.3	1.0%	8.0	1.0%	-3.6%
10	10	SSA Marine	8.3	1.0%	8.1	1.0%	-2.4%
11	9	Evergreen	8.3	1.0%	8.5	1.1%	2.4%
12	12	Yıldırım/Yılport	7.1	0.9%	7.1	0.9%	0.0%
13	14	HHLA	7.0	0.9%	6.7	0.9%	-4.3%
14	13	Eurogate	6.3	0.8%	6.8	0.9%	7.9%
15	15	Hyundai	5.0	0.6%	4.1	0.5%	-18.0%
16	16	NYK	3.4	0.4%	3.7	0.5%	8.8%
17	18	MOL	3.2	0.4%	3.0	0.4%	-6.3%
18	17	Bolloré	3.2	0.4%	3.1	0.4%	-3.1%
19	20	Yang Ming	2.3	0.3%	2.4	0.3%	4.3%
20	19	K Line	2.3	0.3%	2.4	0.3%	4.3%
21	21	SAAM Puertos	2.2	0.3%	2.1	0.3%	-4.5%

Kaynak: Drewry, Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast, 2021/22

Avrupa ve Karadeniz limanlarındaki gelişmeler

Bu başlık altında Akdeniz ve Karadeniz’de yer alan bazı limanlarda yük elleçleme faaliyetleri incelenmiştir. 2019 yılı verilerine göre Akdeniz’de yer alan Fransa’nın Marsilya limanı 45 milyon ton sıvı yük elleçlerken, İtalya’nın Trieste limanında elleçlenen sıvı yük 39 milyon tondur. Yunanistan’ın Selanik ve Pire limanları 2019 yılında sırasıyla 6.6 ve 1.3 milyon ton elleçlerken ,Burgaz 11.9 ve Köstence limanı 6.8 milyon ton sıvı dökme yük elleçlemiştir (Tablo 16).

Tablo 16. Yakın bölgemizdeki bazı limanlarda sıvı yük elleçlemeleri (Ton)

	2018	2019
Marsilya	45,269	45,563
Trieste	32,498	39,882
Marsaxlokk	1,659	20,053
Genova	17,827	15,835
Burgaz (*)	10,088	11,933
Costanta (*)	5,991	6,827
Selanik	6,497	6,618
Pireaus	822	1,314

(*) Karadeniz Limanı

Kaynak: International Association of Privacy Professionals (IAPP), Annual-Report 2021
(<https://www.iaphworldports.org/annual-report/>, Mart 2021)

Yakın bölgemizde yer alan bazı limanlardaki kuru dökme yük elleçleme rakamlarına bakıldığında özellikle Köstence limanında elleçlenen yük miktarının yüksekliği dikkat çekicidir. Köstence 2019 yılında 27 milyon ton dökme yük elleçlerken Ravenna 15.7, Varna 7.7, Burgaz 4, Selanik 3.9 milyon ton kuru dökme yük elleçlemiştir.

Tablo 17. Yakın bölgemizdeki bazı limanlarda kuru dökme yük elleçlemeleri (Ton)

	2018	2019
Costanta (*)	25,435	27,338
Ravenna	15,848	15,793
Varna (*)	7,188	7,703
Burgas (*)	3,665	4,075
Selanik	3,296	3,914
Pireaus	422	352

(*) Karadeniz Limanı

Kaynak: International Association of Privacy Professionals (IAPP), Annual-Report 2021
(<https://www.iaphworldports.org/annual-report/>, Mart 2021)

Avrupa geneli dikkate alındığında 2020 yılında en fazla konteyner elleçleyen liman önceki yıla göre %3.2 oranında yük kaybına rağmen 14.3 milyon TEU elleçleyen Rotterdam olmuştur. 10 milyon TEU üzerinde elleçleme yapan ikinci liman ise 12 milyon TEU elleçleme ile Antwerp'tir. Pire limanı 2020 yılında %3.8 milyon TEU yük kaybetmesine rağmen Avrupa'nın 4., Akdeniz'in (5.8 milyon TEU elleçleyen Tanger Med limanından sonra) Akdeniz'in 2. en fazla konteyner elleçleyen limanı haline gelmiştir. Tablo 18'de yer alan diğer Akdeniz limanları 5.4 milyon TEU elleçleyen Valencia, 5.1 milyon TEU elleçleyen Algeciras, 3.1 milyon TEU elleçleyen Gioia Tauro, 3 milyon TEU elleçleyen Barcelona'dır.

Tablo 18. 2020 yılında Avrupa’da en fazla konteyner elleçleyen 15 liman

Avrupa'daki ilk 15 Konteyner Limanı (1000 TEU)						
Sıralama			Liman	2019	2020	Değişim 2019-2020 (%)
2020	2019	2007				
1	1	1	Rotterdam	14,811	14,349	-3,2
2	2	3	Antwerp	11,860	12,023	1,4
3	3	2	Hamburg	9,259	8,527	-7,9
4	4	17	Piraeus	5,650	5,437	-3,8
5	5	8	Valencia	5,441	5,415	-0,5
6	6	6	Algeciras	5,120	5,106	-0,4
7	7	4	Bremerhaven	4,871	4,770	-1,8
8	8	7	Felixstowe	3,778	3,778	0,0
9	13	5	Gioia Tauro	2,523	3,193	26,5
10	9	10	Barcelona	3,324	2,958	-11,0
11	10	9	Le Havre/Rouen	2,786	2,445	-14,4
12	11	12	Marsaxlokk	2,720	2,440	-10,3
13	12	14	Genoa	2,635	2,353	-10,0
14	14	15	St Petersburg	2,222	2,100	-5,5
15	15	63	Gdansk	2,073	1,928	-7,0
			İlk 15 Liman	79,071	76,822	-2,8
			İlk 3 Liman	35,929	34,900	-2,9

Kaynak: Notteboom T., Top 15 container ports in Europe in 2020: taking stock of COVID-19, 2022 (<https://www.linkedin.com/pulse/top-15-container-ports-europe-2020-taking-stock-theo-notteboom/>)

Tablo 19. Karadeniz ülkelerindeki elleçlenen konteyner hareketleri (1000 TEU)

	2019	2020	Değişim (%)
Ukrayna	995	1,018	2.28
Rusya	769	786	2.22
Romanya	640	615	-4.01
Gürcistan	644	490	-23.94
Bulgaristan	260	253	-2.74
Toplam	3,311	3,164	-4.45

Kaynak: Informal Business Group, 2021 (<http://www.informall.biz/Ocak> 2021)

Karadeniz ülkelerine baktığımızda ise ülke olarak en fazla konteyner elleçlemesi 1milyon TEU ile Ukrayna limanlarında gerçekleşirken onu 786 bin TEU ile Rusya ve 615 bin TEU ile Romanya limanları izlemektedir. 2020 yılında Karadeniz içinde elleçlenen toplam konteyner %4 oranında gerileme ile 3.2 milyon TEU olmuştur.

Terminal bazında incelendiğinde Karadeniz içinde 2020 yılında en fazla konteyner elleçleyen ilk 3 terminal Romanya'nın DPW terminali (562 bin TEU), Rusya'nın Nutep Terminali (486 bin TEU) ve Gürcistan'ın Poti limanıdır (387 bin TEU).

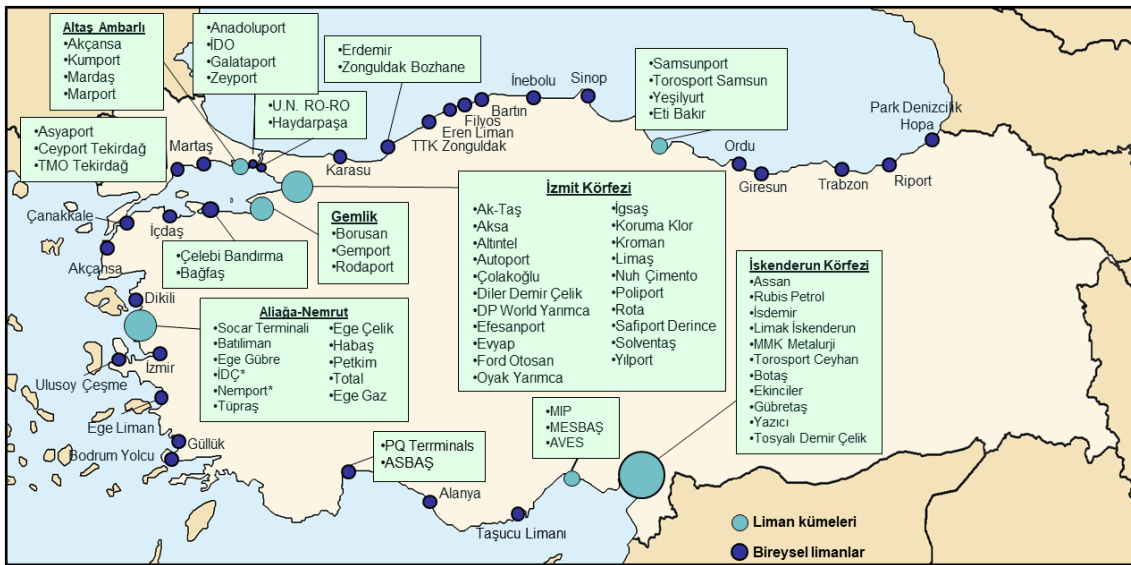
3.1.5. Türk Limancılık Sektörü

2021 yılı itibarı ile deniz ticaretine hizmet eden kıyı tesisi sayımız Filyos Limanı'nın da tamamlanması ile 206'ya ulaşmıştır. Söz konusu sayıya değişik formda ve özellikte yer alan

iskele, şamandra, dolfen, platform dâhildir. Önümüzdeki yıllarda Rize İyidere Limanı ve Samsun Bakır İşletmesi Limanının hizmete girmesi ile birlikte liman sayısı 208'e ulaşacaktır. Ülkemizde söz konusu kıyı tesislerinin %44'üne karşılık gelen 90 adedi Marmara Bölgesinde, %24'üne karşılık gelen 50 adedi Akdeniz Bölgesinde, %18'ine karşılık gelen 36 adedi Karadeniz Bölgesinde ve %14'üne karşılık gelen 28 adedi ise Ege Bölgesindedir.

İl bazında bakıldığında ise deniz ticaretine hizmet veren tesislerin toplam 35 adedi Kocaeli ilinde bulunmaktadır. İkinci sırada yer alan İstanbul ilinde 21, Hatay ilinde 20, İzmir ilinde ise 11 adet değişik özellikte ve büyüklükte liman bulunmaktadır.

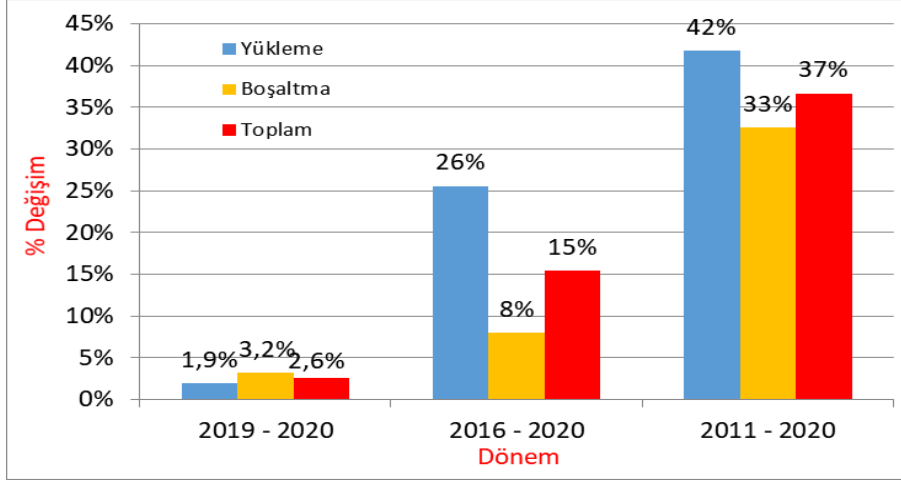
Şekil 4. Türkiye kıyılarında faaliyet gösteren ana limanlar



Kaynak: Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması, Deniz Ulaşımı, Taşımacılığı ve Lojistik Uzman Değerlendirme Raporu Yazarı tarafından hazırlanmıştır.

Türkiye limanlarında 2020 yılında elleçlenen yük bir önceki yıla oranla %2,58 artarak 496.6 milyon ton olmuştur. Tüm yük tipleri (sıvı dökme yük, konteyner vb.) ve rejimleri (transit, kabotaj vb.) dâhil olmak üzere ton bazında elleçlenen yükün %53.9'unu (267.4 milyon ton) boşaltma, %46.1'ini (229.1 milyon ton) yükleme oluşturmaktadır 2011 – 2020 dönemi dikkate alındığında limanlarımızda yüklenen yük miktarı 162 milyon tondan 229 milyon tona çıkmıştır. Aynı dönemde boşaltılan yükler ise 202 milyon tondan 267 milyon tona yükselmiştir. Limanlarımızda elleçlenen yükün 1, 5 ve 10 yıllık değişim oranları dikkate alındığında 2019 2020 yılında İthalat (boşaltma) yüklerindeki %3'lük, ihracat (yükleme) yüklerinde %2'lik bir artış yaşanmıştır. Kısa vadeli (2016 – 2020) limanlardaki yük artışına bakıldığında en yüksek artış %26 ile ihracat yüklerinde yaşanmıştır (UAB Denizcilik İstatistikleri, 2021).

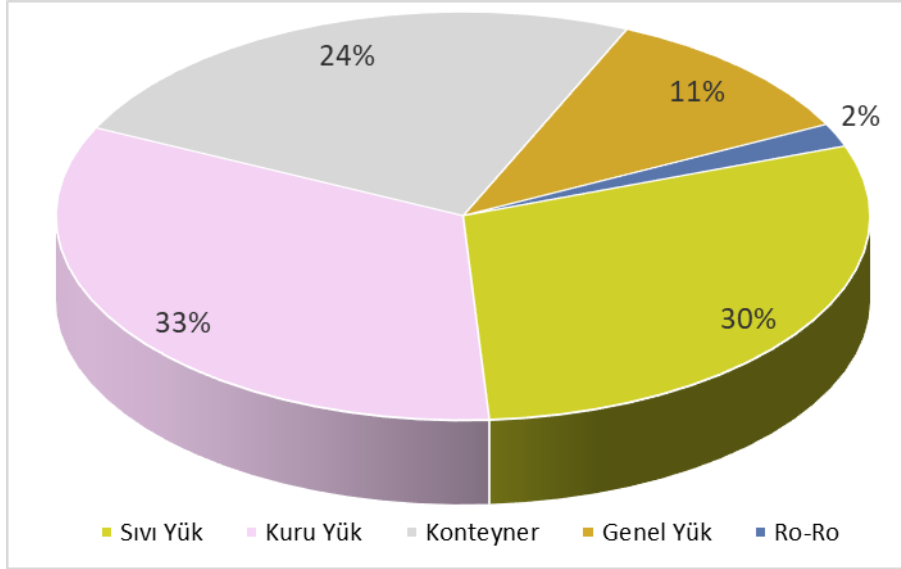
Şekil 5. Limanlarımızda elleçlenen yükün 1, 5 ve 10 yıllık dönemde artış oranları



Kaynak: T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik İstatistikleri, 21 Ocak 2021
(<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>).

Limanlarımızda elleçlenen yükün %33'ünü kuru dökme yükler oluşturmaktadır. Kuru dökme yükleri %30 ile sıvı dökme yükler, %24 ile konteyner, %11 ile genel yük izlemektedir. 2020 yılı itibarı ile ton bazında RO-RO yüklerinin oranı ise sadece %2'de kalmıştır (Şekil 6).

Şekil 6. Limanlarımızdaki yük dağılımı (2019)



Kaynak: T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik İstatistikleri, 21 Ocak 2021
(<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>).

2020 yılında 73.4 milyon ton yükleme 73.1 milyon ton boşaltma olmak üzere toplam 146.6 milyon ton sıvı dökme yük elleçlenmiştir. Limanlarımızda gerçekleşen elleçleme işlemlerinde ton bazında en yüksek boşaltma işlemi 105.4 milyon ton ile kuru dökme yüklerde, en yüksek yükleme işlemi ise 73.4 milyon ton ile sıvı dökme yüklerde gerçekleşmiştir (Tablo 20).

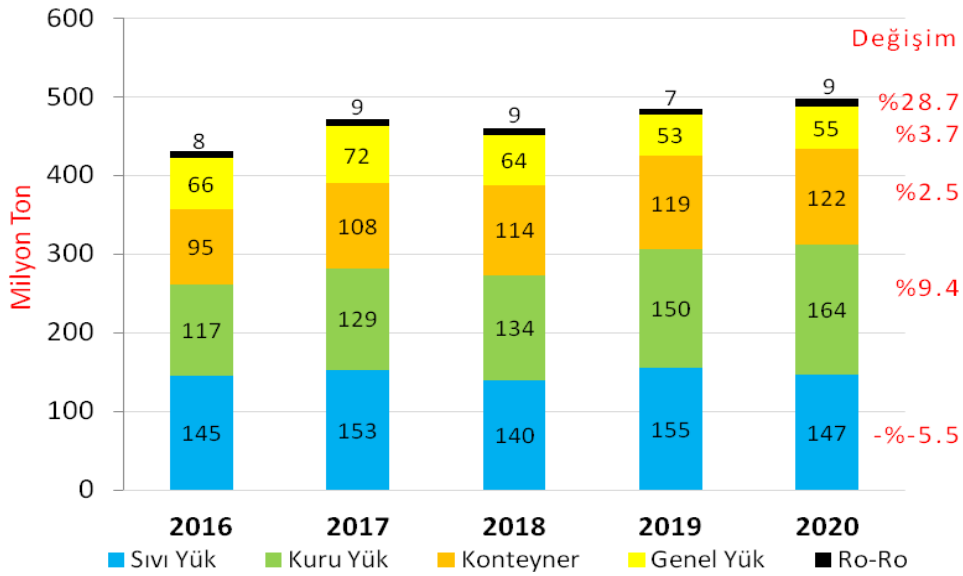
Tablo 20. Yük tiplerine göre yükleme/boşaltma (ton)

Yük Tipi	Yükleme	Boşaltma	Toplam
Sıvı Dökme Yük	73.467.677	73.184.719	146.652.396
Kuru Dökme Yük	59.003.545	105.475.578	164.479.123
Konteyner	68.648.424	53.062.524	121.710.948
Genel Kargo	22.916.398	31.711.002	54.627.400
Araç	5.120.592	4.052.193	9.172.785
Toplam	229.156.636	267.486.016	496.642.652

Kaynak: T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik İstatistikleri, 21 Ocak 2021
(<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>).

Bir önceki yıla oranla ton bazında Ro-Ro yükleri %28.7, kuru dökme yükler %9.4, genel kargo %3.7, ve konteyner %2.5 artış göstermiştir. Sıvı dökme yükler ise -%5.5 oranında azalmıştır. Limanlarımızda elleçlenen yük toplamda bir önceki yıla oranla ton bazında %2.6 artmıştır (Şekil 7).

Şekil 7. 2016-2020 yıllarında yük gelişimi (milyon ton)



Kaynak: T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik İstatistikleri, 21 Ocak 2021
(<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>).

Toplam 10 milyon ton ve üzeri yük elleçlenen Liman Başkanlıkları aşağıdaki tabloda verilmiştir. 2020 yılında en fazla elleçleme 76.5 milyon ton ile Kocaeli Liman Başkanlığında gerçekleşmiştir. Aliğa Liman Başkanlığı'nda 68.9 milyon ton yük elleçlenirken, Aliğa Liman Başkanlığını sırası ile 66.8 milyon ton ile Botaş (Ceyhan) Liman Başkanlığı ve 60.9 milyon ton ile İskenderun Liman takip etmiştir.

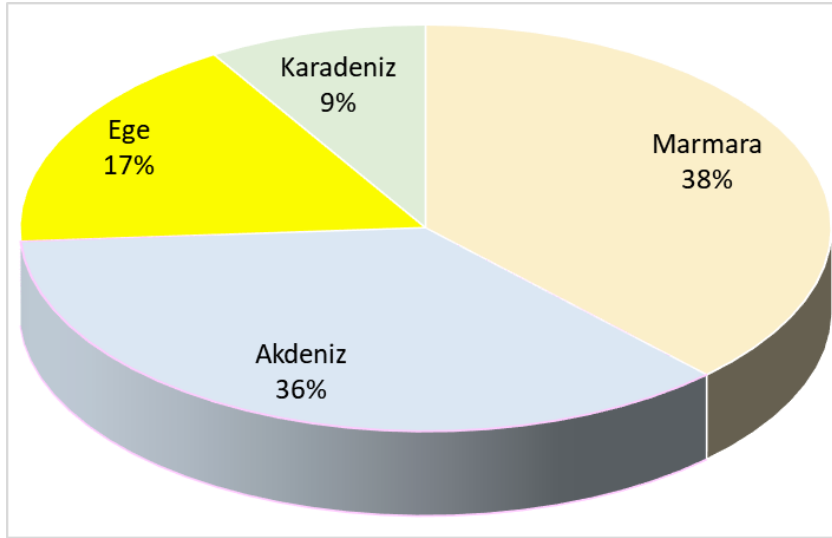
Tablo 21. Liman başkanlıkları yük sıralaması (2020-ton)

#	Liman Başkanlığı	Ton
1.	Kocaeli	76.517.625
2.	Aliağa	68.946.001
3.	Botaş	66.843.001
4.	İskenderun	60.969.236
5.	Mersin	37.752.433
6.	Tekirdağ	32.256.310
7.	Ambarlı	31.895.334
8.	Gemlik	14.291.871
9.	Karabiga	13.929.610
10.	Samsun	12.995.840
11.	Zonguldak	11.367.014
12.	K. Ereğli	10.678.248

Kaynak: T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik İstatistikleri, 21 Ocak 2021
(<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>).

Bölgesel olarak limanlarımızda elleçlenen yükün %38'i (189.8 milyon ton) Marmara Bölgesinde elleçlenmiştir. Akdeniz Bölgesi %36 oran ile (175.5 milyon ton) ikinci sırada, Ege Bölgesi %17 oran ile (85.8 milyon ton) üçüncü sırada yer almaktadır.

Şekil 8. Bölgeler bazında yük elleçleme oranları (%)



Kaynak: T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik İstatistikleri, 21 Ocak 2021
(<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>).

Bölgeler itibarı ile elleçlenen yük açısından ton bazında değişim olarak en yüksek artış Karadeniz Bölgesinde gerçekleşmiştir. En düşük artış ise Akdeniz Bölgesinde olmuştur (Tablo 22).

Tablo 22. Bölgeler bazında yük elleçlemeleri (ton)

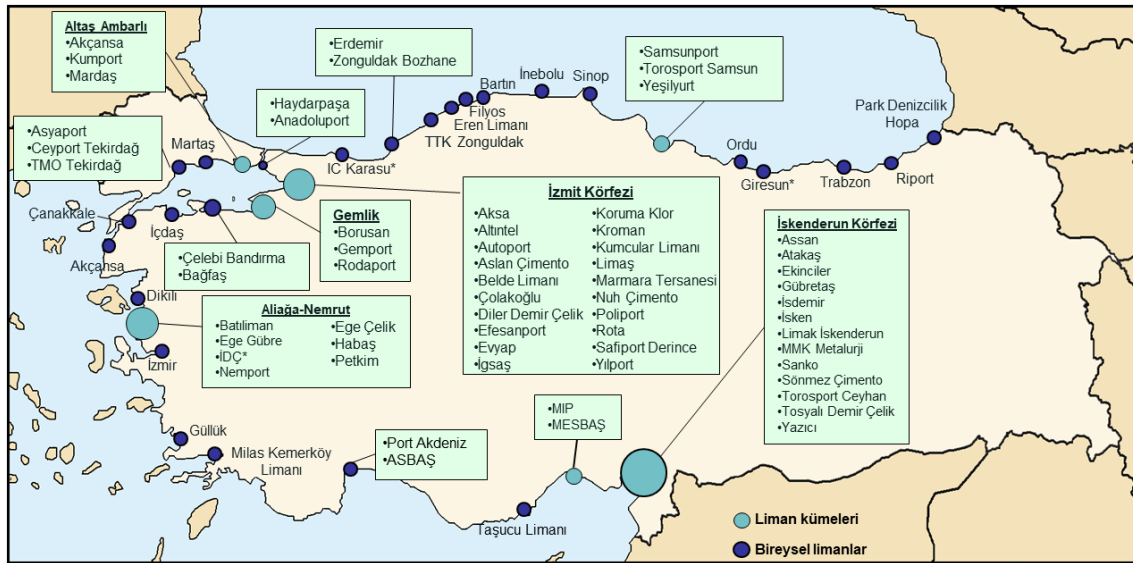
Bölgeler	2017	2018	2019	2020	Değişim % 2019 – 2020
Marmara	185,068,599	185,621,125	183,285,486	189,807,265	3.6
Akdeniz	169,902,561	160,652,426	174,723,830	175,560,233	0.5
Ege	74,100,697	72,283,702	83,939,833	85,890,473	2.3
Karadeniz	42,102,033	41,596,307	42,219,263	45,384,680	7.5
Genel Toplam	471,175,907	460,153,560	484,168,412	496,642,652	2.6

Kaynak: T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik İstatistikleri, 21 Ocak 2021
(<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>).

Kuru Dökme ve Genel Kargo Limanları

Ülkemizde 98 limanda genel kargo ve / veya kuru dökme yük hizmeti verilmektedir (Şekil 23). Bu limanlarda elleçlenen yük dikkate alındığında ton bazında yaklaşık %75.1’ni kuru dökme yükler %24.9’ünü ise genel kargo yükleri oluşturmaktadır. Sıvı dökme yüke hizmet veren şamandıra ve dolfen gibi kıyı yapıları hariç tutulduğunda liman sayısı olarak genel kargo (+kuru dökme yük) elleçleyen limanlar en büyük grubu oluşturmaktadır. 2020 yılında limanlarımızda elleçlenen kuru dökme yük ile genel kargo yükün toplamı 219 milyon tondur (UAB Denizcilik İstatistikleri, 2021).

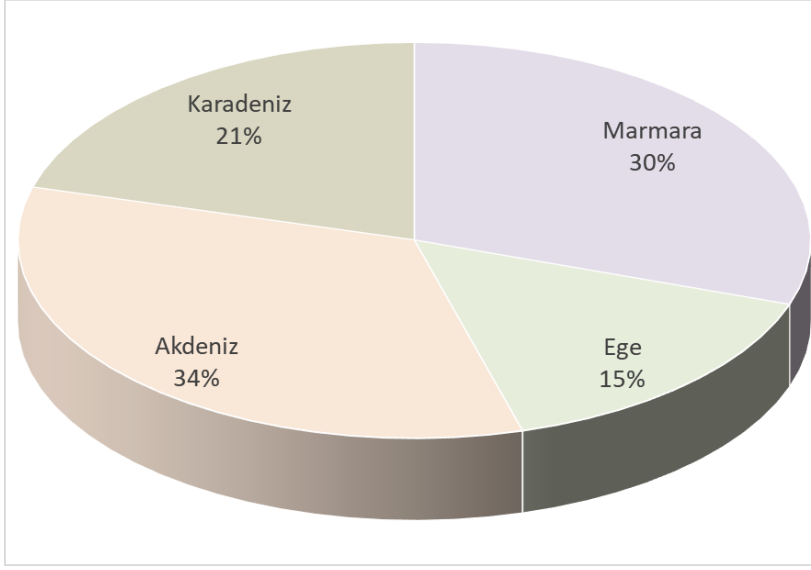
Şekil 9. Kuru dökme yük ve genel yük elleçleyen limanlarımız



Kaynak: Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünlük Kıyı Alanları Planlaması, Deniz Ulaşımı, Taşımacılığı ve Lojistik Uzman Değerlendirme Raporu Yazarı tarafından hazırlanmıştır.

Genel kargo (+kuru dökme yük) elleçleyen limanlar dikkate alındığında ton bazında en yüksek oranda elleçleme 63.2 milyon ton ile Akdeniz Bölgesi Limanlarında (%33.7) gerçekleşmiştir. Akdeniz Bölgesi Limanlarını sırasıyla 56.7 milyon ton ile Marmara Bölgesi Limanları (%30.3), 38.7 milyon ton ile Karadeniz Bölgesi Limanları (%21) ve 28.7 milyon ton ile Ege Bölgesi Limanları (%15.3) (Şekil 24) takip etmektedir.

Şekil 10. Bölgeler itibarı ile genel kargo (+kuru dökme) yüklerinin oransal dağılımı

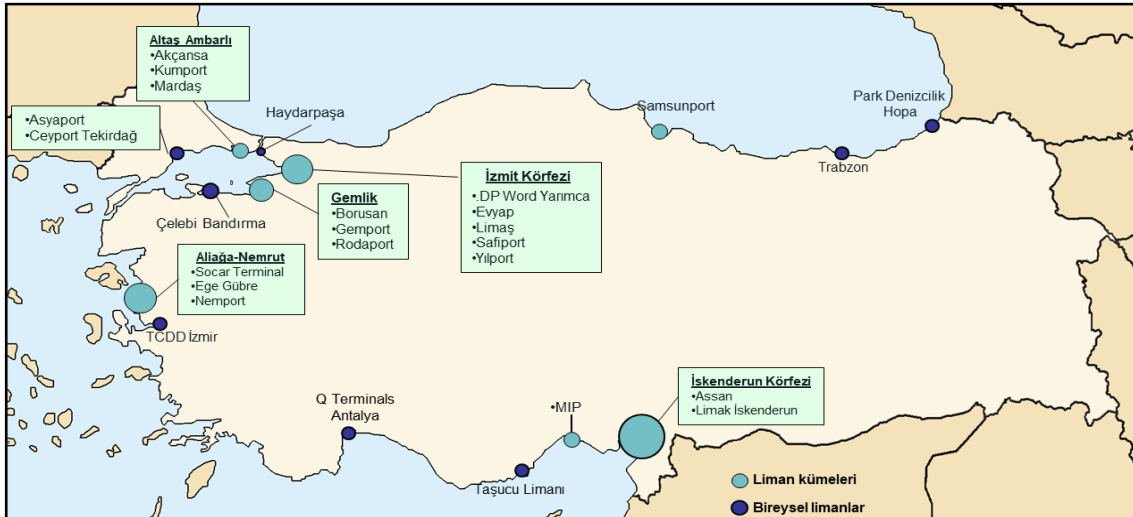


Kaynak: T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik İstatistikleri, 21 Ocak 2021
(<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>).

Konteyner Limanları

Ülkemizde konteyner gemilerine hizmet veren toplam 28 adet değişik formda (iskele, rıhtım) liman bulunmaktadır. Söz konusu limanların önemli bir bölümü konteyner yükleri dışında diğer yüklerle de hizmet vermektedir.

Şekil 11. Konteyner elleçleyen limanlarımız

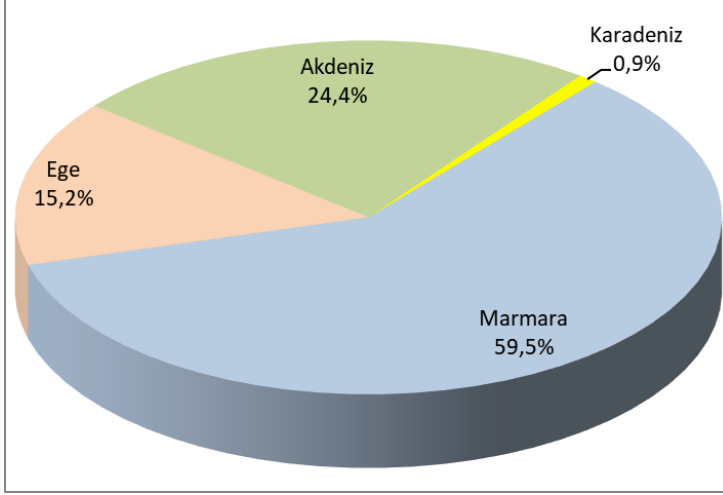


Kaynak: Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması, Deniz Ulaşımı, Taşımacılığı ve Lojistik Uzman Değerlendirme Raporu Yazarı tarafından hazırlanmıştır.

Ayrıca işletme izinlerinde konteyner gemileri yer almakla birlikte günümüzde konteyner hizmeti vermeyen limanlar da bulunmaktadır. Elleçlenen toplam konteyner hacmi açısından

Marmara Bölgesi limanları Türkiye’de elleçlenen konteynerin %59.5’ini elleçleyerek ilk sırada yer almıştır. Marmara Bölgesini sırası ile %24.4 ile Akdeniz Bölgesi limanları, %15.2 ile Ege Bölgesi limanları takip etmektedir. Karadeniz Bölgesi limanlarının toplam konteyner elleçleme hacmi içerisindeki payı %0.9’dur (UAB Denizcilik İstatistikleri, 2021).

Şekil 12. Bölgeler itibarı ile konteyner elleçleme oranları



Kaynak: T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik İstatistikleri, 21 Ocak 2021
(<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>).

3.1.6. Planlama Alanında Mevcut Durum ve Gelişmeler Potansiyeli

Kocaeli-Sakarya-Düzce illeri Karadeniz kıyılarındaki alanda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı’na bağlı iki liman başkanlığı faaliyet göstermektedir. Kefken liman başkanlığı Kocaeli sınırları içinde Kocaeli-Kandıra Alt Bölgesi sınırları içinde yer alırken Karasu liman başkanlığı Sakarya ve Düzce illerinin tamamına, dolayısıyla geri kalan tüm 3 alt bölgeye hizmet vermektedir. Kefken liman başkanlığı idari sınırları içinde bir yük limanı olmadığı için Kocaeli-Kandıra alt bölgesinde denizyolu ile herhangi bir yük elleçleme faaliyeti bulunmamaktadır.

Karasu liman başkanlığı idari sınırları içinde ise 2015 yılına kadar bir yük trafiği olmaz iken 2017 yılında hizmete giren IC Karasu Limanı ile yük elleçleme faaliyeti başlamıştır. Dolayısıyla 4 alt bölge içinde ticari limancılık faaliyeti sadece Doğu Sakarya Alt Bölgesinde bulunmakta ve IC Karasu Limanındaki yük trafiği bölge içinde yer alan tüm alt bölgelerin toplam deniz yolu yük trafiğini temsil etmektedir.

2017 yılında 419 bin ton ile faaliyete başlayan IC Karasu Limanı 2018 yılında 963 bin, 2019 yılında 1,37 milyon ton ve 2020 yılında da 1,38 milyon ton yüke hizmet vermiştir. Limanda elleçlenen 2020 yılı rakamı Türkiye’deki tüm limanlarda elleçlenen yükün %0,28’i gibi düşük bir miktardır. Karasu liman başkanlığında elleçlenen bu yükler gümrük rejimlerine göre incelenecek olursa 2020 yılında elleçlenen yükün %29 oranında ihracat, %71 oranında ithalat yükü olduğu görülmektedir. Limanda transit yük rejimi dahilinde bir yük hareketi olmadığı

gibi kabotaj rejimi kapsamındaki yük hareketi oldukça düşüktür (UAB Denizcilik İstatistikleri, 2021).

2020 yılı itibarıyla Karasu liman başkanlığında elleçlenen ihracat yükü 399 bin ton, ithalat yükü 966 bin ton ve kabotaj yükü 17,5 bin tondur. Yük türleri açısından incelenecek olursa Karasu Limanında elleçlenen yükün ağırlıklı olarak dökme ve genel yük olduğu, ilave olarak tekerlekli yük elleçlendiği görülmektedir. Diğer yük türleri (Konteyner, sıvı dökme yük vb.) limanda işlem görmemektedir. 2020 yılında limanda işlem gören toplam yük olan 1,38 milyon ton yükün 883 bin tonu kuru dökme yük ve genel kargo iken geri kalan yükler otomobil ve Ro-Ro taşımalarından kaynaklanmaktadır. (UAB Denizcilik İstatistikleri, 2021).

Planlama alanının Doğu Sakarya Alt Bölgesinde bulunan Karasu Limanında işlem gören otomobil taşımaları aşağıdaki tabloda yer almaktadır. İşlem hacminin büyüklüğü konusunda net bir fikir oluşturulması amacı ile tüm Karadeniz kıyılarında gerçekleşen otomobil elleçlemeleri de ayrıca gösterilmiştir. 2020 yılında Karasu limanında işlem gören araç sayısı toplamda 2.871 araç olurken tüm Karadeniz kıyısında elleçlenen araç sayısı 3.507'dir. Bu rakam Türkiye'de işlem gören otomobil sayısının %0,24'ü dür (UAB Denizcilik İstatistikleri, 2021).

Tablo 23. Liman tesisleri bazında yurtdışı bağlantılı hatlarda taşınan otomobil ve diğer araçların sayısı, 2020

Limanlar ve Bölgeler	2019			2020		
	Gelen	Giden	Toplam	Gelen	Giden	Toplam
Karasu	0	0	0	2.694	177	2.871
Zonguldak	42	845	887	24	448	472
Samsun	0	0	0	163	1	164
Karadeniz Toplam	42	845	887	2.881	626	3.507
Türkiye Toplam	270.427	1.264.238	1.534.665	476.649	958.462	1.435.111
Karasu Pay	0,00%	0,00%	0,00%	0,57%	0,02%	0,20%
Karadeniz Pay	0,02%	0,07%	0,06%	0,60%	0,07%	0,24%

Kaynak: T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik İstatistikleri, 21 Ocak 2021
(<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>).

Diğer yandan Karasu limanında elleçlenen Ro-Ro sayısı dikkate değerdir. Aşağıdaki tabloda görüleceği üzere 2019 yılında Ukrayna'nın Chornomorsk kentine bağlı Ro-Ro hattında toplam 8.375 araç taşınması gerçekleşmiştir. Söz konusu bu rakam 2020 yılında 22,5 bin araç sayısına yükselmiştir. 2020 yılındaki bu taşımalarda ayrıca 7.900 yolcunun da seyahat ettiği görülmektedir. Her iki yılda da gelen ve giden araç sayısı nispeten dengelidir. Türkiye'den Karadeniz ülkeleri bağlantılı tüm hatlarda 2020 yılında toplam 94 bin araç taşınırken Türkiye'deki toplam Ro-Ro taşımaları 505 bin olarak gerçekleşmiştir. 2020 yılında Karasu limanının Ro-Ro taşımalarındaki payı % 4,46'dır (UAB Denizcilik İstatistikleri, 2021).

Tablo 24. Yurtdışı Bağlantılı Düzenli Hatlara Uğrayan Ro-Ro Gemileriyle Taşınan Tır/Treyler/Vagon İstatistikleri (2020 Yılı Sonu-Adet)

Limanlar ve Bölgeler	2019			2020		
	Gelen	Giden	Toplam	Gelen	Giden	Toplam
Karasu - Chornomorsk	3.600	4.775	8.375	10.256	12.279	22.535
Samsun - Tuapse	626	31.839	32.465	17.737	20.703	38.440
Samsun - Novorossiysk	252	7.876	8.128	5.381	6.062	11.443
Samsun - Temrük	0	0	0	1.257	1.300	2.557
Zonguldak - Chornomorsk	7.118	5.964	13.082	6.086	4.552	10.638
Haydarpaşa - Chornomorsk	3.839	5.744	9.583	3.455	4.890	8.345
Karadeniz Ro-Ro Hatları Toplamı	15.435	56.198	71.633	44.172	49.786	93.958
Türkiye Toplamı	270.034	321.700	591.734	244.797	259.955	504.752
Karasu Pay	1,33%	1,48%	1,42%	4,19%	4,72%	4,46%
Karadeniz Pay	5,72%	17,47%	12,11%	18,04%	19,15%	18,61%

Kaynak: T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik İstatistikleri, 21 Ocak 2021

(<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>).

Planlama alanına ilişkin gelişme eğilimleri, Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması, Etüt, Analiz ve Sentez Çalışmaları, kapsamında hazırlanan “Deniz Ulaşımı, Taşımacılığı ve Lojistik Uzman Değerlendirme Raporu”ndaki talep tahminleri baz alınarak ele alınmıştır. Buna göre Karasu Limanının, Ro-Ro yüküne hizmet vermesinden dolayı oldukça geniş bir hinterlanda hizmet verdiği anlaşılmıştır. Ro-Ro yükünün esnek ve pratik bir yapıya sahip olması, 750 km çapındaki bir coğrafyada gün içinde yükün teslimini mümkün kılmaktadır. Bu kapsamda Karasu limanının hinterlandı İstanbul-Bartın kıyı şeridini, iç bölgelere doğru da güneyde Afyonkarahisar ve Konya’yı kapsamaktadır. Diğer yandan yılda 800 bin tonu geçen dökme yük ve genel kargo yüklerini, yükün karakteristik özelliklerine bağlı olarak daha dar bir hinterlanda hitap ettiği anlaşılmaktadır. Bu bilgiler ve elde edilen veriler ışığında bölgedeki tek ticari liman olan Karasu limanının yük hinterlandı aşağıdaki şekildeki gibi belirlenmiştir.

Şekil 13. Bölge liman hinterlandına giren iller



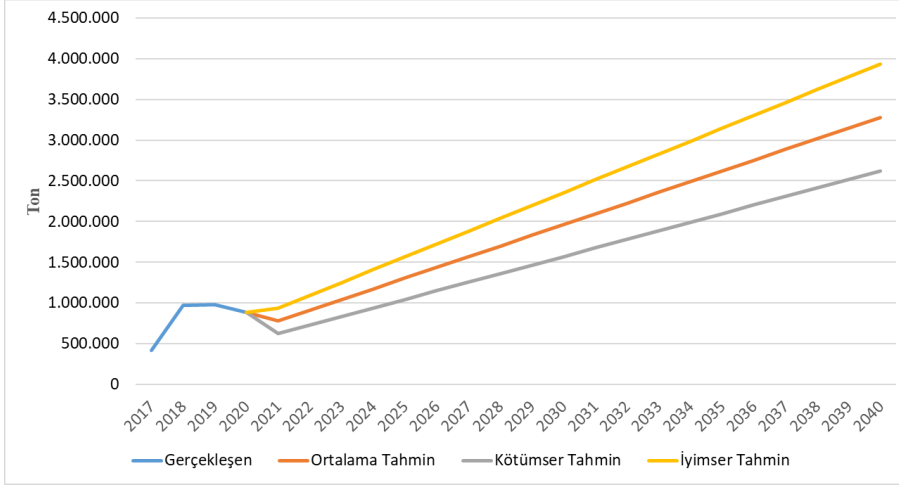
Kaynak: Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması, Deniz Ulaşımı, Taşımacılığı ve Lojistik Uzman Değerlendirme Raporu Yazarı tarafından hazırlanmıştır.

Bölgede Karasu limanında elleçlenen dökme yük ve genel kargo yükleri talep tahmini için bölge limanlarında geçmişte elleçlenen toplam yük miktarı bağımlı değişken olarak tanımlanırken, aynı dönemde hinterlandta yer alan illerin toplam ihracat, ithalat, GSYİH ve nüfus sayıları bağımsız değişkenler olarak tanımlanmıştır. Yapılan talep tahmini sonucunda toplam yükte geleceğe ilişkin bir aralıklı gelişim hesaplanmıştır.

Tablo 25 . Bölgeye İlişkin Dökme Yük ve Genel Kargo Yük Tahmini (Ton)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2025	1.043.923	1.304.904	1.565.885
2030	1.570.664	1.963.329	2.355.995
2035	1.676.012	2.095.014	2.514.017
2040	1.781.360	2.226.700	2.672.039

Şekil 14. Kuru dökme yük ve genel kargo talep tahmini grafiği



Elde edilen sonuçlara göre ortalama tahmin ile dökme yük ve genel kargo yükünün 2025 yılında 1,3 milyon ton, 2030 yılında 1,9 milyon ton, 2040 yılında ise 2,2 milyon tona ulaşacağı öngörülmüştür. Alt ve üst güven aralığına göre bölgede 2040 yılında kötümser bir tahmin ile 1,8 milyon ton, iyimser bir tahminle ise 2,7 milyon tona ulaşması beklenmektedir.

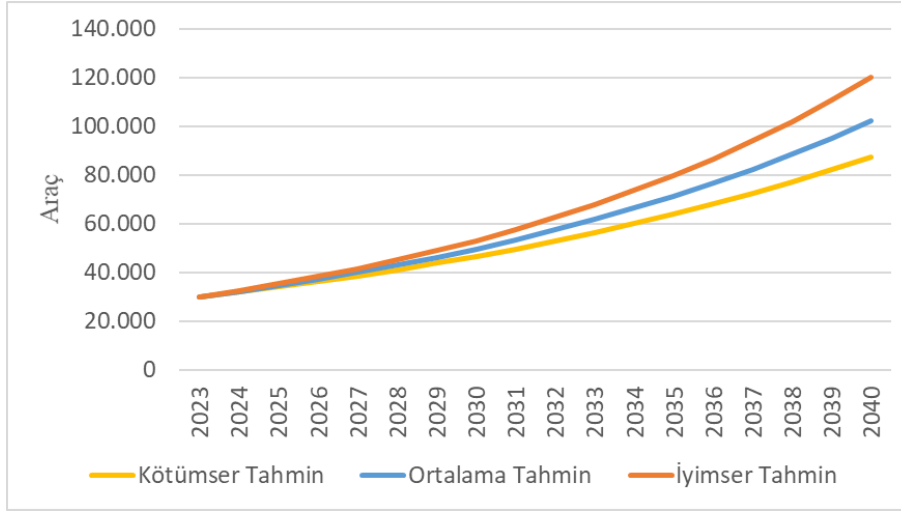
Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre Karasu limanında 2020 yılında 22 bin Ro-Ro işlem görülmüştür. Karadeniz'deki Ro-Ro hatları siyasi, politik ve doğal koşullardan son derece yüksek oranda etkilenen bir taşımacılık türüdür. Bu nedenle Ro-Ro yükünün gelişimi çoğu zaman dengeli değildir. Karasu Liman Müdürlüğü ile yapılan mülakat sonucunda özellikle pandeminin ortaya çıkardığı karayolu geçiş kısıtlamalarından dolayı 2021 yılında önceki yılın neredeyse iki katı oranında bir Ro-Ro taşınması beklendiği (45 bin araç) beyan edilmiştir.

Yine mülakatta belirtildiği üzere bu artışın 2021 yılı pandemi şartlarından kaynaklandığı altı çilmiş, 2022 yılından itibaren trafiğin normal seviyeye (yaklaşık 30 bin araç/yıl) gerileceği tahmin edilmiştir. Diğer yandan Türkiye'de Ro-Ro araç taşımalarının 2011-2020 yılları arasında ortalama her yıl %7.5 oranında geliştiği dikkate alındığında Karasu limanı için bir gelişim senaryosu oluşturulabilmiştir. Bu senaryo limandan alınan 2021 ve 2022 yılı tahminleri üzerine Türkiye'deki ortalama Ro-Ro gelişimi eklenerek kurgulanmıştır. Elde edilen tahmin verileri aşağıdaki tablo ve şekilde sunulmuştur.

Tablo 26. Bölgeye İlişkin Ro-Ro Gelişimi (Araç)

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2025	34.027	34.655	35.317
2030	46.620	49.702	53.104
2035	63.873	71.283	79.851
2040	87.511	102.235	120.068

Şekil 15. Ro-Ro elleçlemesi talep tahmini grafiği (Araç)



Bölgenin transit yük potansiyelinin ortaya çıkması demiryolu bağlantısına bağlıdır. Halihazırda planlanan demiryolu projesi tamamlandığında uzun vadede (2040 yılı sonrasında) böyle bir potansiyel ortaya çıkabilir. Gelecekte bölge limanlarına demiryolu bağlantısının yapılması özellikle transit yük kapsamında konteyner elleçlemelerinin ortaya çıkmasına neden olabilir. Ancak bu tarz bir transit faaliyet limanın Karadeniz kıyısındaki konumu nedeni ile yine de sınırlı olacaktır. Çünkü uzun mesafeli transit taşımalar denizyolu ile Avrupa ya da Afrika yönlü aktarılacaksa Marmara kıyılarında yer alan limanlar ya da Doğu Akdeniz’de İskenderun Körfezinde yer alan limanlar karşılaştırmalı üstünlüğe sahip olacaktır. Ayrıca bölgeye yakın ve stratejik konumdaki Samsunport, demiryolu bağlantısı ve mevcut demiryolu elleçleme alt yapısı ile şu an oldukça avantajlı bir konumdadır.

Tüm bu veri, bilgi ve analizler ışığında Kocaeli-Sakarya-Düzce bölgesi kıyılarının 2040 yılına kadar yeni bir liman tesisine ihtiyaç duyulmadığı kanaatine ulaşılmıştır. Bölgenin liman gelişimi için iki temel alternatif vardır. Bunlardan birincisi bölgedeki üretim ekonomisini geliştirmek, ikincisi ise bölgenin demiryolu altyapısını geliştirerek transit yük potansiyelini arttırmaktadır. Bu iki ihtimalin gerçekleşmesi durumunda mevcut limanların kapasitesi izlenmeli, bu limanlarda yaklaşık %80 oranında kapasite kullanım oranına erişildiğinde mevcut limanların kapasitesi artırılmalı ya da yeni liman tesisleri inşa edilmelidir.

3.2. Kıyı Planlamasındaki Standartlar ve Uygulamaya Yönelik Çalışmalar

Bu bölümde yer veriler kıyı planlamasındaki standartlar ve uygulamaya yönelik çalışmalar; kıyı yapılarının yer seçimi ve planlamasına ilişkin koşullar çerçevesinde ele alınıp değerlendirilmiştir. Kıyı yapılarında projelendirme, inşa, kapasite, tipoloji vb. hususlarla ilgili teknik detaylar Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması, Etüt, Analiz ve Sentez Çalışmaları, kapsamında hazırlanan “Kıyı Yapıları Uzman Değerlendirme Raporu’nda ayrıca aktarılmaktadır.

Bu bölümde yer verilen kıyı yapılarının planlanmasına yönelik çalışmalar; limanlar, yat limanları ve balıkçı barınakları alt başlıkları kapsamında ele alınmıştır.

3.2.1. Limanlar

Limanlar, uluslararası ürün transferinde düğüm noktaları olduğundan, bölgeler /ülkeler için ticari anlamda diğer ülkelerle girilen bir rekabet pazarında ön plana çıkmaktadır. Bu bakımdan limanlar sadece buldukları bölgenin değil tüm ülke ekonomisi ve komşu ülke ekonomileri ile de yakından ilgilidir (Pekkaya, vd. 2018).

Ülke ekonomisi açısından çok önemli olan limanların verdiği hizmetler açısından gelişen talebi karşılayacak arza sahip olması, ekonomik gelişmeleri karşılayacak sosyal ve fiziki kapasitede olması gerekir. Taşımacılık şekillerinin değişmesi, hizmet anlayışının gelişmesi ve genişlemesi limanlarda lojistik hizmetlerinin de verilir duruma gelmesini sağlamıştır. Liman alanındaki hizmet çeşitlerinin artırılması taşınacak yükün paketlenmesi, ayrıştırılması, elleçlenmesi gibi işlemlerin uygulanır hale gelmesi sağlanarak, klasik limancılık anlayışı dışında hizmet anlayışı yaratılmıştır (Akten vd. 2004). Tüm bu gelişmeler çerçevesinde liman yeri seçiminde öncelikle bölgeye ait yük trafiği incelenmesi önem taşımaktadır. Yük cinslerine göre limanın hangi ana yükler için aktarım merkezi olacağına karar verilmelidir. Bu çerçevede liman yeri seçimi ana faktörleri Bölgesel Faktörler ve Yerel Faktörler olmak üzere iki düzeyde belirlenebilir (Yüksel vd. 1998).

Bölgesel Faktörler;

- Ekonomik faktörler yönünden bölge; sanayi yatırımlarına, endüstriyel gelişime açık olmalıdır. Ayrıca liman alanı için geniş arazi yatırımlarına ihtiyaç duyulduğundan arazi maliyeti düşük ve gerektiğinde arazi genişletme maliyetleri ekonomik olmalıdır.
- Ayrıca liman alanı için geniş arazi yatırımlarına ihtiyaç duyulduğundan arazi maliyeti düşük ve gerektiğinde arazi genişletme maliyetleri ekonomik olmalıdır.
- Bölgeye yönelik teşvikler ve vergi uygulamaları dikkate alınmalıdır. Bölgeden sağlanacak iş gücü açısından bölge ücret seviyeleri göz önünde tutulmalıdır. Liman inşaat maliyetleri, işletmenin girdi ve çıktıları, taşıma giderleri, enerji giderleri değerlendirilmelidir (Yüksel vd. 1998).
- Bölgenin gelecekteki deniz ticaret potansiyeli belirlenebilir olmalıdır. Liman yeri seçiminde bölgenin coğrafi özellikleri çok önemli rol oynamaktadır. Öncelikle liman yük trafiği uluslararası deniz yolu üzerinde ya da bu artere çok yakın olmalıdır. Böylelikle ana arterden çok uzaklaşmamış, zaman ve maliyet kaybı minimuma indirilmiş olur. Liman arkasında denizden gelen malın hareketinin kesintisiz devamı için öncelikle kara ve demiryolu, ayrıca havayolu ulaşımının sağlanması gereklidir. Ayrıca politik ve askeri öncelikler göz önünde tutularak, ülkenin siyasi, ekonomik ve stratejik öncelikleriyle paralellik sağlaması yönleriyle liman yeri değerlendirilmelidir.
- Liman taşıyan açısından bir maliyet kapısı olup, taşıyan yük potansiyeli yüksek olan limana uğrak yapmak ister. Bu açıdan çevredeki diğer limanlar ile etkileşim meydana

geleceği için liman yeri seçiminde bölgede başka liman olup-olmadığı, başka liman varsa bunun yapılacak limana etkisi değerlendirilmelidir (Balık, 2014).

Yerel Faktörler;

- Bölgeye ait topoğrafik ve batimetrik bilgilerin çeşitli teknolojiler kullanılarak sağlanması ve detaylı etüt edilmesi gerekir. Denizin çok sığ olması, bölgenin dağlık yapıya sahip olması liman yeri seçimini etkilemektedir (Yüksel vd. 1998). Diğer yandan karadan ve denizden dip akıntısı liman dibinin dolmasına neden olur. Bu durum liman giriş çıkışında ve limanda dip taramasını gerektirir.
- Uzun seyir kanalları ve su yollarının tarama maliyetlerinin yüksek olmasından dolayı oldukça pahalı bir yöntemdir. Liman yeri seçiminde bölgenin zemin etütlerinin yapılması son derece önemlidir. Bu etütlerde önceki jeolojik bulgular ve haritalar ile jeofizik yöntemler ve teknolojilerden yararlanır. Taramanın yapılabileceği yumuşak bir zemin tercih edilirken, liman yapılarının yapılacağı zeminin taşıma kapasitesi yeterli olmalıdır.
- Liman bölgesi rüzgârların oluşturduğu dalgalar, gel-git dalgaları ile su seviyesinin değişimi, deprem dalgası ve tsunami olma olasılığı yönünden değerlendirilmelidir. Diğer yandan su derinliği açısından liman basenlerinde ve seyir kanallarında kumlanmadan dolayı yüksek maliyetler doğabilmektedir. Büyük ölçüde katı madde taşınımı varsa, bunların önlemleri alınmalıdır. Ayrıca akıntı deniz ulaşımını olumsuz yönde etkileyen bir faktör olduğundan bölgenin akıntı özellikleri ayrıntılı olarak incelenmelidir.
- Liman giriş ve çıkışlarını etkileyebilecek en önemli etken hakim rüzgarlar, sis ve mevsimsel yağışlardır. Bu etkenler liman yeri incelemesinde göz önünde bulundurulması gereken önemli etkenlerdir. Ayrıca önerilen projeden kaynaklanabilecek önemli çevresel etkilerin (su, hava, toprak kirliliği, gürültü, titreşim, ışık, ısı, radyasyon v.b gibi) Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) raporu çerçevesinde ortaya konması gerekmektedir.
- Liman yerleşme planında araştırılması gereken faktörler limanın planlanması ve işletilmesi açısından göz önünde bulundurulması gereken faktörler önem taşımaktadır. Buna göre liman planlamasında n az 50 yıllık bir gelişme düşünülerek genişleme olanakları göz önünde bulundurulmalıdır. Dalga, akıntı ve kum hareketlerine göre liman giriş ağızı tasarlanmalıdır, bu koşullarda limanın genişletilmesi de göz önüne alınmalıdır. Liman içinde gemilerin rıhtımlara kolayca yanaşması, manevra sahası için yeterli yer ayrılması düşünülmelidir. Transit ambarları, antrepolar, açık sahalar, silo vb. ambar yerlerinin boyutları ve rıhtım ve arka alan konumları iyi incelenmelidir (Balık, 2014).

Limanların hitap ettiği iç bölgeler, bu bölgelerden etkilenmesi veya etkide bulunması, limanların yer seçimi ve planlamasında büyük önem taşımaktadır. Bir limanın hinterlandı (hitap ettiği iç bölgeler), limanın hizmet hacmine, ülkenin dünya üzerindeki konumuna, büyüklüğüne, o ülkenin nüfus yoğunluğuna, ülkenin ve bölgenin ekonomisine, sanayisine ve ülkenin dünya ticaretindeki yerine bağlıdır. Bu yüzden bir limanın gelişebilmesi o limanın hizmet verdiği bölgeler yani hinterlandı ile mümkündür. Bu bölgenin sınırlarını ise ekonomik olan nakliye mesafeleri belirler. Limanlar etrafında aynı nakliye masraflarını ifade eden hatlar

çizilerek birbirine komşu olan limanlar arasında kritik olan hatlar da bulunabilir. Bu hatlar üzerine rastlayan yerler bu limanların birinin ya da diğerinin hinterlandına dahil edilebilir (Kocagil,2004).

Bir limanın hinterlandı tespit edilirken genellikle eşit taşıma maliyetleri, eşit uzaklıklar, eşit zaman, limanlar arası analizler gibi rekabetçi unsurlar dikkate alınır. Sıkça kullanılan veriler; ithalat ve ihracat istatistikleri, taşınan malın çıkış ve nihai varış yerleri, taşıma maliyeti, taşıma süresi, liman maliyetleri, rakip liman ve ulaştırma alternatifleri, çeşitli hinterland değişimleri ya da dinamikleri, gelir dağılımı, nüfus dağılımı, bölgenin ekonomik büyüme oranı, ara nakliyecileri yapan rejimlerin analizi (demiryolu, karayolu v.b.) yük akışı ve kapasitesi gibi sıralanabilir (Karaca, 2009).

Liman planlaması ve yer seçimi standartları bakımından yapılan değerlendirmeler sonrasında, BKAP çalışma alanında halen faaliyet gösteren Karasu Limanının ele alındığında; limanın sadece karayolu bağlantılarının bulunduğu, çok modlu ulaşım bağlantıları açısından zayıf bir konumda olduğu görülmektedir. Ancak limanın hinterlandı ile demiryolu bağlantısını sağlayacak olan proje aşamasındaki Sakarya-Bartın demiryolu hattının tamamlanarak faaliyete geçmesi bu bakımdan büyük önem taşımaktadır. Diğer taraftan limanın batısındaki Sakarya Nehri çıkışı ve limanın batı sahilindeki kıyı erozyonunun liman sahasını da etkilemesi, limanda zaman zaman kum birikimi nedeniyle yaşanan derinlik azalması, limanın fiziki koşullar itibariyle yaşadığı sorunlara örnek teşkil etmektedir.

BKAP çalışma alanında yeni bir limanın planlanması ve yer seçmesine ilişkin ekonomik ve ticari koşullar, talep tahminlerine dair değerlendirmeler Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması, Etüt, Analiz ve Sentez Çalışmaları kapsamındaki “Deniz Ulaşımı Taşımacılığı ve Lojistik Uzman Değerlendirme Raporu”nda detaylı olarak irdelenmiştir. Buna göre planlama alanı kıyıların 2040 yılına kadar yeni bir liman tesisine ihtiyaç duyulmadığı kanaatine ulaşılmıştır. Bölgenin liman gelişimi için iki temel alternatif vardır. Bunlardan birincisi bölgedeki üretim ekonomisini geliştirmek, ikincisi ise bölgenin demiryolu altyapısını geliştirerek transit yük potansiyelini arttırmaktadır. Bu iki ihtimalin gerçekleşmesi durumunda mevcut limanların kapasitesi izlenmeli, bu limanlarda yaklaşık %80 oranında kapasite kullanım oranına erişildiğinde mevcut limanların kapasitesi arttırılmalı ya da yeni liman tesisleri inşa edilmelidir (Bkz. bölüm 3.1.6).

Yeni liman projeleriyle ilgili bir diğer husus Sakarya Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan üst ölçekli mekansal planlarla ilgidir. Sakarya Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanan Sakarya İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planında, alt bölgenin Kaynarca ilçesi Denizköy mahallesi kıyı bölümünde “Liman Projesi” gösterimi ile bir kıyı yapısı önerilmiştir. Bu planın alt kademesinde bulunan Sakarya İli Kuzey ve Doğu Planlama Alt Bölgeleri 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planında ise aynı konumda liman gösterimi yapıldığı ve limanın geri bölgesinin ise sanayi alanı olarak planlandığı görülmektedir (Bkz. Bölüm 4.1.2). Ancak kıyı yapıları ve endüstri bölgeleri için BKAP çalışması özelinde temin edilen kurum ve kuruluş görüşlerinde, Denizköy’de üst ölçekli planlarda yer alan önerilere ilişkin herhangi bir çalışma bulunmadığı belirlenmiştir. Diğer taraftan eğer bölgede orta ve uzun vadede

oluşturulacak bir sanayi ve üretim yapılanması olması ve mevcut limanın bu yapılanmadan dolayı ortaya çıkacak yüke hizmet verememesi durumunda yeni liman tesisleri düşünülebilir. Burada kritik olan nokta yeni liman tesisinin tutarlı bir ekonomik ve ticari temele dayandırılmasıdır.

3.2.2. Yat Limanı

Yat limanlarının planlamasında ve yer seçimindeki makro ve mikro düzeydeki bazı koşullar ve standartlar limanlardaki koşullarla benzerlik göstermektedir. Limanlarda konunun ticari ve ekonomik boyutu temel belirleyiciler olarak ortaya çıkmakta, yat limanlarında ise bu boyutlarla birlikte turistik kapasitenin belirleyici rolü önem kazanmaktadır. Yat limanı planlaması ve yer seçiminde, kıyıların kendine özgü doğal, sosyoekonomik, kültürel ve fiziki özellikleri ile kullanıcıların talep ve beklentilerine ilişkin çok çeşitli değişkenler bulunmaktadır.

Günümüzde bir yat limanı kuruluş aşamasında üzerinde en fazla durulması gereken başlıca 3 konu vardır. Bunlar; a) En uygun marina işletme kuruluş yerinin seçimidir, b) En uygun marina işletmesinin yat bağlama ve barınma kapasitesinin seçimi, c) En uygun kapasite yönetiminin seçimi. Esasında bir yat limanı işletmesi kurma faaliyeti sırasında sözü edilen bu 3 karar konusu arasında, işletmenin üretimini sürdüreceği konumun belirlenmesi ve planlanması birinci derecede önemlidir. Elverişsiz bir yerde kurulan yat limanının bir yerden diğer bir yere aktarılması söz konusu olamadığı gibi, böyle bir yerde kurulan yat limanının, ömrü boyunca gereksiz harcama ve zararlara yol açmasına sebep olabilmektedir. Bu nedenle başarılı yat limanı yer seçimi planlaması ve yönetim hizmetleriyle birlikte süreçlerin dengeli şekilde birleşmesi ile gerçekleştirilebilecektir (Ross, 2002). Yat limanı planlama ve yer seçiminde belirleyici olan bazı temel kriterlere aşağıda yer verilmektedir.

Güzergah: Yat limanlarının planlamasında ve yer seçiminde belirleyici olan en temel koşullardan biri güzergahtır. Yat limanlarının kıyıda çekiciliği olan alanlara yakın olmaları ve yatçıların tercih ettiği yatçılık ve hizmet bölgelerine yakın güzergahlar üzerinde kurulması gereklidir. Ayrıca bölgesel yatçılık mı yoksa sezonluk yatçılık mı olduğunun tespit edilmesi gerekmektedir. Marina tesislerinin yerleşim birimlerine, turistik bölgelere ve hava alanına yakın olmaları yatçıların marinayı tercih etme sebeplerindedir. Eğer yeni bir marina alanı, turistik alana ve şehir merkezine çok uzak olursa, yatçılar tarafından tercih edilmesi az olur ve rekabet edemeyebilir. Günümüzde erişebilirlik ve yakınlık ulaşım faaliyetlerinin içinde etkisi büyük olduğundan yerleşim birimlerine ve turistik bölgelere uzak olanlar seçilmemesi gerekmektedir (Aydın, 2011).

Ulaşım Ağlarına Yakınlığı; Farklı türdeki ulaşım olanakları özellikle marina sahasına ulaşım kolay ve erişilebilir olması gerekmektedir (Ross,2002). Ulaşım ağlarına yakınlığı marinanın konumunu destekleyici özelliktedir.

Zor altyapı koşulları; Eğer yeni bir marina sahasının yeri, mevcut altyapı projelerine engel teşkil edecek şekilde ise (örneğin, deniz dibi taraması, kablo döşemeleri vs) böyle bir alanın marina sahası olarak kullanılacak hale getirilmesi zordur. Ayrıca alt yapı koşullarını elverişli

hale getirmek için ilave maliyet kalemi ortaya çıkacağından inşa ve bakım maliyeti artıracaktır. Bunu önlemek için nâzım imar planları ve arazi kullanım planları incelenmesi gerekmektedir.

Koruma Alanları, Statülü Alanlar: Özel ekolojik, bilimsel arkeoloji veya tarihi değeri olan koruma alanları da yer seçiminde önem taşımaktadır. Bu alanlar ile özellikle fauna ve flora yaşam bölgeleri olan alanların uzak alanları kurulmalıdır. Bunun amacı, bu yerleri yat limanı olarak kullanımdan dolayı oluşabilecek olumsuz etkilerinden korumak ve doğal alanları insan etkisi altında kalan yerlerden ayrı tutmaktır. Diğer taraftan askeri alan ve güvenlik bölgeleri veya mülk anlaşmazlığı yaşanabilecek alanlar da yer seçiminde olumsuz etkide bulunan kriterlerdendir. (Aydın, 2011).

Hidrojeolojik ve toprak ile ilgili kısıtlamalar; Yer altı sularını veya önemli akiferleri kirletmedeki yüksek riskleri yüzünden bir marina sahası için uygun olmayan alternatifleri teşkil ederler. Örnekler; yüksek toprak geçirgenliği, zemin çökmesi ve oturması (turba, bataklık), geçirimsiz tabakaların bulunmaması, düşük derinlikteki yer altı sularının negatif bir (eğime) gradyana sahip olması (sızıntı) ve doğal su toplama havzaları (yeraltı sularının önemli akiferlere boşalması) gibi sıralanmaktadır (Ersel, 2000; Ross,2002).

Jeolojik kısıtlamalar; Jeolojik tehlike olasılığını anlaşılması için ve yatak kayacının belirgin özellikleri bilinmesi gereklidir. Bir bölgenin yer değiştirme hassasiyeti, volkanik hareketler, toprak kayması o bölgeyi marina sahasının yerleşim yeri için çok daha az uygun kılmaktadır. Bu nedenle yatırımcılarını bu kritere direkt olarak elemesi gerekmektedir.

Fiziki Koşullar: Yer seçimi yapılacak olan yat limanı için rüzgar dalga boyu, akıntı ve su taşma önceki değerlerinin bilinmesi ve bu değerlere göre karar verilmesi, su seviyesinin taşma boyunun bilinmesi gerekmektedir. Bir marinanın doğal rüzgar ve dalga tasarım aşamasında birçok kriter etkilemektedir. Yatırımların başarılı olabilmesi ve yat limanlarının hayatta kalabilmesi için seçilecek olan yerin uygun korunmuş doğal liman olması, rüzgar dalga boyu, akıntı ve su taşma değerlerinin geçmişteki değerlerinin dikkate alınarak karar verilmesi gerekmektedir. Eğer istenilen seviyede dalga boyu mevcut değilse beklenen fırtına durumlarında yeniden dalgakıran inşası maliyetinin tespiti gerekmektedir (Ross, 2002).

Erozyon Etkisi: Yer altı suları, yağmur suları veya nehir suları tarafından düzenli olarak sele maruz kalan bölgeler marina sahası yer seçimi için uygun değildir. Marina sahasının karadaki ve denizdeki sahasının zemin emniyetini olumsuz oluşu ve marina sahasının çevresindeki kirlenme riskini yüksek oluşu deniz dibinin tarama maliyetlerini artırmaktadır.

Arazinin Yapısı ve Suyun Kalitesi; Arazinin ve suyun daha önce hangi amaçla kullanıldığının bilinmesi önemlidir. Önceden gelişmiş olan sahillerin yeniden kullanıma elverişli olup olmayışının tespiti edilmesi gereklidir (Ross, 2003). Bunlara ilave olarak yağmurun toprak tarafından emilmeyerek akışı kanalizasyon ve diğer atıklarının marinayı kirletici unsurlar olmayan kıyı alanlarının seçilmesi gereklidir.

Marina inşasına elverişli alanın yüzey brüt ilişkisinin yeterli oluşu; Marinanın mevki rekabet edebilecek diğer yat bölgelerine göre çok önemlidir. Aynı zamanda şehrin gelişme yönüne göre konumuna dikkat edilmesi gerekmektedir. Arazi marina için özellikle kara alanında çok önemli bir yapıya sahiptir. Potansiyel bir marinanın karada ve denizde kışlama kapasitesi için gerekli olan metrekaresel marinanın kışlama ve barınma kapasitesine göre değişmektedir. Bunlara ilave olarak arazinin genişleyebilir olması çok önemlidir. Tesis yapılarının artması, sunulan hizmet çeşitliğinin artması için dikkat edilmelidir. Yapılması düşünülen marinaya en uygun yüzey brüt ilişkisi olan alan planlanmalıdır (Aydın, 2011).

Yat limanı planlaması ve yer seçimi standartları bakımından yapılan değerlendirmeler sonrasında, BKAP çalışma alanında mevcut ve planlanan yeni bir yat limanının bulunmamasının temel nedeni, yer seçimi ve planlama kriterlerindeki güzergah koşulu ile doğrudan ilgilidir. BKAP planlama alanı yat turizminin tercih ettiği ana güzergahlar üzerinde bulunmamaktadır. Bu güzergahların şekillenmesinde ekonomik yapı, turizm kapasitesi ve çekiciliği ile doğal koşullar önem taşımaktadır. Bu bakımdan planlama alanının kıyı kesimi, geri bölgesindeki hinterlandı ve geniş anlamda bulunduğu deniz; ulusal düzeyde yat turizminin diğer bölgelere göre daha yavaş gelişme potansiyeli gösterdiği bir konumda bulunmaktadır.

Türkiye Ulaşım Alt Yapısının İyileştirilmesi İçin Teknik Yardım Projesi (TINA) kapsamında BKAP çalışma alanının Kocaeli Kandıra Alt Bölgesinde bulunan Kefken ve Bağrganlı Balıkçı Barınakları baseninde yat limanları planlanması öngörülmüştür. Aynı verilere göre Doğu Sakarya Alt Bölgesinde yat limanı öngörülmemiş ancak Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı XIII. Bölge Müdürlüğünce bu alt bölge için projelendirilmiş olan Yeni Karasu Balıkçı Barınağı baseninin yat limanı olarak da kullanılması öngörülmüştür. Düzce Alt Bölgesi'nde bulunan Akçakoca Balıkçı Barınağı baseninde de yat limanı yapılması öngörülmüştür. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı XIII. Bölge Müdürlüğünce Düzce İli, Akçakoca İlçesinde mevcut balıkçı barınağının kapasitesinin yetmemesi ve balıkçıların turizm kenti olan Akçakoca'nın merkezinden taşınması amacıyla yeni bir balıkçı barınağı projelendirilmiştir (Yeni Akçakoca Balıkçı Barınağı). Mevcut balıkçı barınağı ise gerekli düzenlemelerin yapılarak, yat limanına dönüştürülmesi öngörülmektedir.

3.2.3. Balıkçı Barınakları

Balıkçı barınaklarının planlamasında ve yer seçimindeki bölgesel ve yerel düzeydeki bazı fiziki koşullar ve standartlar diğer kıyı yapılarına benzerlik göstermektedir. Limanlarda ve yat limanlarındaki konunun ticari, ekonomik, turistik boyutu temel belirleyiciler olarak ortaya çıkmaktadır. Balıkçı barınaklarında ise su ürünleri potansiyeli ve üretimi, balıkçı ve balıkçı gemisi sayısı gibi belirleyici hususların rolü önem kazanmaktadır. Balıkçı barınağı planlaması ve yer seçiminde, kıyıların kendine özgü doğal, sosyoekonomik, kültürel ve fiziki özellikleri ile kullanıcıların talep ve beklentilerine ilişkin çeşitli değişkenler bulunmaktadır.

Konuyla ilgili yasal düzenleyici olan 1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu, Balıkçı Barınakları Yönetmeliğinde bu kıyı yapılarının vasıf ve şartları "Balıkçı barınaklarının, deniz tesirlerine

karşı korunmuş olması, yakın yerleşim merkezi ile karayolu bağlantısının olması ve barınağın barınma alanı büyüklüğüne bağlı olarak yeterli büyüklükte kara alanına sahip bulunması şarttır.” Şeklinde tanımlanmıştır. Aynı yönetmelikte bu kıyı yapılarının yer seçimi ve planlaması ise; “Yer Tespiti; Balıkçı barınaklarının yapımına ilişkin talepler Bakanlığa bildirilir. Bu talepler; yörenin su ürünleri potansiyeli ve üretimi, balıkçı ve balıkçı gemisi sayısı, diğer barınaklara ve kültür balıkçılığı üretim alanlarına olan uzaklığı gibi hususlar dikkate alınarak değerlendirilir.” Şeklinde belirlenmiştir.

Balıkçı barınakları; ticari limanlardan farklı olarak çabuk bozulabilen ürünlerin çıkarıldığı, bu ürünlerin çabuk değerlendirilmesinin ve pazarlanmasının gerekli olduğu, av bölgesinin balıkçılık karakteri ile uyumlu limanlar olup, kapasiteleri mevcut ve gelecek yılların talepleri ile dengelenen, balıkçılık faaliyetlerinin odak noktalarıdır. Avcı gemileri, balıkçı barınaklarından av bölgelerine giderek avlanır ve elde edilen ürünler söz konusu odak noktalarından pazarlama kanallarına ve oradan da tüketicilere ulaştırılır. Balıkçı barınaklarının, yaşama yerlerinin ve üst yapı imkânlarının; balıkçı teknelerinin üretim, değerlendirme ve pazarlama faaliyetlerini süratle yapmasına imkân sağlayacak düzeyde olması gerekmektedir. Bu nedenlerle balıkçı barınaklarının planlanmasında yer seçimi, yaşama yeri büyüklüğü ve basen genişliği gibi ölçütlerin bu faaliyetlerle uyumlu olması gerekmektedir. Balıkçı barınaklarının etkili ve yeterli olabilmesi için bölgede 24 saat hizmet vermesi gereklidir. Ticari baskı ve ürünün çabuk bozulabilir olması, ürünün açık arttırmaya birkaç saat gibi kısa bir sürede sunulmasını ve pazarlanmasını gerektirmektedir (UAB, 2009).

Balıkçı barınaklarının yer seçimi ve planlanmasında dikkate alınması gereken temel ölçütler;

- Elde edilecek su ürünlerinin değerlendirilmesini ve pazarlanmasını bütünlük içinde sağlayacak nitelikte olması,
- Balıkçı nüfusunun çoğunlukta bulunduğu yerleşim merkezine yakın mesafede bulunması,
- Avlanma alanlarına yakın olması ve dolayısı ile üretim artışını sağlayabilmesi,
- Yöredeki mevcut av araç ve gereçlerin iyi durumda ve yeterli düzeyde bulunması,
- Pazarlama ve üretim giderlerinde ürünlerin taşıma giderlerinin en düşük düzeyde olmasının sağlanması,
- Çevresel etkileşim bakımından olumsuz bir durum yaratmaması,
- Su ürünleri kaynaklarının koruma, kontrol ve muhafaza hizmetlerinin etkinlikle yürütülmesini temin etmesi,
- Aynı amaçla inşa edilmiş mevcut bir kıyı tesisine gerekli uzaklıkta olup azami kullanımının sağlanması,
- Yol, su ve elektrik gibi altyapı ihtiyacının tesise ekonomik olarak sağlanması,
- İnşaatın yapılacağı kara ve su alanının topoğrafik durumunun uygun ve maliyetinin ekonomik olması,
- Projenin sosyal ve ekonomik yönden su ürünleri sektöründeki gelişmeye katkıda bulunması,

- o Projenin o bölgedeki balıkçılık faaliyetleri için bir odak noktası niteliğinde olması şeklinde sıralanmaktadır (Acara, 1997).

Balıkçı barınağı yer seçimi ve planlamasında fiziki etmenlerden hidrolik, meteorolojik ve zemin araştırmalarını da içerecek biçimde geliştirilmesi önem taşımaktadır. Ön tasarım ve maliyet tahminleri çeşitli alternatiflerin karşılaştırılması yapılarak gerçekleştirilmelidir. Ekonomik analizde beklenen avlanma hacmi; balıkçı filosu, avlanma alanının uzaklığı ve balık pazarı göz önüne alınarak belirlenmelidir. Aynı zamanda çalışacak iş gücü de dikkate alınmalıdır. Gelecekteki gelişmeler dikkate alındığında, balıkçı teknelerinin özellikleri göz önüne alınarak liman içinde derinleştirme ile teknik ve ekonomik açıdan uygun deniz ürününün sağlanabileceği bir yer seçimi yapılmalıdır (UAB, 2016).

Balıkçı barınaklarının planlaması ve yer seçimine ilişkin hususların yukarıda yer verilen ölçütler çerçevesinde değerlendirilmesi BKAP çalışmaları açısından önem taşımaktadır. Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları BKAP Etüt Analiz ve Sentez çalışmaları kapsamında çalışma alanındaki tüm balıkçı barınakları incelenmiştir. Buna göre Kocaeli-Kandıra Alt Bölgesinde halen işletilmekte olan Bağıranlı ve Kefken Balıkçı Barınaklarının bulunduğu belirlenmiştir. Her iki balıkçı barınağının geri bölgesinde bulunan kıyı yerleşimlerinde, yaz döneminde nüfusunun artış gösterdiği ancak sezon dışı kalıcı nüfus ise 1500 kişiyi geçmediği tespit edilmiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre Kefken Balıkçı Barınağı sezonda tam doluluk ile hizmet vermekteyken Bağıranlı Balıkçı Barınağı sezonda % 42 dolulukla hizmet vermektedir.

Diğer taraftan Türkiye Ulaşım Alt Yapısının İyileştirilmesi İçin Teknik Yardım Projesi (TINA) kapsamında BKAP çalışma alanının Kocaeli Kandıra Alt Bölgesinde bulunan Kefken ve Bağıranlı Balıkçı Barınakları baseninde yat limanları planlanması öngörülmüştür. Ayrıca Kefken Balıkçı Barınağı'nın kuzey batısı bölümünde ilave bir dalgakıran yapılması ile kıyı yapısının büyütülerek kapasitesinin geliştirilmesi planlanmaktadır. Bu amaçla hazırlanan imar planı 16.01.2019 yılında ÇŞİDB tarafından onaylanmış ve halen yürürlüktedir. Kocaeli-Kandıra Alt Bölgesindeki balıkçılık faaliyetleri ile kıyı yerleşmelerinin nüfus, sosyoekonomik yapı, ulaşım ve doğal yapısına ilişkin koşullar değerlendirildiğinde, halen işletilmekte olan balıkçı barınaklarının yer seçimi ölçütlerinin oldukça yerinde belirlendiği ve bu alt bölgede yeni bir balıkçı barınağının planlanmasına ilişkin nesnel bir gerekçe bulunmadığı değerlendirilmektedir.

BKAP çalışma alanında yer alan Batı Sakarya Alt Bölgesi yaklaşık 19 km kumsal kıyı şeridine sahip olan bu alt bölgede balıkçı barınağı da dahil olmak üzere herhangi bir kıyı yapısı yer almamaktadır. Kurum ve kuruluşlardan temin edilen verilerde de alt bölgede yeni bir balıkçı barınağı yapılması planlanmamaktadır. Alt bölgenin kıyı kesimi ile gerisindeki karasal etkileşim alanı, planlama alanındaki alt bölgeler arasında doğallığı bozulmadan en çok korunmuş, yapılaşma ve yerleşmeye en az konu olmuş alt bölge olarak öne çıkmaktadır. Bu alt bölgedeki yerleşmeler kıyı kesimine uzak konumda olup sosyoekonomik ve fiziki açıdan kırsal nitelikli küçük yerleşmeler görünümündedir. BKAP etüt, analiz, sentez çalışmaları kapsamında ortaya koyulan veriler, kıyı yapılarının yer seçimi ve planlamasıyla ilgili ölçütler

çerçevesinde; Batı Sakarya Alt Bölgesinde yeni bir balıkçı barınağı planlamasıyla ilgili nesnel gerekçeler bulunmadığı değerlendirilmektedir.

33 km kıyı şeridine sahip olan Doğu Sakarya Alt Bölgesinde balıkçı barınağı bulunmamakta, Sakarya Nehri'nin çıkışı (Yenimahalle) doğal barınma yeri olarak kullanılmaktadır. Yerinde yapılan çalışmalarda kıyıda nehir boyunca güneye doğru zaman zaman 1500 metre içeriye kadar balıkçı teknelerinin barınma yaptığı tespit edilmiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre balıkçılık sezonunda 100, sezon dışında ise 115 adet balıkçı teknesinin kullandığı doğal barınma yerinde elektrik, su, fener, çekek yeri gibi altyapı imkanları bulunmaktadır. Yerinde yapılan çalışmalarda nehrin denize çıkış yaptığı bölgede, nehrin akışından dolayı mil ve kum toplandığı ve bu durumun sığlaşmaya neden olup balıkçı teknelerinin geçişine izin vermediği belirlenmiştir. Söz konusu sorun nedeniyle doğal barınma yerinde denize çıkış ve girişin oldukça zorlaştığı ve barınma yerinin kullanımını zorlaştırdığı bilinmektedir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında temin edilen görüşler uyarınca; Sakarya Nehri'nin çıkışının doğu kesimine “Yeni Karasu Balıkçı Barınağı” adıyla bir kıyı yapısının inşa edilmesi planlanmaktadır. Bu yapıyla birlikte nehir çıkışının batı kesimindeki kıyı koruma yapısının uzatılması planlanmaktadır. Bu kesimde yapılması tasarlanan kıyı yapılarına ilişkin imar planı ÇŞİDB tarafından 23.02.2018 tarihinde onaylanmıştır. Yapılması planlanan Yeni Karasu Balıkçı Barınağı; hem Batı Sakarya Alt Bölgesindeki Kaynarca ilçesine, hem de Doğu Sakarya Alt Bölgesindeki Karasu ve Kocaeli ilçelerine hizmet verebileceği için önem taşımaktadır.

Planlama alanının doğu kesiminde; Düzce Alt Bölgesi ile Doğu Sakarya Alt Bölgesi sınırını oluşturan Melen Çayında doğal barınma yeri bulunmaktadır. Yerinde yapılan çalışmalarda doğal barınma yerinde, kıyıda nehir boyunca güneye doğru zaman zaman 1000 metre içeriye kadar balıkçı teknelerinin barınma yaptığı tespit edilmiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre balıkçılık sezonunda 50, sezon dışında ise 70 adet balıkçı teknesinin kullandığı doğal barınma yerinde elektrik ve çekek yeri gibi altyapı imkanlarının bulunmadığı, fener ve su gibi altyapı imkanlarının bulunduğu belirlenmiştir. Yine yerinde yapılan çalışmalarda, Sakarya Nehrine benzer olarak, nehrin denize çıkış yaptığı bölgede mil ve kum toplandığı ve bu durumun sığlaşmaya neden olup balıkçı teknelerinin geçişine izin vermediği belirlenmiştir. Söz konusu sorun nedeniyle doğal barınma yerinde denize çıkış ve girişin oldukça zorlaştığı ve barınma yerinin kullanımının zorlaştırdığı, bu nedenle bölgede faaliyet gösteren balıkçıların yeni bir balıkçı barınağı yapılmasına ilişkin taleplerinin bulunduğu belirlenmiştir. Temin edilen kurum/kuruluş görüşlerinde ve yatırım planlarında, Melenazgı'nda yeni bir balıkçı barınağı yapılmasının planlanmadığı, Melenazgı'nın yaklaşık 25 km batısında yapılması planlanan Yeni Karasu Balıkçı Barınağının daha öncelikli bir yatırım olduğu, Melenazgı'ndaki sorunların çözümü için nehir çıkışındaki kıyı koruma yapılarının uzatılmasının planlandığı tespit edilmiştir. Bu kapsamda halen 100-150 m uzunluğundaki dalgakıranların yerine, kıyıda 350-400 uzunluğa sahip dalgakıranların yapılması planlanmaktadır. Söz konusu kıyı yapılarına ilişkin imar planı 25.03.2020 tarihinde ÇŞİDB tarafından onaylanmıştır.

Düzce Alt Bölgesinde halen işletilmekte olan balıkçı barınağı Akçakoca ilçe merkezi kıyı kesiminde bulunmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı verilerine göre Akçakoca Balıkçı Barınağı sezonda ve sezon dışında tam doluluk ile hizmet vermektedir. Planlama alanındaki diğer balıkçı barınaklarından farklı olarak Akçakoca Balıkçı Barınağının geri bölgesinde orta büyüklükte bir ilçe merkezi bulunmaktadır. Türkiye Ulaşım Alt Yapısının İyileştirilmesi İçin Teknik Yardım Projesi (TINA) kapsamında Akçakoca Balıkçı Barınağının baseninde yat limanları planlanması öngörülmüştür. Ayrıca Akçakoca Balıkçı Barınağı'nın kuzey batısı bölümünde ilave bir dalgakıran yapılması ile kıyı yapısının büyütülerek kapasitesinin geliştirilmesi planlanmaktadır. Bu amaçla hazırlanan imar planı 23.02.2018 yılında ÇŞİDB tarafından onaylanmış ve halen yürürlüktedir. Diğer taraftan Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı XIII. Bölge Müdürlüğüne Akçakoca İlçesinde mevcut balıkçı barınağının kapasitesinin yetmemesi ve balıkçıların turizm kenti olan Akçakoca'nın merkezinden taşınması amacıyla yeni bir balıkçı barınağı projelendirilmiştir. Bu projeye ilişkin imar planı ÇŞİDB tarafından 28.11.2018 tarihinde onaylanmıştır. Söz konusu kıyı yapısının "Akçakoca Yeni Balıkçı Barınağı" adıyla ilçe merkezinin doğusunda yapılması planlanmaktadır. Mevcut balıkçı barınağının ise gerekli düzenlemelerin yapılarak, yat limanına dönüştürülmesi öngörülmektedir.

Akçakoca ilçe merkezinin doğusunda yapılması planlanan kıyı yapısı, planlama çalışmaları tamamlanan ancak inşasına başlanmayan Akçakoca Demir-Çelik İhtisas OSB'ye de oldukça yakın bir konumda bulunmaktadır. Her iki tesis yine yapılması planlanan Sakarya-Bartın Demiryolu güzergahı üzerinde bulunmaktadır. Bu bakımdan yapımı planlanan kıyı yapısının yakın bir gelecekte faaliyete geçmesi önem taşımaktadır.

3.3. Planlama Alanında Standartlara Uygun Olmayan Kıyı Yapıları

Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması, çalışma alanında, plan ve projesine aykırı olarak inşa edilmiş, standartlara uygun olmayan bir kıyı yapısı bulunmamaktadır (UAB XIII. Bölge Müdürlüğü, 2021). Liman ve balıkçı barınaklarının dışında bulunan ayrık dalgakıranlar ile kıyı koruma yapılarından bazılarının imar planı onayı ve proje bilgilerine ulaşılabilmiştir. Bu yapılara ilişkin detaylara "4.3. İmar Planı Onayı Bulunmayan Kıyı Yapıları" bölümünde değinilmiştir.

4. YÜRÜRLÜKTEKİ MEKANSAL PLANLAR, MEVCUT YAPILAŞMALAR VE RİSKLİ/REZERV YAPI ALANLARI

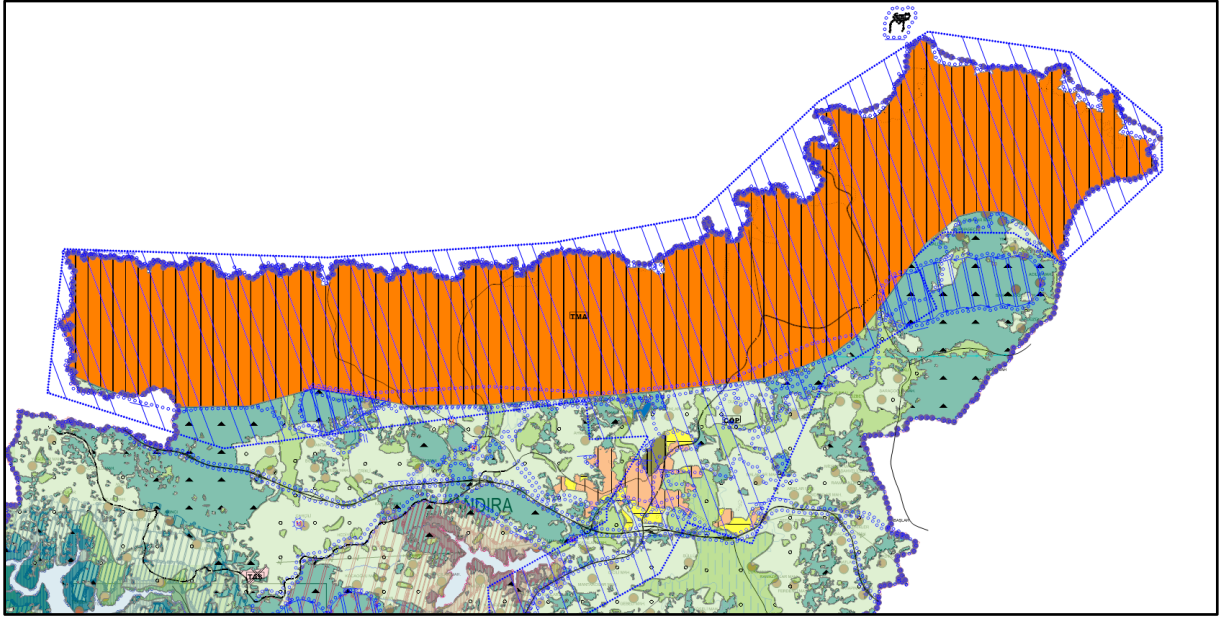
4.1. Üst Ölçekli Planlar

4.1.1. Kocaeli – Kandıra Alt Bölgesi

Kocaeli ilinde en üst kademede mekanal plan “Kocaeli İli 1/50.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı”dır. 2025 yılı hedef alınarak hazırlanan ve il sınırlarının tamamını kapsayan çevre düzeni planı halen yürürlükte olup Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından 14.07.2006 tarihinde onaylanmıştır.

1/50.000 ölçekli çevre düzeni planının çalışma alanı kapsamında kalan kesimi “Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi” olarak gösterilmiş ve bu alanda yetki Kültür ve Turizm Bakanlığı’na ait olduğu için herhangi bir alan kullanım kararı geliştirilmemiştir.

Şekil 16 Kocaeli İli 1/50.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı



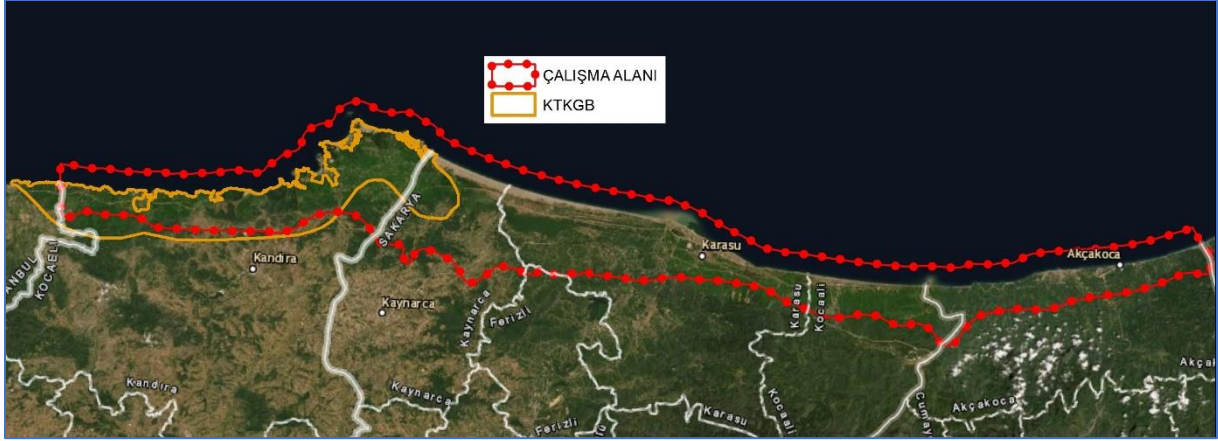
Kaynak: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi’nin 31.01.2022 tarihli görüşü

Çevre düzeni planında, büyükşehir belediyesi sınırları içinde, öncelikle idari sınırlar ile tanımlanan, kentsel mekân oluşumu, sektör faaliyetleri açısından bütünlük arz eden alanlar, “Alt Planlama Bölgesi” olarak tanımlanmıştır. Planda tüm il toprakları dört adet planlama bölgesine ayrılmış olup bunlar (1) İzmit, Derince, Körfez ilçelerinin idari sınırlarını içeren Merkez Bölge, (2) Gebze, Çayırova, Dilovası, Darıca ilçeleri idari sınırlarını içeren Gebze Bölgesi, (3) Gölcük ve Karamürsel ilçeleri idari sınırlarını içeren Gölcük ve Karamürsel Bölgesi, (4) Kandıra ilçesi idari sınırlarını kapsayan Kandıra Bölgesi olarak tanımlanmıştır (Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, 2006).

Çalışma alanı sınırlarının Kandıra kıyı kesiminde, üst ölçekli planlar bakımından önem taşıyan bir diğer önemli karar; bölgenin 2006 yılında Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim

Bölgesi (KTKGB) ilan edilmesidir. 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu uyarınca ilan edilen, 08.12.2006 tarihli Resmî Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren, kıyı temalı olarak öngörülen “Kocaeli Sakarya Kıyı Bandı Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi” batıda İstanbul’un Şile ilçesi kıyı bandını, çalışma alanı sınırları içinde ise Kocaeli’nin Kandıra ilçesi kıyı bandının tamamı ile Sakarya’nın Kaynarca ilçesi kıyı bandının bir bölümünü içine almaktadır.

Şekil 17. Kocaeli Sakarya Kıyı Bandı Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi



Kaynak: T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Resmî Web Sitesi, KTKGB ve Turizm Merkezleri, 2021

Toplam yüzölçümü 21.572,78 hektar olan KTKGB alanının çalışma alanı sınırları içinde kalan kısmının yüzölçümü 16.992,3 hektardır. 16.992,3 hektarı çalışma alanı sınırları kapsamında olan KTKGB alanının 14.815 hektarı Kocaeli’nin Kandıra, 2.177 hektarı Sakarya’nın Kaynarca ilçesi sınırları kapsamında bulunmaktadır. İlan sürecinden sonra Kocaeli Sakarya Kıyı Bandı KTKGB sınırlarının tamamını kapsayan 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planı hazırlanmış ve 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu uyarınca Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 2015 yılında onaylanarak yürürlüğe girmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2021).

Şekil 18 Kocaeli Sakarya Kıyı Bandı KTKGB 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı



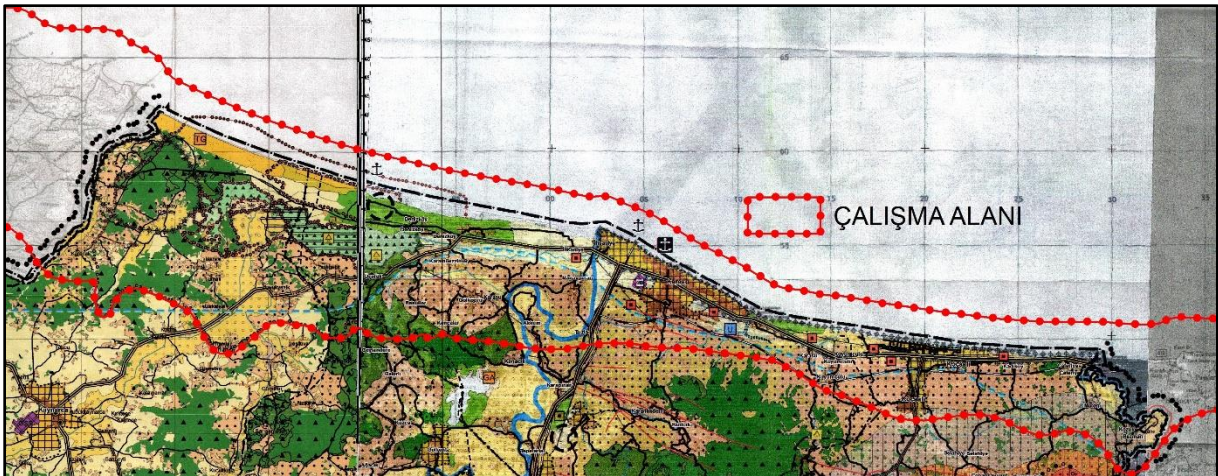
Kaynak: Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü’nün 30.12.2021 tarihli görüşünden faydalanılarak hazırlanmıştır.

Onaylı çevre düzeni planının en batı kesimi İstanbul İli Şile İlçesi Ağva yerleşimini içine almaktadır. Üst ölçekli planda Ağva'nın doğusundan itibaren kıyı kesimindeki irili ufaklı koyların günübirlik tesis alanı olarak belirlendiği ve bu koylarda iskele yapılmasının önerildiği görülmektedir. Günümüzde balıkçı barınağı olarak kullanılan Bağıranlı'daki kıyı yapısının ise yat limanı olarak kullanılmasının öngörüldüğü, bu tesisin çevresinin turizm tesis alanı ve günübirlik alan olarak düzenlendiği dikkati çekmektedir. Doğuya doğru kıyı kesiminde halen günübirlik olarak kullanılan Kalıncak sahili ve Sarısu sahilinin bir bölümünün turizm tesis alanı olarak ayrıldığı, Kefken'de halen balıkçı barınağı olarak kullanılan kıyı yapısının yat limanı olarak kullanılmasının öngörüldüğü tespit edilmiştir. Kefken'in kuzeyinde ve doğusunda; Kerpe, Kovanağzı, Cebeci, Babalı sahillerinde kentsel yerleşme ve gelişme alanlarının gösterildiği, ayrıca bu sahil şeritlerinde turizm tesis alanı düzenlemelerinin yapıldığı görülmektedir. Kıyı kesimin gerisinde bulunan kırsal yerleşimlerin ise "Kırsal Yerleşme Alanları" başlığı altında ele alındığı, söz konusu alanların çevresinde az yoğunluklu gelişme alanlarının da düzenlendiği dikkati çekmektedir.

4.1.2. Doğu ve Batı Sakarya Alt Bölgeleri

Çalışma alanında yürürlükte bulunan üst ölçekli planlar kategorisinde Sakarya İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı bulunmaktadır. Sakarya İli idari sınırları ile DSİ tarafından belirlenmiş su havzalarından Sapanca Gölü ve Büyük Melen Baraj Gölü Havzalarının bir kısmını kapsayan söz konusu plan ilk olarak 5302 sayılı İl Özel İdaresi Kanunu'na istinaden Sakarya İl Özel İdaresi'nce yaptırılmış olup; 07.01.2010 tarihinde Sakarya Büyükşehir Belediyesi ve Sakarya Valiliği'nce onaylanmıştır (ÇŞİDB, 2021). Günümüzde yürürlükte bulunan Sakarya İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı 14.01.2019 tarihinde Sakarya Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanmıştır (SBB, 2019). Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planı çalışma alanı sınırlarının Sakarya ili idari sınırları kapsayan 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, 2025 yılı hedeflenerek hazırlanmıştır.

Şekil 19. Sakarya İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

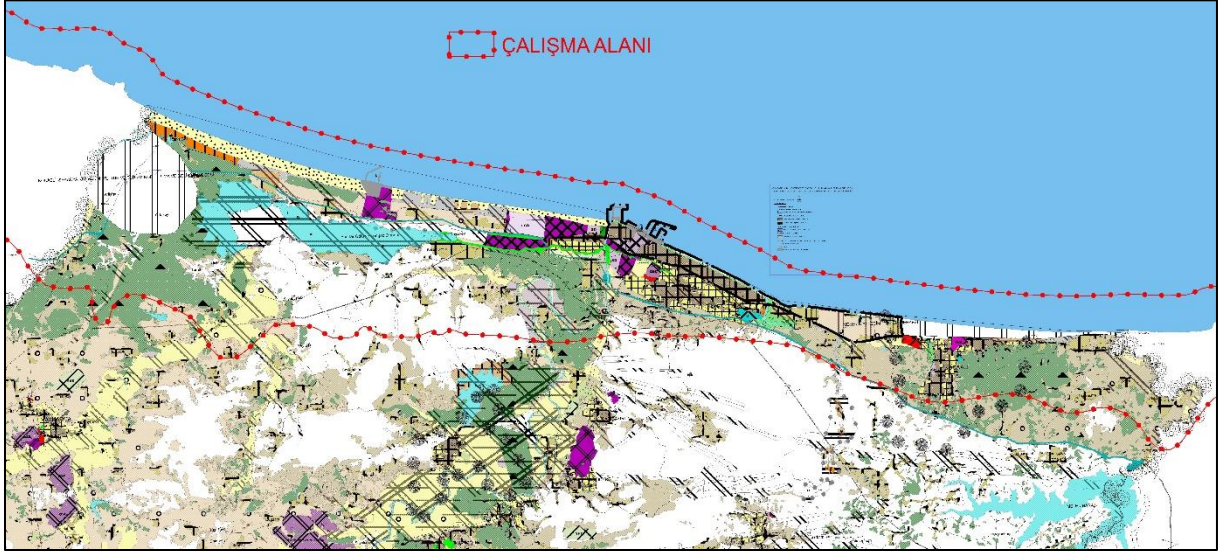


Kaynak: Sakarya Büyükşehir Belediyesi'nin 19.11.2021 tarihli görüşünden faydalanılarak hazırlanmıştır.

1/100.000 ölçekli çevre düzeni planının çalışma alanı sınırları içinde kalan bölgeler için öngördüğü genel plan kararları batıdan doğuya doğru incelendiğinde; en batıdan başlayarak Denizköy'e kadar olan Kaynarca sahili bölümünün "turizm tesis, günübirlik turizm alanı" olarak kıyı boyunca uzun bir bant şeklinde önerildiği, Denizköy'de "Liman Projesi" gösterildiği, Denizköy'den Sakarya Nehri'ne kadar olan kesimin ise tarım alanı, çayırılık vb. büyük ve açık alan kullanışlarına ayrıldığı görülmektedir. Sakarya Nehri'nden itibaren doğuya doğru, Karasu ilçe merkezi ve yakın çevresinde ise başta kentsel yerleşik ve gelişme alanları olmak üzere kentsel kullanımların bulunduğu görülmektedir. Ayrıca ilçe merkezinin batı kesiminde, karayolunun güneyinde OSB alanının gösterildiği dikkat çekmektedir. Halen Karasu Limanının bulunduğu konumda ise "Liman Projesi" ve "Tersane" gösterimlerinin düzenlendiği görülmektedir. Karasu ilçe merkezinden doğuya doğru Kocaeli ilçe merkezine kadar olan kıyı kesimi ve geri bölgesinin tarım alanı, çayırılık vb. büyük ve açık alan kullanışlarına ayrıldığı görülmektedir. Kocaeli ilçe merkezi ve yakın çevresinde ise başta kentsel yerleşik ve gelişme alanları olmak üzere kentsel kullanımların düzenlendiği, bu kesimin doğusunda, il sınırına olan bölümün ise tarım, orman, çayırılık vb. büyük ve açık alan kullanışlarına ayrıldığı görülmektedir. Karasu ilçesinin il sınırına kadar olan doğu kesimde; kıyı geri bölgesinde kalan kırsal yerleşmeler ve yakın çevreleri "konut ağırlıklı gelişme alanı" olarak düzenlendiği dikkati çekmektedir.

Sakarya İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planında, 1/25.000 ölçekli bütüncül çevre düzeni planı veya nazım imar planı yapılması için 4 adet planlama alt bölgesi belirlenmiştir. Bu bölgeler; (1) Merkez Planlama Alt Bölgesi, (2) Güney Planlama Alt Bölgesi, (3) Doğu Planlama Alt Bölgesi ve (4) Kuzey Planlama Alt Bölgeleridir. Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planı çalışma alanı sınırları, söz konusu alt bölgelerden Kaynarca, Karasu, Kocaeli, Ferizli (kısmen), Hendek (kısmen) ilçelerini içine alan Kuzey ve Doğu Planlama Alt Bölgeleri 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı kapsamında yer almaktadır. Kuzey ve Doğu Planlama Alt Bölgeleri 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni, 1/100.000 Ölçekli Sakarya Çevre Düzeni dayanak alınarak hazırlanmış ve Sakarya Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylanmıştır.

Şekil 20. Sakarya İli Kuzey ve Doğu Planlama Alt Bölgeleri 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni



Kaynak: Sakarya Büyükşehir Belediyesi'nin 19.11.2021 tarihli görüşünden faydalanılarak hazırlanmıştır.

1/25.000 ölçekli çevre düzeni planının çalışma alanı sınırları içinde kalan bölgeler için öngördüğü genel plan kararları batıdan doğuya doğru incelendiğinde; en batıdan başlayarak kıyıya paralel olarak turizm tesis alanı düzenlemesinin yapıldığı, devamının ikinci konut olarak düzenlendiği, doğuya doğru Denizköy'e kadar ise tarım, orman, kumsal vb. büyük ve açık alan kullanışlarına ayrıldığı görülmektedir. Planın Denizköy bölümünde liman ve gerisinde sanayi alanının düzenlendiği dikkati çekmektedir.

Planlama alanının en batı bölümünde 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu kapsamında olan Kocaeli Sakarya Kıyı Bandı Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi olduğu ve bu bölgede ilgili kanun gereği herhangi bir alansal kullanım kararı geliştirilmediği dikkati çekmektedir. 08.12.2006 tarihli Resmî Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren, kıyı temalı olarak öngörülen "Kocaeli Sakarya Kıyı Bandı Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi" batıda İstanbul'un Şile ilçesi kıyı bandını, çalışma alanı sınırları içinde ise Kocaeli'nin Kandıra ilçesi kıyı bandının tamamı ise Sakarya'nın Kaynarca ilçesi kıyı bandının bir bölümünü içine almaktadır. Toplam yüzölçümü 21.572,78 hektar olan KTKGB alanının çalışma alanı sınırları içinde kalan kısmının yüzölçümü 16.992,3 hektardır. 16.992 hektarı çalışma alanı sınırları kapsamında olan çevre düzeni planının 14.815 hektarı Kocaeli'nin Kandıra, 2.177 hektarı Sakarya'nın Kaynarca ilçesi sınırları kapsamında bulunmaktadır. İlan sürecinden sonra Kocaeli Sakarya Kıyı Bandı KTKGB sınırlarının tamamını kapsayan 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planı hazırlanmış ve 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu uyarınca Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından 25.05.2010 yılında onaylanarak yürürlüğe girmiştir (Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2021).

Bu düzenlemelerin güneyinde önemli bir koruma alanı olan Acarlar Gölü ve Longoz Ormanları yer almaktadır. Bu bölümden doğuya doğru ise kırsal yerleşme alanları, tarım alanları, kumsal ve kıyıda yer yer ikinci konut alanları bulunmaktadır. Bu kullanımların

ardından Sakarya Nehrine kadar geniş bir alanı kapsayan; Endüstri Gelişme Bölgesi (EGB), Sanayi ve Depolama Alanları, kentsel ve kırsal yerleşme/gelişme alanları, bölgesel ölçekte sosyal donatı ve spor alanı düzenlemeleri dikkati çekmektedir. Sakarya Nehrinin doğu kesiminde Karasu Limanı ve geri bölgesindeki sanayi/depolama alanı kullanımlarının bu bölgede yer alan yerleşik konut alanları ile iç içe geçmiş durumu açıkça görülmektedir. Karasu İlçe Merkezine ilişkin kentsel kullanımların doğuda Küçükboğaz Deresine kadar uzandığı, derenin doğu kesiminin ise kırsal yerleşme alanı olarak düzenlendiği dikkati çekmektedir. İlçe merkezinin güney kesiminde ise kıyıya kısmen paralel olarak uzanan fay hattının bulunduğu, kentin yerleşik alanlarının bu fay hattı ile sınırlandığı ancak çeperdeki kırsal mahallelerinin kısmen fay hattına yakın mesafede konumlandığı anlaşılmaktadır.

Karasu ilçe merkezi ile Kocaeli ilçe merkezi arasında ise kırsal yerleşme alanı, tarım alanı, orman alanı kullanımlarının düzenlendiği, Kocaeli ilçe merkezinde ve yakın çevresinde ise kentsel yerleşme/gelişme alanları ile diğer kentsel kullanımlara ilişkin düzenlemelerin yapıldığı görülmektedir. Planın Kocaeli ilçe merkezi ile Melen çayı arasında kalan kıyı kesiminin “Melen Kıyı Kesimi Turizm Merkezi” olarak gösterildiği ve 2634 sayılı Kanuna tabi olduğu için herhangi bir alan kullanımı geliştirilmediği dikkati çekmektedir. Ancak söz konusu Turizm Merkezi statüsü 12 Eylül 2019 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanan Cumhurbaşkanlığı kararı ile iptal edilmiştir. Kocaeli ilçe merkezinin doğu kesiminin karayoluna paralel olarak kentsel ve kırsal yerleşme ve gelişme alanı olarak düzenlendiği, bu alanların güneyinin ise ağırlıklı olarak orman olduğu görülmektedir. Melen Çayının batı kesiminde Caferiye yerleşimi için oldukça büyük bir kırsal yerleşim alanı lekesi düzenlendiği ve planın bu bölümde sonlandığı tespit edilmiştir.

4.1.3. Düzce Alt Bölgesi

Çalışma alanı sınırları içinde yürürlükte bulunan üst ölçekli planlardan biri olan Düzce İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname’nin 7. maddesi uyarınca Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 05.02.2015 tarihinde onaylanmıştır (ÇŞİDB, 2021). Daha önceki süreçte 2020 yılı hedef alınarak hazırlanan Çevre Düzeni Planının, yerinde yapılan görüşmeler sonucunda revize edilme aşamasına geldiği ve revizyona ilişkin çalışmalarının devam ettiği öğrenilmiştir. Söz konusu plan Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planı çalışma alanı sınırlarının Akçakoca ilçesi kıyı kesimini kapsamaktadır.

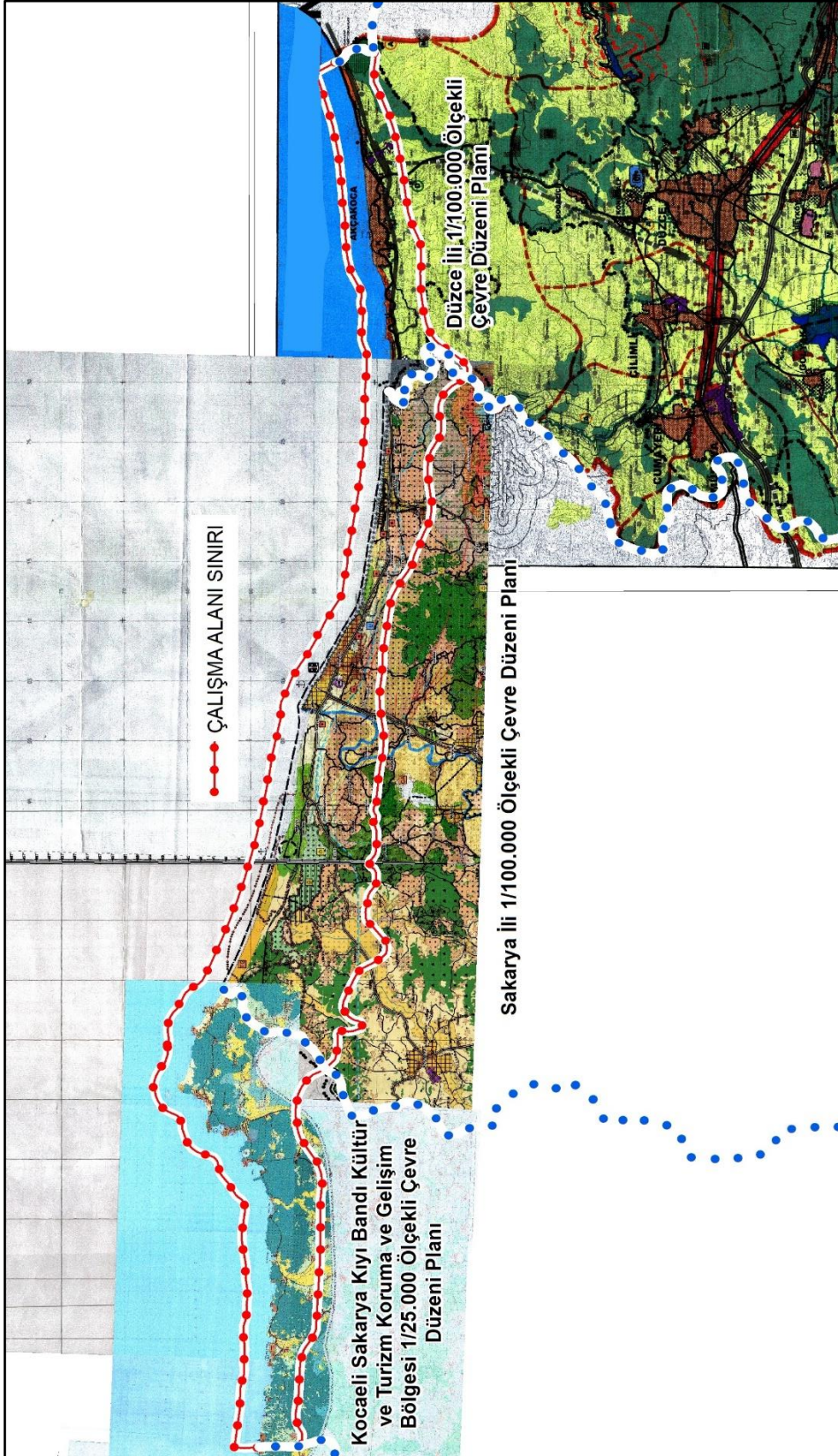
Şekil 21. Düzce İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı



Kaynak: T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Resmî Web Sitesi

1/100.000 ölçekli çevre düzeni planının çalışma alanı sınırları içinde kalan bölgeler için öngördüğü genel plan kararları batıdan doğuya doğru incelendiğinde; en batıdan başlayarak Melen Çayının doğusunda kısa bir bandın tarım alanı olarak düzenlendiği, bundan itibaren doğuya doğru kıyıya paralel bir bandın ise turizm alanı olarak düzenlendiği, bu bandın güney kesiminde ise tarım alanları ile yer yer kırsal yerleşme alanlarının bulunduğu dikkati çekmektedir. Kıyıya paralel ve kesintisiz bir bant olarak düzenlenen turizm alanının Akçakoca ilçe merkezine kadar devam ettiği, ilçe merkezi bölümünde ise kentsel yerleşik alanın ve balıkçı barınağının gösterildiği tespit edilmiştir. D655 numaralı karayolunun doğusunda alt ölçekli imar planı çalışmaları tamamlanan ancak halen faaliyete geçmemiş bulunan Düzce-Akçakoca Demir Çelik Organize Sanayi Alanının plana işlendiği görülmektedir. Akçakoca ilçe merkezinden doğu yönüne doğru D010 numaralı karayolu boyunca Beyhanlı'ya kadar kentsel yerleşik alanı düzenlemesi yapıldığı, Beyhanlı'dan itibaren ise il sınırına kadar yine ince ve kesintisiz bir bant şeklinde turizm alanı düzenlemesi yapıldığı görülmektedir.

Şekil 22 Planlama Alanında Yürürlükte Bulunan Üst Ölçekli Mekansal Planlar



Kaynak: (a) Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü'nün 30.12.2021 tarihli görüşü, (b) Sakarya Büyükşehir Belediyesi'nin 19.11.2021 tarihli görüşü, (c) T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Resmî Web Sitesi'ndeki verilerden faydalanılarak hazırlanmıştır.

4.2. Alt Ölçekli İmar Planları

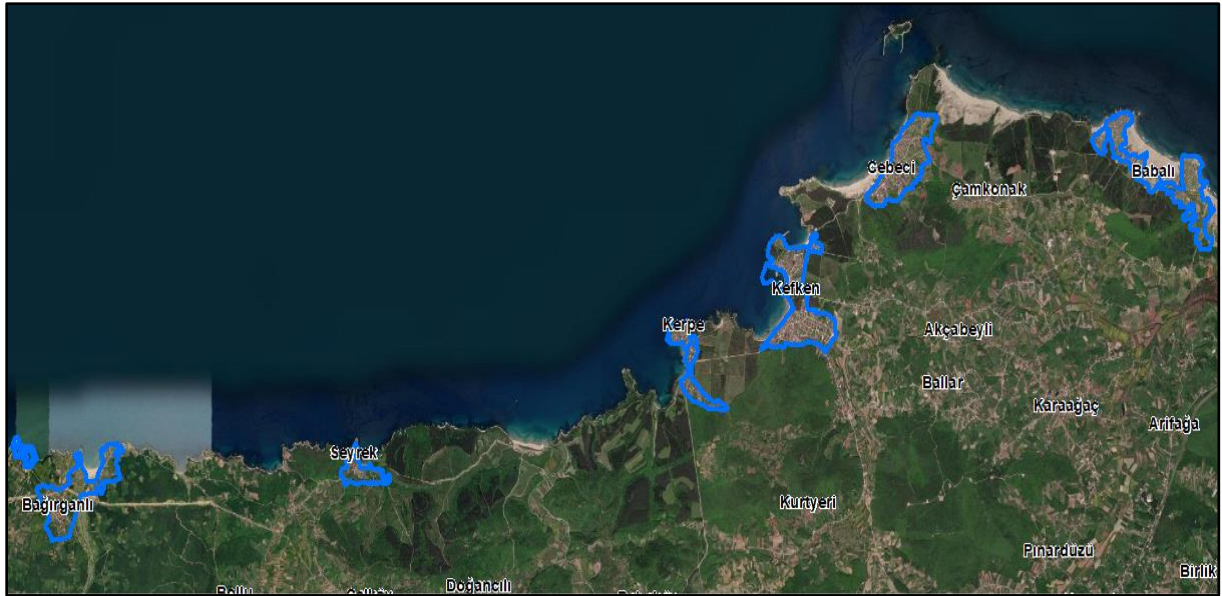
Çalışma alanı sınırları içinde incelenen alt ölçekli imar planlarına (1/5.000 ölçekli nazım imar planları, 1/1.000 ölçekli uygulama imar planları) ilişkin bilgiler bütünleşik kıyı alanları planı çalışmaları kapsamında ilgili idaresinden temin edilen görüşler çerçevesinde değerlendirilmiş, alt bölge, il ve ilçe bazında aşağıda detaylarına yer verilmiştir.

4.2.1. Kocaeli – Kandıra Alt Bölgesi

Çalışma alanı sınırlarının Kocaeli ili kapsamındaki alanının tamamı Kandıra ilçesi sınırları içinde kalmaktadır. Temin edilen görüşler çerçevesinde Kandıra ilçe merkezinde yürürlükte alt ölçekli imar planının bulunduğu ancak bu planın çalışma alanı sınırları dışında kaldığı tespit edilmiştir.

Yerinde yapılan çalışmalar ve ilgili idaresinden temin edilen görüşler çerçevesinde, Kandıra ilçesinin kıyı kesiminde yer alan mahallelerden Bağıranlı, Seyrek, Kerpe, Kefken, Cebeci ve Babalı'nın kıyı kesimleri kapsayan, onaylı ve halen yürürlükte olan imar planları bulunduğu belirlenmiştir. Söz konusu imar planlarına ilişkin alanların “Kocaeli Sakarya Kıyı Bandı Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi” dışında kaldığı ve bu planlarla ilgili onama yetkisinin Kocaeli Büyükşehir Belediyesinde olduğu tespit edilmiştir.

Şekil 23 Kandıra İlçesi Kıyı Kesiminde Yürürlükte Bulunan İmar Planları



Kaynak: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin 31.01.2022 tarihli görüşü

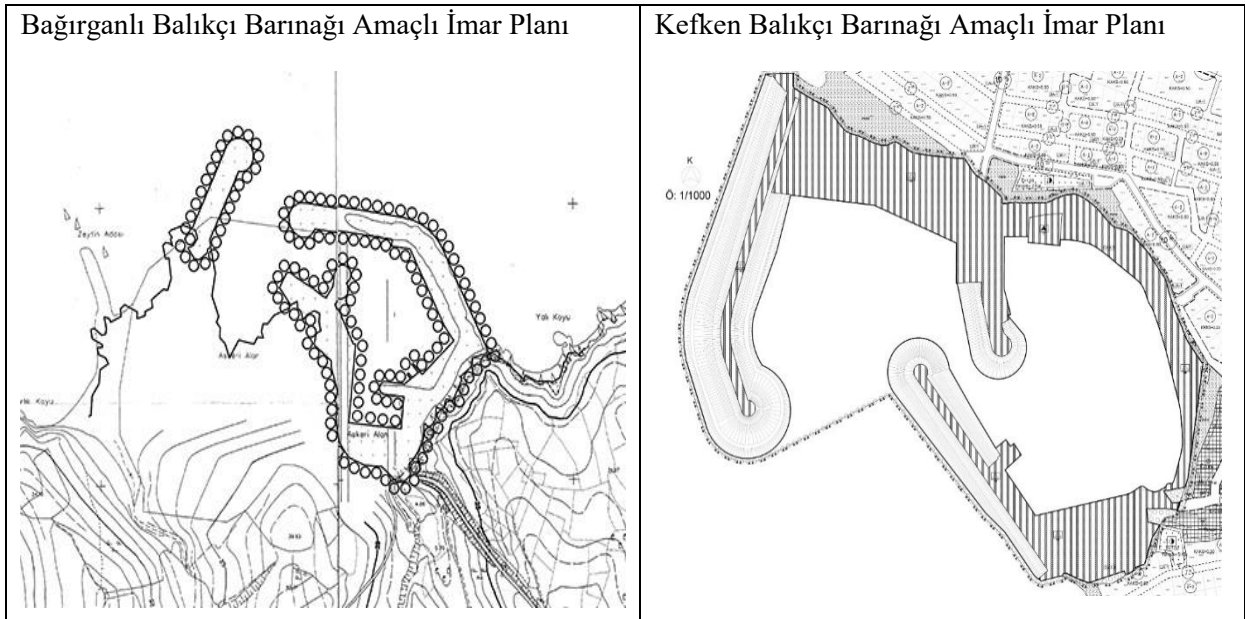
Buna göre Kandıra İlçesinin kıyı kesiminde yer alan mahallelerden Bağıranlı Uygulama İmar Planının Kocaeli Büyükşehir Belediyesi 16.08.2018/449 kararıyla onaylandığı ve 145 ha'lık bir alan kapladığı, Seyrek Uygulama İmar Planının Kocaeli Büyükşehir Belediyesi 15.02.2018/109 kararıyla onaylandığı ve 45 ha'lık bir alan kapladığı, Kerpe Uygulama İmar Planının Kocaeli Büyükşehir Belediyesi 15.02.2018/108 kararıyla onaylandığı ve 44 ha'lık bir alan kapladığı, Kefken Uygulama İmar Planının Kocaeli Büyükşehir Belediyesi

13.06.2018/346 kararıyla onaylandığı ve 193 ha'lık bir alan kapladığı, Cebeci Uygulama İmar Planının Kocaeli Büyükşehir Belediyesi 12.04.2018/236 kararıyla onaylandığı ve 151 ha'lık bir alan kapladığı, Babalı Uygulama İmar Planının Kocaeli Büyükşehir Belediyesi 13.06.2018/345 kararıyla onaylandığı ve 177 ha'lık bir alan kapladığı belirlenmiştir. Söz konusu imar planlarının kıyı kesimde yer alan mahallelerin yerleşik alanlarını kapsadığı, bu planlarda yerleşik alanlara ek olarak düşük yoğunluklu gelişme alanlarının ön görüldüğü, planların kıyı bölümünde turizm tesis alanı ve günübirlik kullanımlarına ilişkin düzenlemelerin yapıldığı dikkati çekmektedir.

Kandıranın kıyı kesiminde, yerleşmelerin bütününe yönelik onaylanan imar planları ile birlikte, kıyı yapıları amaçlı onaylanmış ve halen yürürlükte olan imar planları da bulunmaktadır. İlçenin kıyı kesiminde, çalışma alanı sınırlarının batı bölümünde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 21.02.2013 tarihinde 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca onaylanan "Bağıranlı Balıkçı Barınağı İmar Planı" bulunmaktadır. Yerinde yapılan çalışmalarda söz konusu balıkçı barınağının imar planında öngörüldüğü şekilde inşa edildiği ve faal olarak kullanımda olduğu tespit edilmiştir.

Bu planın doğusunda, Kefken Mahallesi, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 16.01.2019 tarihinde 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca onaylanan bir diğer kıyı yapısı amaçlı imar planı "Kefken Kapri Burnu Mevkii Balıkçı Barınağı İmar Planı"dır. Mevcut durumda halen faaliyette olan balıkçı barınağındaki dalgakırana ek koruma yapılmasına ilişkin hazırlanan imar planı yürürlükte bulunmakta olup yerinde yapılan çalışmalarda ilave dalgakıran yapısı imalatının halen gerçekleştirilmediği tespit edilmiştir.

Şekil 24. Kandıra İlçesinde Kıyı Kanunu Uyarınca Onaylanan İmar Planları-1



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü'nün 25.11.2021 tarihli görüşü

Kandıra İlçesinin kıyı kesiminde yürürlükte bulunan alt ölçekli imar planları ortak bir koordinat düzleminde bütünleştirilmiş olup aşağıdaki şekilde yer verilmektedir.

Şekil 25 Kandıra İlçesinde Yürürlükte Bulunan 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planları



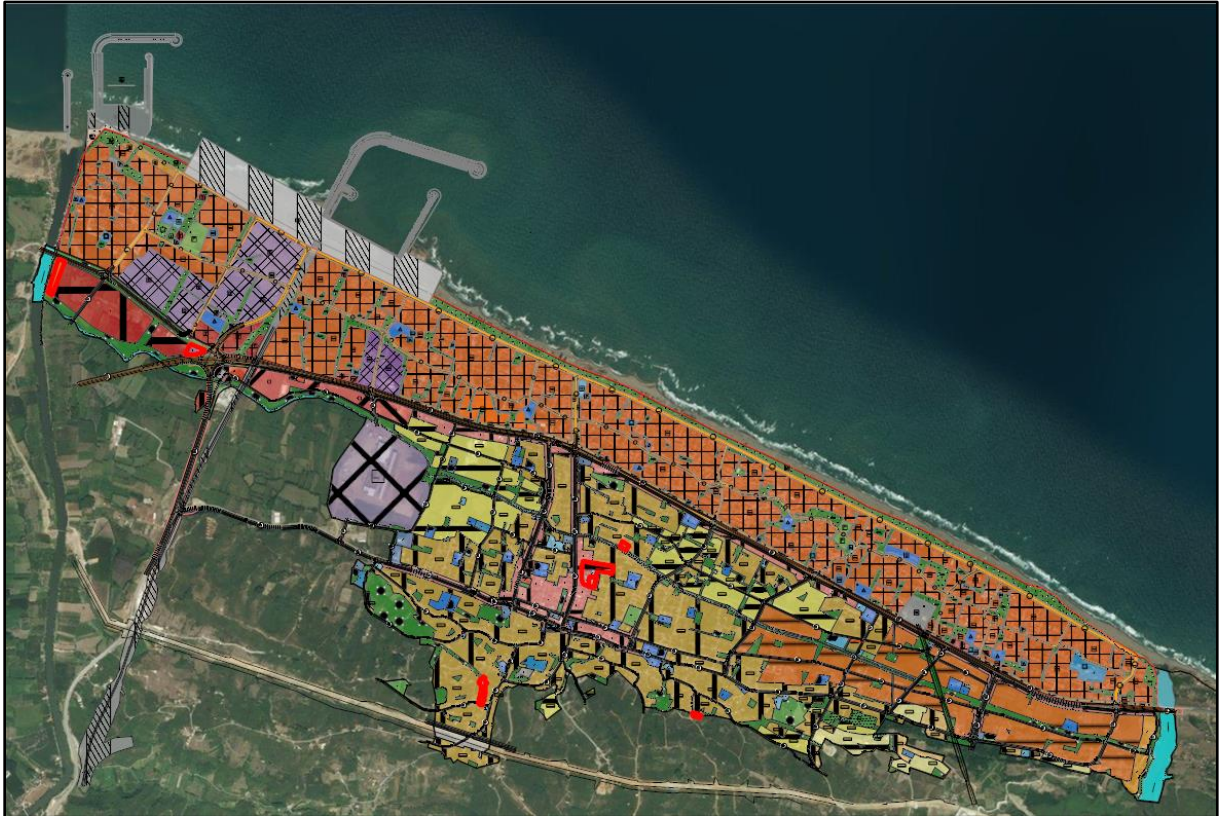
Kaynak: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin 31.01.2022 tarihli görüşü

4.2.2. Doğu ve Batı Sakarya Alt Bölgeleri

Sakarya ilinde onaylanmış ve halen yürürlükte bulunan alt ölçekli imar planları Kaynarca, Karasu ve Kocaeli ilçeleri bazında incelenmiştir. Temin edilen görüşler çerçevesinde Kaynarca ilçe merkezinde alt ölçekli imar planının yürürlükte bulunduğu ancak bu planın çalışma alanı sınırları dışında kaldığı tespit edilmiştir. Bunun dışında Kaynarca ilçesinin çalışma alanı kapsamında kalan bölümünde olan başka bir plan iletilmemiştir.

Büyükşehir Belediyesinden temin edilen görüşler çerçevesinde Karasu ilçe merkezinde “Karasu 1/5.000 Ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı” ile “Karasu 1/5.000 Ölçekli İlave Nazım İmar Planı”nın yürürlükte olduğu görülmektedir. 1/5000 ölçekli ilave imar planının sahil kesimini kapsadığı, Sakarya Büyükşehir Belediyesi tarafından 14.12.2020 tarihinde onaylanarak yürürlüğe girdiği tespit edilmiştir. Ayrıca bu planın kıyı bölümünde, Karasu Limanının bulunduğu kesiminin, 12.01.2005 tarihinde mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından onaylandığı görülmektedir. Sakarya Nehri'nin çıkışında planlanan Karasu Balıkçı Barınağı imar planı, Karasu Limanı ve Tersane Bölgesi Dolgu İmar Planı adıyla onaylanan bu plan ile diğer planlar bütünleştirilerek aşağıdaki şekilde gösterilmektedir.

Şekil 26. Karasu İlçe Merkezinde Yürürlükte Bulunan 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planları



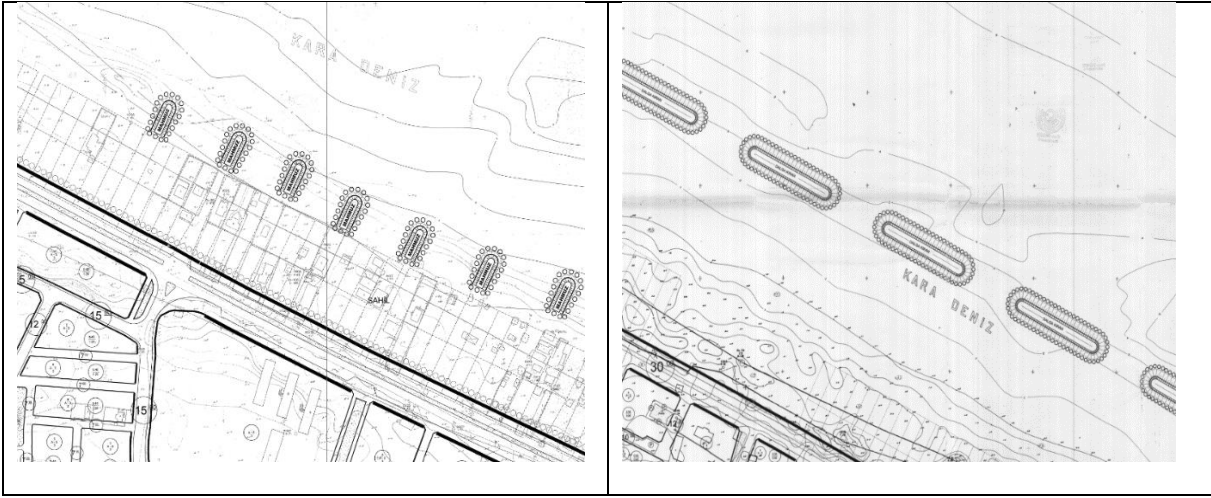
Kaynak: Sakarya Büyükşehir Belediyesi'nin 19.11.2021 tarihli görüşünden faydalanılarak hazırlanmıştır.

Bunun dışında Karasu ilçesinin kıyı kesiminde, Limanın doğusunda 01.06.2010 tarihinde mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca onaylanan

“Sahil Tahkimat Amaçlı Dolgu İmar Planı” bulunmaktadır. Söz konusu planda kıyı koruma amaçlı, kıyıya dik mahmuzların yer aldığı görülmektedir.

Benzer olarak Karasu Limanının doğusunda, kıyıya dik olarak planı onaylanan mahmuzların doğu kesiminde, 06.03.2012 tarihinde mülga Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca “Sahil Tahkimatı II. Kısım Dolgu İmar Planı” onaylanmıştır. Deniz kısmında, kıyıya paralel dalgakıranların bulunduğu imar planına ilişkin kıyı yapıları uygulanmış olup halen kullanılmaktadır.

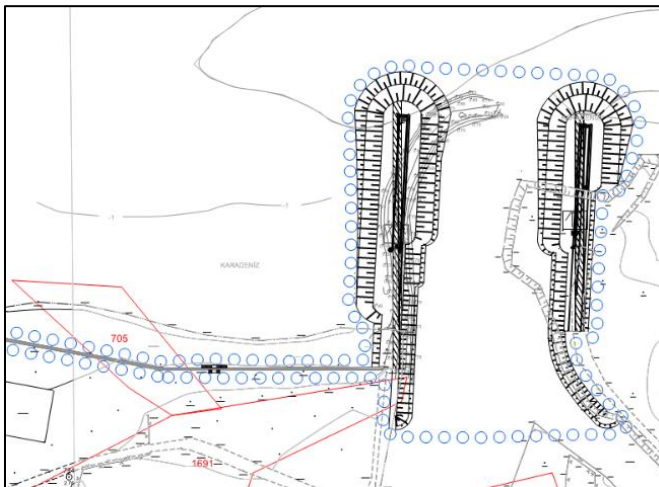
Şekil 27. Karasu Sahil Tahkimat Amaçlı Dolgu İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü'nün 25.11.2021 tarihli görüşü

Karasu ilçesinde 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca 03.02.2021 tarihinde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından onaylanan bir diğer plan “Maden Deresi Kıyı Koruma Yapısı İmar Planı” yürürlükte bulunmaktadır. Yerinde yapılan çalışmalarda bu planla yapılması öngörülen mahmuz ve istinat duvarının halen inşa edilmediği tespit edilmiştir.

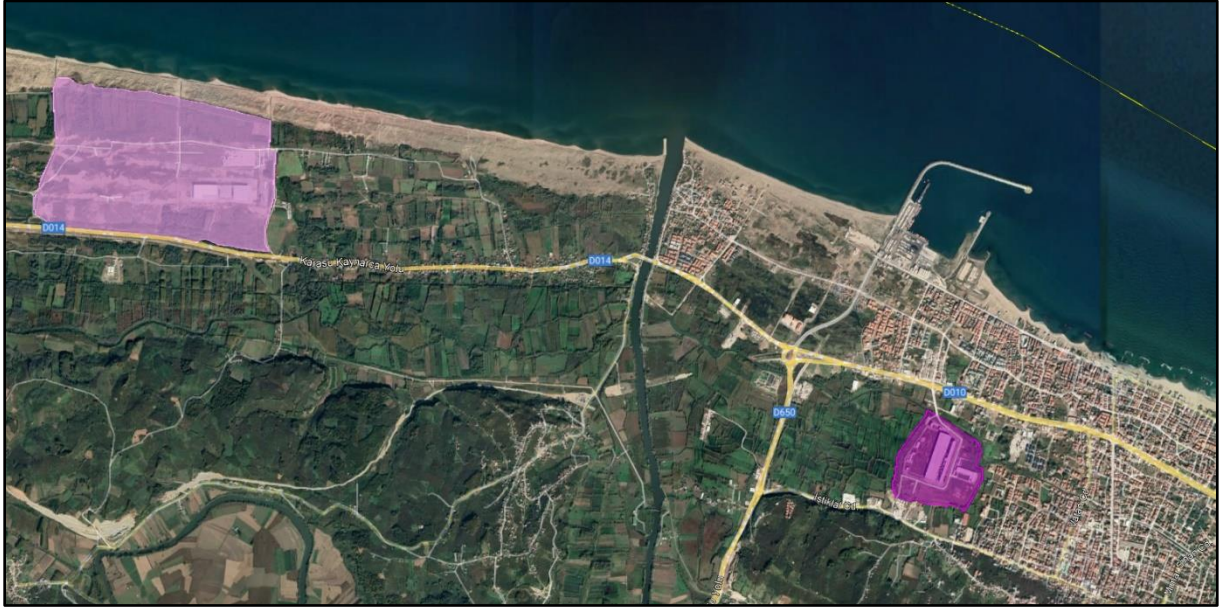
Şekil 28. Maden Deresi Kıyı Koruma Yapısı İmar Planı



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü'nün 25.11.2021 tarihli görüşü

Bu planlarla birlikte Karasu ilçesinde 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) Kanunu uyarınca onaylanıp yürürlüğe girmiş ve ilçe merkezinin batısında halen faal olan Karasu OSB'ye ilişkin alt ölçekli imar planları Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Buna benzer olarak 4737 sayılı Endüstri Bölgeleri Kanunu uyarınca onaylanıp yürürlüğe girmiş ve Sakarya Nehri'nin batısında halen inşa halinde olan Karasu Endüstri Bölgesine ilişkin alt ölçekli imar planları Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından onaylanmıştır.

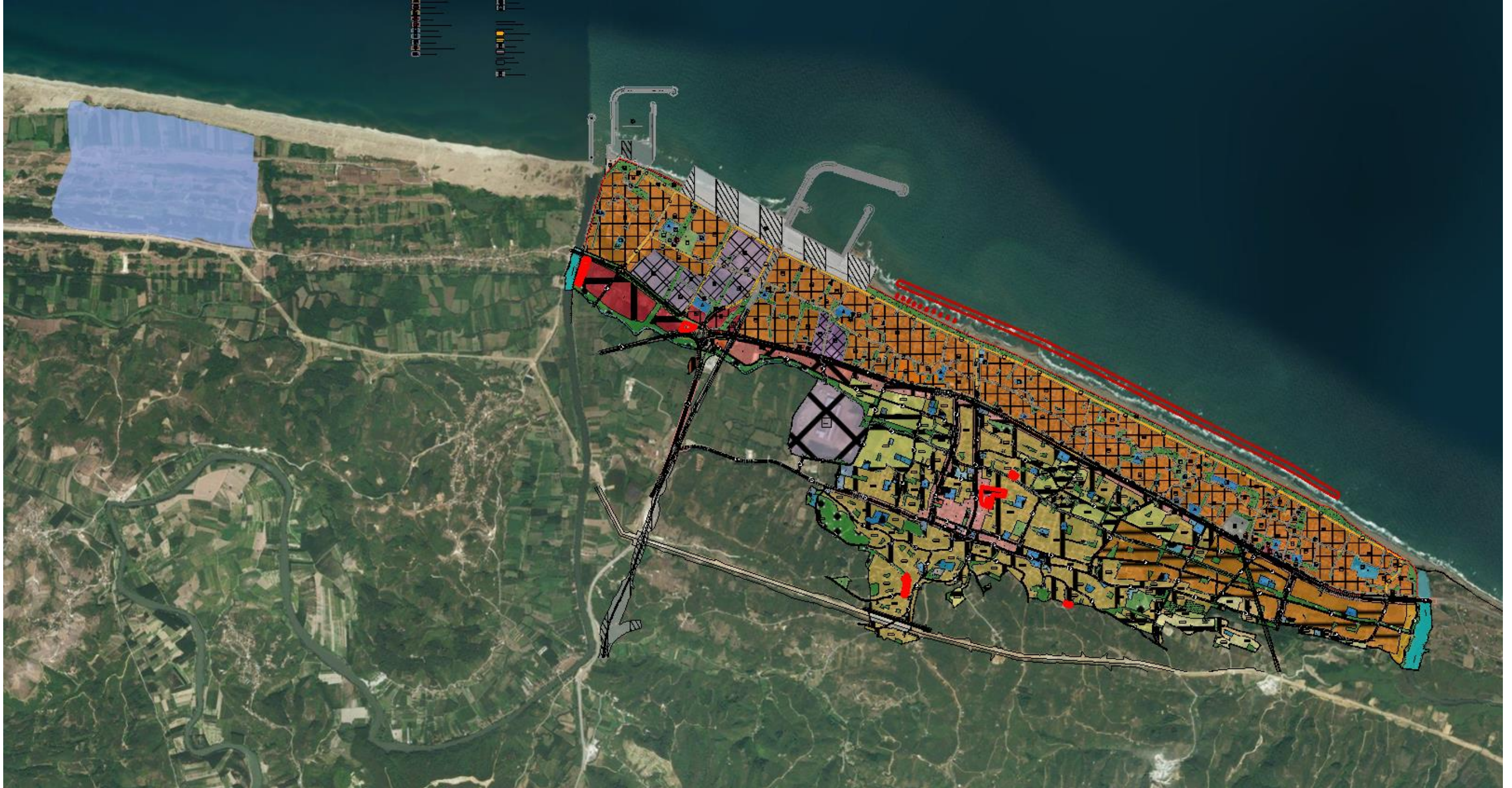
Şekil 29. Karasu OSB ve Karasu Endüstri Bölgesi



Kaynak: Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın 09.11.2021 tarihli görüşü

Karasu İlçesinin kıyı kesiminde yürürlükte bulunan alt ölçekli imar planları ortak bir koordinat düzleminde bütünleştirilmiş olup aşağıdaki şekilde yer verilmektedir.

Şekil 30 Karasu İlçesinde Yürürlükte Bulunan Alt Ölçekli İmar Planları



Kaynak: (a) Sakarya Büyükşehir Belediyesi'nin 19.11.2021 tarihli görüşü, (b) Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü'nün 25.11.2021 tarihli görüşü, (c) Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın 09.11.2021 tarihli görüşünden faydalanılarak hazırlanmıştır.

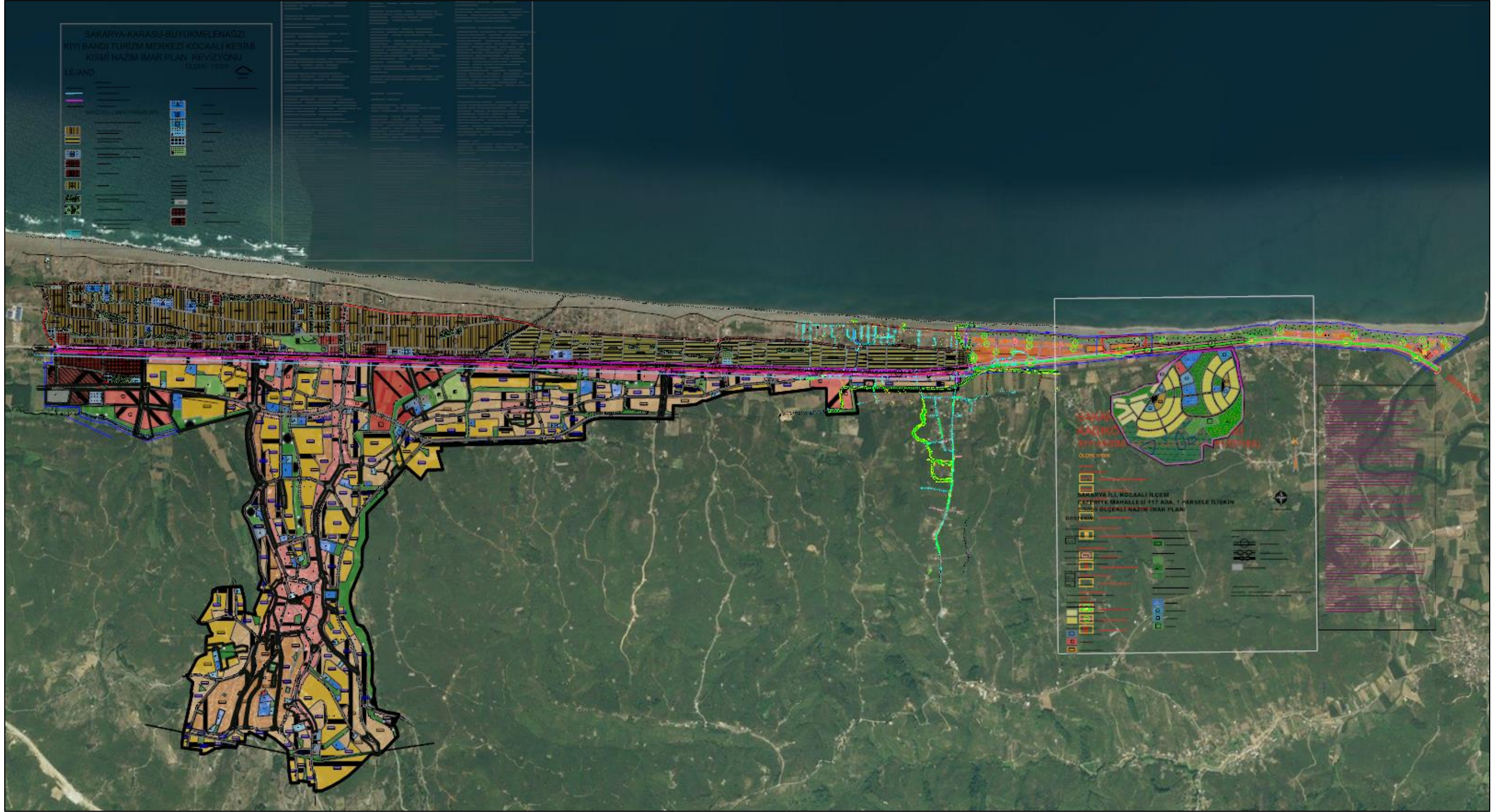
Kocaeli

Büyükşehir Belediyesinden temin edilen görüşler çerçevesinde Kocaeli ilçe merkezinde “Kocaeli 1/5.000 Ölçekli Revizyon Nazım İmar Planı” yürürlükte olduğu, bu planın ilçe merkezi ile merkeze bağlı Yenimahalle, Hızar, Karşı, Alandere ve Yayla mahallelerini içine aldığı ve kuzeyde sahil bölümünü kapsamayarak D010 karayolu ile sınırlandırıldığı görülmektedir.

D010 karayolu ile deniz arasında kalan kıyı bandının ise geçmişte 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu uyarınca ilan edilen” Sakarya İli, Karasu İlçesi, Büyükmelenağzı Kıyı Bandı Turizm Merkezi” kapsamında olduğu, 2634 sayılı Kanun uyarınca bu bölümde “Sakarya İli, Karasu İlçesi, Büyükmelenağzı Kıyı Bandı Turizm Merkezi Kocaeli Kesimi İmar Planı”nın onaylandığı ve halen yürürlükte olduğu ancak söz konusu Turizm Merkezi statüsünün 12.08.2019 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan Cumhurbaşkanlığı Kararıyla kaldırıldığı tespit edilmiştir.

Bu planlar dışında ilçe merkezinin doğu kesimindeki kıyı bölümü için hazırlanmış olan “Kocaeli İlçesi Kadıköy-Caferiye Köyleri Kıyı Kesimi İmar Planı”nın halen yürürlükte olduğu, söz konusu planın kıyı bandını Melen Çayına kadar içine aldığı görülmektedir. Kocaeli ilçesinde yürürlükte bulunan bir diğer imar planı ise ilçe merkezinin doğusunda, Caferiye Mahallesi TOKİ konutları için onaylanan imar planıdır. Söz konusu imar planına uygun olarak parselasyon çalışmalarının tamamlandığı ve konutların bir bölümü inşa edildiği, bu konutlardaki iskanın başlamış olduğu tespit edilmiştir.. Kocaeli ilçe sınırları içinde onaylanmış olan imar planları aynı koordinat düzleminde bütünleştirilerek aşağıdaki şekilde gösterilmektedir.

Şekil 31 Kocaeli İlçesinde Yürürlükte Bulunan 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Planları



Kaynak: Sakarya Büyükşehir Belediyesi'nin 19.11.2021 tarihli görüşünden faydalanılarak hazırlanmıştır

4.2.3. Düzce Alt Bölgesi

Çalışma alanı sınırlarının Düzce ili kapsamındaki alanının tamamı Akçakoca ilçesi sınırları içinde kalmaktadır. Akçakoca ilçe sınırlarının kıyı kesiminde ise planlama, yerleşme, yapılaşma, imar ve denetim bakımından yetki batı bölümde Akçakoca Belediyesi, doğu kesimde ise Düzce İl Özel İdaresi uhdesinde bulunmaktadır. Bu kurumlar dışında Kıyı Kanunu ve Organize Sanayi Bölgeleri gibi farklı mevzuata tabi alanlar için farklı kurumların plan yapma ve onaylama yetkilerine ilişkin detaylara aşağıda değinilmiştir.

Akçakoca Belediyesi'nden temin edilen görüş çerçevesinde Akçakoca ilçe merkezinde "Akçakoca İlave – Revizyon İmar Planı"nın yürürlükte olduğu görülmektedir. Söz konusu plan batıda Sarma Deresinden başlayarak kıyı kenar çizgisinin güney kesimini takiben doğuda Ayazlı Mahallesindeki sanayi tesislerine kadar uzanmakta, güneyde ise D010 nolu karayolu ile sınırlanmaktadır.

Bu planla birlikte Yalı Mahallesi balıkçı barınağı güneyinde bulunan kentsel sit alanı ile Hacı Yusuf, Yukarı ve Aşağı Mahalleleri kısmına denk gelen bölümündeki kentsel sit alanlarında onaylanmış olan koruma amaçlı imar planlarının yürürlükte olduğu görülmektedir. Benzer olarak kentin batısında bulunan Ceneviz Kalesi 1. derece arkeolojik sit alanı ile bu alanın doğusunda yer alan Yelken Tepe mevkiindeki 2. derece doğal sit alanını kapsayan koruma amaçlı imar planının yürürlükte olduğu belirlenmiştir.

Bu planlarla birlikte Akçakoca II. Etap İmar Planı olarak onaylanmış ve halen yürürlükte olan imar planı; ilçe merkezi imar planlarının bitiminden itibaren batı hattı boyunca Menağzı yerleşmesinin bir bölümünü içine alacak kadar ilerlemektedir. Aynı plan ilçe merkezinin doğu kesiminde mevcut plandan kopuk bir konumda, Beyhanlı yerleşmesinin bir bölümünü kapsamı içine almaktadır. Akçakoca Belediye sınırları kapsamında yürürlükte olan bir diğer alt ölçekli imar planı; Akçakoca ilçe merkezinin güney kesiminde yer alan Doğancılar Mahallesi sınırları içinde yer almaktadır.

Şekil 32. Akçakoca Belediye Sınırları İçinde Yürürlükte Bulunan İmar Planları

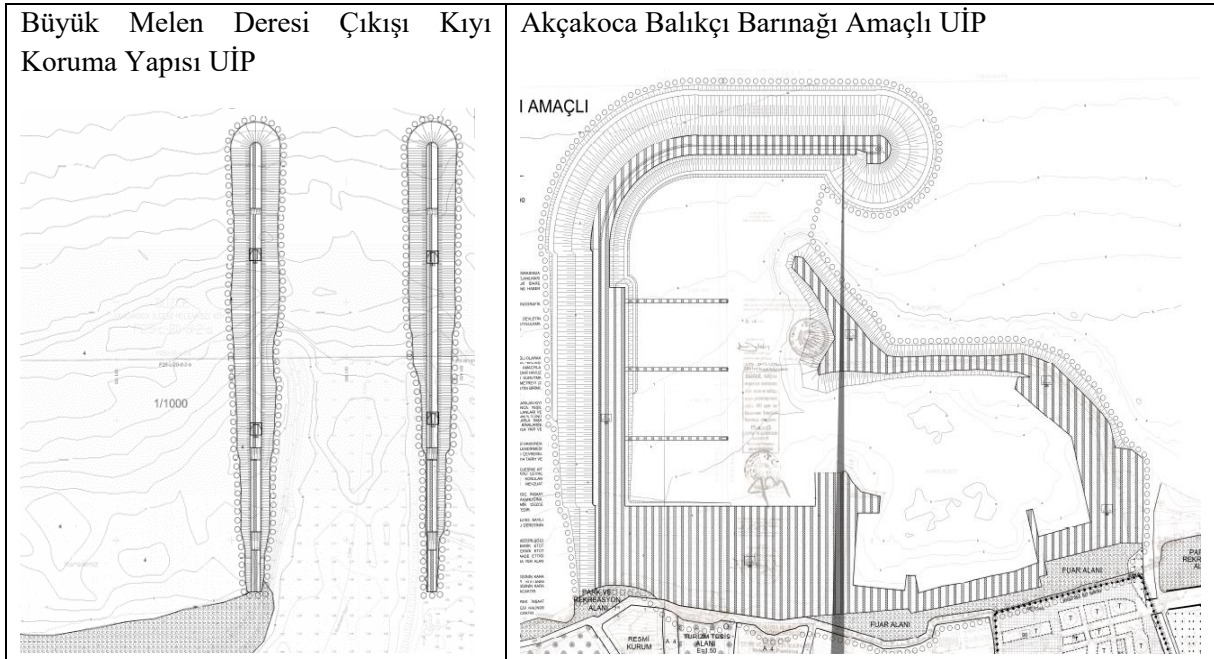


Kaynak: Akçakoca Belediyesi'nin 29.11.2021 tarihli görüşünden faydalanılarak hazırlanmıştır.

Belediyenin onayladığı planların dışında, Akçakoca ilçesinin kıyı kesiminin batı sınırında, 25.03.2020 tarihinde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca onaylanan “Büyük Melen Deresi Çıkışı Kıyı Koruma Yapısı (Mahmuz) Amaçlı Uygulama İmar Planı” bulunmaktadır.

3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından onaylanan bir diğer plan “Akçakoca Balıkçı Barınağı Amaçlı İmar Planı”dır. Mevcut balıkçı barınağının büyütülmesi amaçlı hazırlanan imar planı 12.02.2018 tarihinde onaylanmıştır.

Şekil 33. Akçakoca İlçesinde Kıyı Kanunu Uyarınca Onaylanan İmar Planları-1

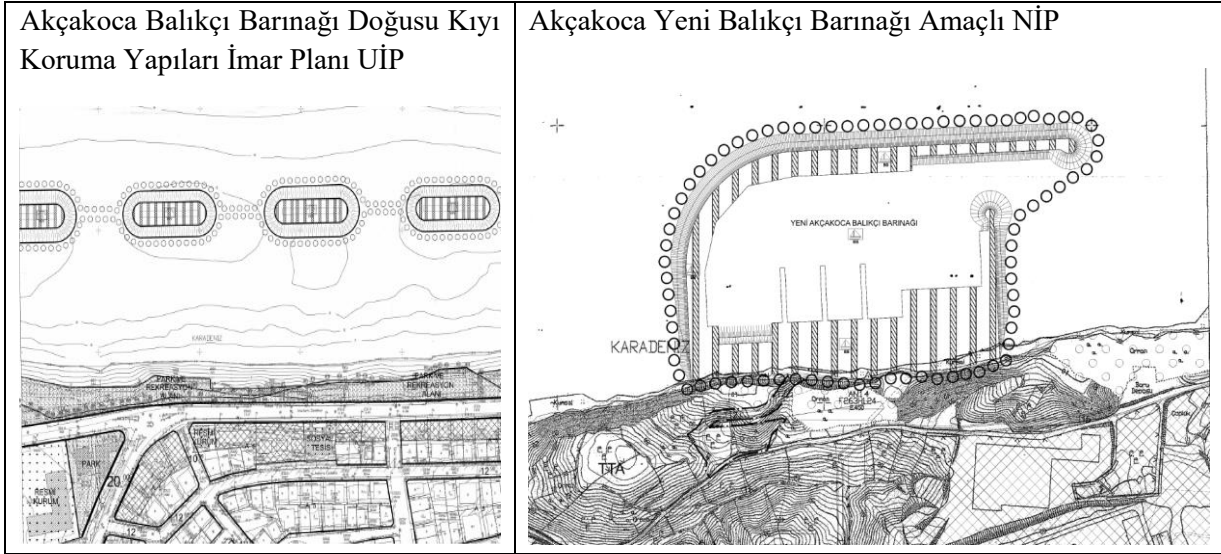


Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü'nün 25.11.2021 tarihli görüşü

Yine ilçe merkezinde mevcut balıkçı barınağının doğu kesiminde 12.03.2019 tarihinde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca onaylanan “Akçakoca Balıkçı Barınağı Doğusu Kıyı Koruma Yapıları İmar Planı” bulunmaktadır.

Söz konusu imar planında deniz bölümünde kıyıya paralel kıyıya paralel tahkimat ve ayrıık dalgakıran şeklindeki kıyı koruma yapıları dikkati çekmektedir. Akçakoca'da yapıımı planlanan en önemli kıyı yapısı olarak nitelendirilen Yeni Akçakoca Balıkçı Barınağı'na ilişkin imar planı yine 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 28.11.2018 tarihinde onaylanmıştır. Yeni balıkçı barınağının ilçe merkezinin doğusunda Ayazlı Mahallesinde yapılması planlanmaktadır.

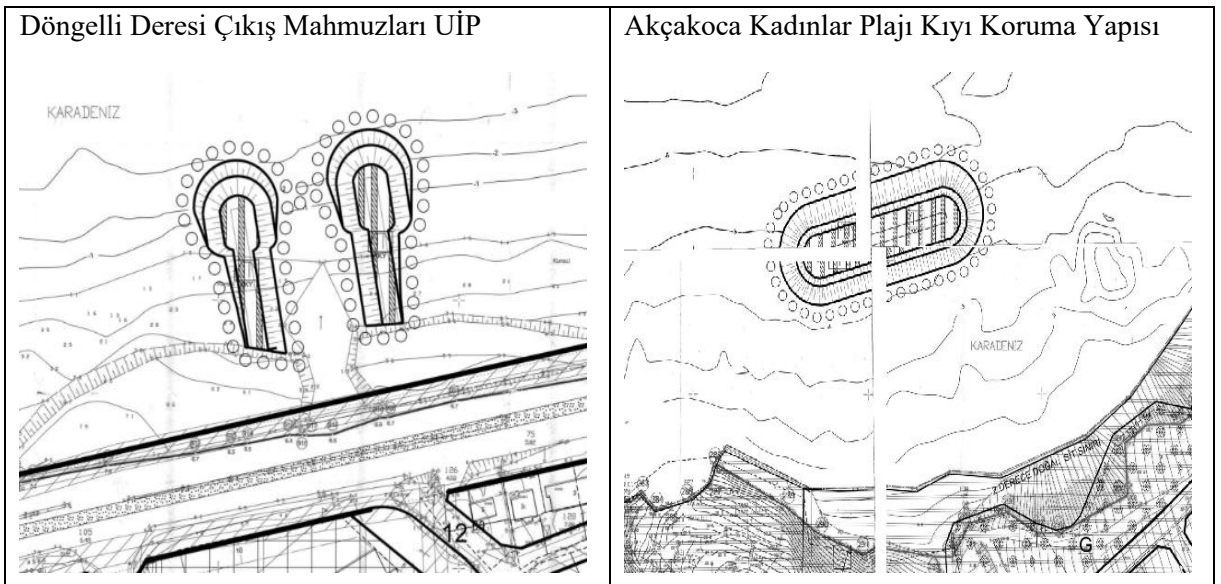
Şekil 34. Akçakoca İlçesinde Kıyı Kanunu Uyarınca Onaylanan İmar Planları-2



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü'nün 25.11.2021 tarihli görüşü

Akçakoca'da ilçe merkezinin doğu bölümünde, Döngelli Dere'sinin denize döküldüğü konumda, 28.02.2019 tarihinde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca onaylanan "Döngelli Deresi Çıkış Mahmuzları İmar Planı" yürürlükte bulunmaktadır. Yerinde yapılan çalışmalarda söz konusu kıyı yapısının halen inşa edilmemiş olduğu tespit edilmiştir. Bu planla birlikte ilçe merkezinin batısında Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 3621 sayılı Kıyı Kanunu uyarınca yine 28.02.2019 tarihinde onaylanan "Akçakoca Kadınlar Plajı Kıyı Koruma Yapısı İmar Planı" yürürlükte dir. Yerinde yapılan çalışmalarda söz konusu imar planında deniz bölümünde kıyıya paralel olarak yapılması planlanan ayırık dalgakıranının halen inşa edilmediği tespit edilmiştir.

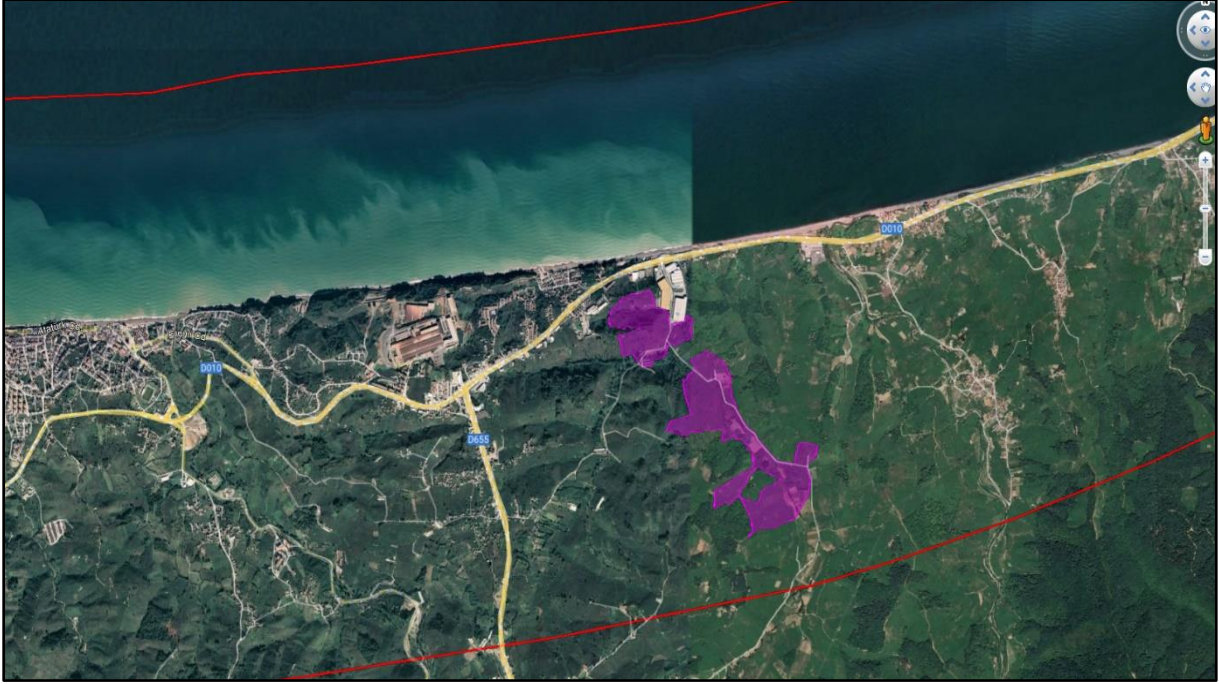
Şekil 35. Akçakoca İlçesinde Kıyı Kanunu Uyarınca Onaylanan İmar Planları-3



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü'nün 25.11.2021 tarihli görüşü

Bu planlarla birlikte Akçakoca ilçesinde 4562 sayılı Organize Sanayi Bölgeleri (OSB) Kanunu uyarınca onaylanıp yürürlüğe girmiş Akçakoca Demir Çelik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi imar planı yaklaşık 89 hektarlık bir alan kapsamaktadır (Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, 2021). İlçe merkezinin doğusunda, Döngelli Köyü mevkiinde D655 ve D010 nolu karayollarına yakın bir konumda yer alan OSB günümüzde faaliyete geçmemiş bulunmaktadır.

Şekil 36. Akçakoca Demir Çelik İhtisas Organize Sanayi Bölgesi



Kaynak: Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın 09.11.2021 tarihli görüşü

Akçakoca Belediyesi sınırları kapsamında bulunan yürürlükteki planlar aynı koordinat düzleminde bütünleştirilmiş olup aşağıdaki şekilde gösterilmektedir.

Şekil 37 Akçakoca İlçesinde Yürürlükte Bulunan Alt Ölçekli İmar Planları



Kaynak: (a) Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü'nün 25.11.2021 tarihli görüşü, (b) Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'nın 09.11.2021 tarihli görüşü ve (c) Akçakoca Belediyesi'nin 29.11.2021 tarihli görüşünden faydalanılarak hazırlanmıştır.

4.3. İmar Planı Onayı Bulunmayan Kıyı Yapıları

Yerinde yapılan çalışmalarda 3194 sayılı İmar Kanunu ile 3621 sayılı Kıyı Kanununa tabi olabilecek tüm kıyı yapıları tespit edilmiştir. Yapılan tespitlerden elde edilen veriler, kurum ve kuruluşlardan temin edilen veriler ile karşılaştırılmış ve bu yolla mevcut kıyı yapılarının plan durumlarına ilişkin değerlendirmeler yapılmıştır. Bu kapsamda yapılan değerlendirmelerde temel olarak onaylı imar planı bulunmayan kıyı yapılarına yer verilmekte olup, ilgili kurum ve kuruluşlardan bu yapıların İmar Barışından yararlanma durumuna ilişkin bir bilgi temin edilememiştir. Planlama alanının batısından doğusuna doğru imar planı bulunmayan kıyı yapıları incelendiğinde, Kocaeli-Kandıra Alt Bölgesi Kerpe sahilinde Kıyı Kanununa tabi olan ancak onaylı imar planı bilgisine ulaşılamayan iki adet iskele dikkati çekmektedir. Bununla birlikte yine aynı alt bölgede Kefken'in kuzeyinde, Kovanağzı Koyunda yaklaşık 10.300 m²'lik bir alan kaplayan dalgakıran ve dolgu alanı tespit edilmiştir. Bu alanın doğusunda, Kefken Adasının güney kesiminde, kara yönüne doğru inşa edilmiş ve yaklaşık 22.100 m²'lik alan kaplayan iki adet dalgakırana ilişkin onaylı imar planına ulaşılamamıştır.

Tablo 27. Kocaeli-Kandıra Alt Bölgesinde İmar Planı Bulunmayan Kıyı Yapıları



Doğu Sakarya Alt Bölgesi Karasu ilçe sınırları içinde, Sakarya Nehri'nin denize döküldüğü konumda, deresinin batı sahilinde, Karasu ilçe sınırları içinde kalan bölümünde, derenin denize çıkış yapısı için inşa edildiği anlaşılan bir dalgakıran tespit edilmiştir. Kurum ve kuruluşlardan temin edilen verilerde bu yapıya dair onaylı bir imar planına rastlanmamıştır.

Şekil 38 Sakarya Nehri Denize Çıkış Yapısı



Doğu Sakarya Alt Bölgesi Karasu ilçe sınırları içinde, Karasu Deresinin denize döküldüğü konumda, deresinin batı sahilinde, Karasu ilçe sınırları içinde kalan bölümünde, derenin denize çıkış yapısı için inşa edildiği anlaşılan bir dalgakıran tespit edilmiştir. Kurum ve kuruluşlardan temin edilen verilerde bu yapıya dair onaylı bir imar planına rastlanmamıştır.

Şekil 39. Karasu Deresi Denize Çıkış Yapısı



Doğu Sakarya Alt Bölgesi ile Düzce Alt Bölgesinin sınırını teşkil eden Melen Çayı'nın denize döküldüğü konumda, akarsuyun hem batı hem de doğu sahilinde, derenin denize çıkış yapısı için inşa edildiği anlaşılan bir dalgakıran tespit edilmiştir. Kurum ve kuruluşlardan temin edilen verilerde bu yapıya dair onaylı bir imar planına rastlanmamıştır.

Şekil 40 Melen Çayı Denize Çıkış Yapısı



4.4.Mevcut Planların, Sahil Şeritlerinin ve Kıyı Yapılaşmalarının Kıyı Kanununa Uygunluk Durumuna Dair Tespitler

Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planı çalışma alanı kapsamındaki kıyı yapıları dışında kalan, çalışma alanının karasal etkileşim alanındaki mevcut planların, sahil şeritlerinin ve kıyı yapılaşmalarının Kıyı Kanununa uygunluk durumuna ilişkin değerlendirmeler bu bölümde ele alınmıştır (kıyı yapıları için bkz. bölüm 4.3). Söz konusu değerlendirmeler; imar, planlama, yerleşme, yapılaşma ve denetim yetkisi olan kurumlarla yapılan görüşmelerde elde edilen ön tespitler, kurum ve kuruluşlardan temin edilebilen veriler ve görüşler ile yerinde yapılan çalışmalar ışığında ortaya koyulmuştur. Bu kapsamda, çalışma alanının kıyı ve sahil şeridinde onaylı imar planları açısından yapılan incelemede, yürürlükte bulunan alt ölçekli imar planlarında Kıyı Kanununa aykırılık yaratan herhangi bir husus tespit edilmemiştir. Ancak çalışma alanının karasal etkileşim alanındaki kıyı ve sahil şeritlerindeki mevcut yapılaşmalarda Kıyı Kanununa aykırı olabilecek bazı alanlar tespit edilmiş ve aşağıda alt bölgelere göre ele alınmıştır.

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin 31.01.2022 tarihli görüşünde; çalışma alanının Kocaeli-Kandıra Alt Bölgesi'nin batı bölümünde yer alan Bağıranlı Mahallesi'nin kıyı kesimindeki mevcut olan yapılaşmaya ilişkin plan onayı bulunmadığı iletilmiştir. Yerinde yapılan çalışmalarda bu bölgedeki yapıların büyük oranda güneybirlik amaçlı kullanıldığı tespit edilmiştir. Yine aynı görüşe göre, Kefken Mahallesi Kovanağzı sahilinde yer alan bazı yapılaşmaya ilişkin imar planı onayı bulunmamaktadır. Yerinde yapılan çalışmalarda bu bölgedeki yapıların güneybirlik amaçlı kullanıldığı belirlenmiştir. Kurum görüşüne göre Kocaeli-Kandıra Alt Bölgesi'nin doğu bölümünde bulunan Babalı Mahallesi'nin kıyı kesiminde yer alan bazı yapılaşmaya ilişkin imar planı onayı bulunmamaktadır. Bu bölgede yer yer iskan amaçlı kullanıldığı belirlenen söz konusu yapılaşmanın kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında (kıyı şeridinde) yer aldığı tespit edilmiştir. Kocaeli-Kandıra Alt Bölgesi'nin karasal etkileşim alanında, imar planı bulunmayan yapılaşmaya ilişkin alanlara aşağıdaki şekilde yer verilmektedir.

Şekil 41 Kandıra İlçesi Kıyı Kesimindeki Yapılaştırmalar

Kefken Mahallesi Bağıranlı Sahili



Kefken Mahallesi Kovanağzı Sahili



Babalı Mahallesi Sahili



Kaynak: Kocaeli Büyükşehir Belediyesi'nin 31.01.2022 tarihli görüşünden faydalanılarak hazırlanmıştır.

Doğu Sakarya Alt Bölgesinin karasal etkileşim alanındaki sahil şeritlerinin ve kıyı yapılaşmalarının Kıyı Kanununa uygunluk durumuna ilişkin olarak; Karasu ilçe sınırları

içinde, Sakarya Nehri'nin denize döküldüğü konuma yakın olan Yenimahalle'de, nehrin doğu sahilinde, Kıyı Kanununa uygun olmayan bazı yapılaşmaların olabileceğine ilişkin bilgiler, ilgili kurumlarla yapılan görüşmelerde belirtilmiş olup bu yapılaşmaların imar barışından faydalanma durumlarına dair bilgi bulunmamaktadır.

Şekil 42. Sakarya Nehri Doğu Sahilindeki Yapılaşmalar



Buna benzer şekilde Düzce Alt Bölgesinde, Akçakoca ilçe merkezinin sahil kesiminde, mevcut balıkçı barınağının doğusunda, ağırlıklı olarak günübirlik kullanım amaçlı ticari tesislerin bulunduğu görülmektedir.

Bu bölgede Kıyı Kanununa uygun olmayan bazı yapılaşmaların olabileceğine ilişkin bilgiler, ilgili kurumlarla yapılan görüşmelerde belirtilmiş olup bu yapılaşmaların imar barışından faydalanma durumlarına dair bilgi bulunmamaktadır.

Şekil 43. Akçakoca İlçe Merkezi Sahilindeki Yapılaşmalar



Akçakoca ilçesinin doğusunda, belediye sınırının dışında, Çayağzı Köyünün sahil kesiminde, ağırlıklı olarak konut kullanımında olan yapılaşmalar yer almaktadır. Bu konumda bulunan

bazı yapılaşmaların Kıyı Kanununa uygun olmayan kesimleri olabileceğine ilişkin bilgiler, ilgili kurumlarla yapılan görüşmelerde belirtilmiş olup bu yapılaşmaların imar barışından faydalanma durumlarına dair bilgi bulunmamaktadır.

Şekil 44. Akçakoca İlçesi Çayağzı Köyündeki Yapılaşmalar



4.5.Riskli Alanlar ve Rezerv Yapı Alanları

Riskli alanlar ve rezerv yapı alanlarının ilanı ile bu alanlarda yapılacak iş ve işlemler konusunda yetkili kurum olan Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün 20.112021 tarihli görüşüne göre çalışma alanı içinden 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanununa tabi alanlar bulunmaktadır.

Söz konusu görüşte Karasu İlçesi, İhsaniye Mahallesi sınırları içerisinde bulunan yaklaşık 0,78 hektar büyüklüğündeki 434 ada 3 ve 334 parsel numaralı taşınmazlar ile İhsaniye Mahallesi sınırları içerisinde bulunan 1610 parsel numaralı taşınmazın, kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında kalan kıyı alanı hariç olmak üzere yaklaşık 20 hektar büyüklüğündeki alanın 30.11.2020 tarihinde rezerv yapı alanı olarak ilan edildiği belirtilmektedir.

Çalışma alanında 5393 sayılı Belediye Kanununun 73. maddesi uyarınca ilan edilen iki adet kentsel dönüşüm ve gelişim proje alanı bulunmaktadır. Bunlardan ilki Akçakoca İlçesi, Yalı Mahallesi sınırları içerisinde bulunan ve yaklaşık 1,08 hektar büyüklüğündeki alandır.

İkinci alan ise yine Akçakoca İlçesi, Ayazlı Mahallesi sınırları içerisinde bulunan yaklaşık 4,44 hektar büyüklüğündeki alandır. 5393 sayılı Kanun kapsamında ilan edilen alanlardaki iş ve işlemlerin Akçakoca Belediyesi tarafından yürütüldüğü belirtilmektedir. 6306 ve 5393 sayılı Kanunlar uyarınca ilan edilen alanlara aşağıdaki şekillerde yer verilmektedir.

Şekil 45. Planlama Alanındaki Riskli Yapı Alanları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün 20.11.2021 tarihli görüşü

Şekil 46. Planlama Alanındaki Kentsel Dönüşüm ve Gelişim Proje Alanları (KDGPA)



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün 20.11.2021 tarihli görüşü

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER

Kıyıları, ticaretten turizme, sanayiden yerleşim yerine, ulaşımdan besin kaynaklarına, enerji üretiminden kültürel mirasa kadar çeşitli sektörlerde kullanılan, kara ile denizin bulunduğu önemli bir coğrafi alandır. Tüm bu sektörlerde farklı amaçlarla kullanılan kıyıları, birtakım hukuki düzenlemelere konu olmuştur. Söz konusu hukuki düzenlemelerden uluslararası düzeyde önem taşıyan 1982 tarihli Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi (UNCLOS) başta gelmektedir. Deniz hukukunun anayasası olarak tabir edilen bu sözleşme, getirdiği yeni kavramlar dışında, deniz hukukunda uygulanagelen örf adet kurallarının kodifikasyonu niteliğinde olup, bir çerçeve sözleşmedir. Bu sözleşmenin 123. Maddesine dayanılarak çıkarılan Bükreş Sözleşmesi ise Karadeniz havzasındaki çevre sorunları ile deniz ve kıyı kirliliğinin önemli boyutlara ulaşması, bununla mücadelenin uluslararası iş birliği ile sağlanması gerekliliğinden ortaya çıkmıştır. 1992 yılında ülkemiz de bu sözleşmeye taraf olmuştur. Bütünleşik kıyı alanları planlaması açısından temel ilkelerin ülkemiz hukuk sistemi içinde anayasal düzeyde tanımlanıp ortaya koyulduğu görülmektedir. Söz konusu hususlar 1982 tarihli Türkiye Cumhuriyeti Anayasası'nın "Sosyal ve Ekonomik Haklar ve Ödevler" başlıklı Üçüncü Bölümü'ndeki Kamu Yararı ile ilgili bölümlerinde yer almaktadır.

Kocaeli-Sakarya-Düzce Karadeniz Kıyıları BKAP çalışma alanındaki mevcut durum ve gelişme eğilimlerine ilişkin koşulların uluslararası ve ulusal düzeydeki değişikliklerden etkilendiği görülmektedir. Çalışma alanında faaliyet gösteren tek liman Doğu Sakarya Alt Bölgesindeki Karasu Limanıdır. Ekonomik açıdan bir odak niteliğinde bulunan Karasu Limanının hinterlandı İstanbul-Bartın kıyı şeridini, iç bölgelere doğru da güneyde Afyonkarahisar ve Konya'yı kapsamaktadır. Karasu Limanı, elleçlediği yükün karakteristik özelliklerine bağlı olarak dar bir hinterlanda hitap etmektedir. BKAP çalışma alanı kapsamında yapılan talep tahminlerine göre, mevcut trendin günümüzdeki eğilimi ile devam etmesi halinde, planlama alanında 2040 yılına kadar yeni bir liman tesisine ihtiyaç olmayacağına ilişkin bir öngörü bulunmaktadır. Ancak bölgenin liman gelişimi için iki temel alternatif vardır. Bunlardan birincisi bölgedeki üretim ekonomisini geliştirmek, ikincisi ise bölgenin demiryolu altyapısını geliştirerek transit yük potansiyelini arttırmaktadır. Bu kapsamda Sakarya-Bartın demiryolu projesinin kısa-orta vadede hayata geçmesi ve planlama alanının doğusundaki demir-çelik sanayisindeki gelişmelerin beklendiği gibi gerçekleşmesi bölgede deniz taşımacılığı ve liman kapasite kullanımında artışa neden olabilecektir.

Liman planlaması ve yer seçimi standartları bakımından yapılan değerlendirmeler sonrasında, Karasu Limanının sadece karayolu bağlantılarının bulunduğu, çok modlu ulaşım bağlantıları açısından zayıf bir konumda olduğu görülmektedir. Ancak limanın hinterlandı ile demiryolu bağlantısını sağlayacak olan proje aşamasındaki Sakarya-Bartın demiryolu hattının tamamlanarak faaliyete geçmesi bu bakımdan büyük önem taşımaktadır. Diğer taraftan limanın batısındaki Sakarya Nehri çıkışı ve limanın doğu sahilindeki kıyı erozyonunun liman sahasını da etkilemesi, limanın fiziki koşullar itibarıyla yaşadığı sorunlara örnek teşkil etmektedir. Bu nedenle gelecekte yapılması planlanabilecek yeni liman projelerinde

Kaynarca, Karasu ve Kocaeli kıyı hattındaki kumul alanların bu bakımdan dikkate alınması yararlı olacaktır.

Yat limanı planlaması ve yer seçimi standartları bakımından yapılan değerlendirmeler sonrasında, BKAP çalışma alanında mevcut ve planlanan yeni bir yat limanının bulunmamasının temel nedeni, yat limanlarının yer seçimi ve planlama kriterlerindeki güzergah koşulu ile doğrudan ilgilidir. BKAP planlama alanı yat turizminin tercih ettiği ana güzergahlar üzerinde bulunmamaktadır. Planlama alanının batısında bulunan Kocaeli Kandıra Alt Bölgesi, gelecekte yat turizmi bakımından İstanbul'un uzak etkisi altında olabilecektir. Bu bakımdan UAB, Kefken ve Bağıranlı Balıkçı Barınakları baseninin yat turizmi amaçlı olarak da kullanılmasını planlamaktadır. Planlama alanının doğusunda bulunan balıkçı barınaklarının gelecekte yat turizmi amaçlı kullanılma potansiyelinin batıya oranla oldukça düşük olacağı değerlendirilmektedir.

Balıkçı barınaklarının planlaması ve yer seçimi standartları bakımından yapılan çalışmalar sonrasında Kocaeli-Kandıra Alt Bölgesindeki balıkçılık faaliyetleri ile kıyı yerleşmelerinin çeşitli niteliklerine ilişkin koşullar değerlendirildiğinde, halen işletilmekte olan balıkçı barınaklarındaki yer seçimi ölçütlerinin yerinde belirlendiği ve bu alt bölgede yeni bir balıkçı barınağının planlanmasına ilişkin önemli bir talep bulunmadığı değerlendirilmektedir. Batı Sakarya Alt Bölgesinde ise yerleşmeler kıyı kesimine uzak konumda olup sosyoekonomik ve fiziki açıdan kırsal nitelikli küçük yerleşmeler görünümündedir. BKAP etüt, analiz, sentez çalışmaları kapsamında ortaya koyulan veriler, kıyı yapılarının yer seçimi ve planlamasıyla ilgili ölçütler çerçevesinde; Batı Sakarya Alt Bölgesinde yeni bir balıkçı barınağı planlamasıyla ilgili nesnel gerekçeler bulunmadığı değerlendirilmektedir. Doğu Sakarya Alt Bölgesinde doğal barınma yeri olarak kullanılan Sakarya Nehri çıkışının balıkçılık faaliyetlerini zorlaştıran doğal koşulları olduğu belirlenmiştir. Uzun bir kıyı şeridine sahip, nüfus potansiyeli olan bu alt bölgede UAB tarafından planlama aşamasında olan “Yeni Karasu Balıkçı Barınağı”nın hem Batı Sakarya Alt Bölgesindeki Kaynarca ilçesine, hem de Doğu Sakarya Alt Bölgesindeki Karasu ve Kocaeli ilçelerine hizmet verebileceği için yapımının önem taşıdığı değerlendirilmektedir. Doğu Sakarya ve Düzce Alt Bölgesinde doğal barınma yeri olarak kullanılan Melen Çayı çıkışının balıkçılık faaliyetlerini zorlaştıran doğal koşulları olduğu, doğal barınma yerinde altyapı eksikliklerinin bulunduğu belirlenmiştir. Düzce Alt Bölgesinde bulunan Akçakoca Balıkçı Barınağı ise sezonda ve sezon dışında tam doluluk ile hizmet vermektedir. UAB tarafından Akçakoca Balıkçı Barınağı'nın kuzey batı bölümünde ilave bir dalgakıran yapılması ile kıyı yapısının büyütülerek kapasitesinin geliştirilmesi önem arz eden bir projedir. Ayrıca mevcut balıkçı barınağının kapasitesinin yetmemesi ve balıkçıların turizm kenti olan Akçakoca'nın merkezinden taşınması amacıyla UAB, “Akçakoca Yeni Balıkçı Barınağı” adıyla ilçe merkezinin doğusunda yeni bir balıkçı barınağı projelendirilmiştir. Her iki projeye ilgili gelişmelerin kısa ve orta vadede gerçekleşmesi, planlama alanının doğusunda kıyı kullanımına ilişkin olumlu etkiler yaratacaktır. Diğer taraftan Akçakoca ilçesinin doğu kesiminde sanayi alanları bulunmakta olup bu bölümde planlama çalışmaları tamamlanan demir-çelik ihtisas OSB'nin yakın gelecekte faaliyete geçmesi beklenmektedir. Akçakoca'nın doğu bölümünde gelişme

trendinde olan endüstriyel üretim faaliyetleri proje aşamasında olan Sakarya-Bartın demiryolu hattı güzergahı üzerinde bulunmaktadır.

BKAP alanında genel olarak üst ölçekten alt ölçeğe, kademeli olarak mekansal planların yürürlükte olduğu ancak planlama alanında plan onayı açısından farklı idarelerin yetkisinin bulunduğu görülmektedir. Buna göre Kocaeli, Sakarya illerinde büyükşehir belediyeleri, Düzce’de ise İl Özel İdaresi tarafından onaylanmış 1/100.000 ve 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planlarının yürürlükte olduğu, Kocaeli-Kandıra Alt Bölgesinin kıyı kesimi ile Batı Sakarya Alt Bölgesi kıyı kesiminin batı bölümünün ise Kültür ve Turizm Bakanlığı yetkisi altında bulunan “Kocaeli Sakarya Kıyı Bandı Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi” kapsamında olduğu belirlenmiştir. Planlama alanının kıyı kesiminde yerleşmelerin bütününe yönelik olan imar planları, koruma amaçlı imar planları, sanayi alanlarına yönelik imar planları, kıyı yapılarına yönelik imar planları vb. incelenmiş ve yürürlükte bulunan alt ölçekli imar planlarında Kıyı Kanununa aykırılık yaratan herhangi bir husus tespit edilmemiştir. Ancak çalışma alanının karasal etkileşim alanındaki kıyı ve sahil şeritlerindeki mevcut yapılaşmalarda Kıyı Kanununa aykırı olabilecek bazı alanlar tespit edilmiştir. Bu alanların kıyının kamusal kullanımını yüksek düzeyde engelleyecek nitelikte olmadığı belirlenmiştir. Kıyı Kanununa aykırılıklar açısından yapılan inceleme, kıyı yapıları özelinde de ele alınmıştır. BKAP çalışma alanında halen işletilmekte olan liman ve balıkçı barınaklarının planlı olduğu ancak planlama alanında bulunan bazı küçük iskeleler, ayrık dalgakıran ile kıyı koruma yapılarına ilişkin proje ve plan bilgisine ulaşılamamıştır. Bu kapsamda ele alınan kıyı yapılarının eski tarihlerde inşa edildiği ve planlama alanı genelinde çok yaygın olmadığı belirlenmiştir.

KAYNAKÇA

Acara A., Denizlerimiz Kıyı Yapılarından Balıkçı Barınaklarının Bölgesel Ekonomik Değerlendirilmesi, Devlet Planlama Teşkilatı, 1997.

Akten N., Koldemir B., Türk Limancılık Sektöründe Verimlilik Sorunu, Türk Denizcilik Gücü Sempozyumu, Deniz Harp Okulu Komutanlığı, İstanbul, 2004.

Aydın G., Türkiye’de Marinacılık: Kapasite Ve Yer Seçimi Üzerine Modelleme, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Doktora Tezi, 2011

Aydoğan Özman, Deniz Hukuku I – Kaynaklar, Kişiler, Nesnelere, Ulusal Deniz Alanları, Turhan Kitabevi, Ankara 2006.

Balık İ., Limanlar ve Liman Yer Seçimi, Kent Kültürü ve Yönetimi Hakemli Elektronik Dergisi, Kent Akademisi, Cilt: 7 Sayı: 2, 2014.

Birleşik Krallık Deniz Yönetim Organizasyonu Resmî Web Sitesi (Marine Management Organisation-MMO), Erişim: 01.03.2022
(<https://www.gov.uk/government/organisations/marine-management-organisation>)

Clarkson Research, 2021 (<https://sin.clarksons.net/>, 10 Ocak 2021)

Drewry, Global Container Terminal Operators Annual Review and Forecast, 2021/22

Dünya Ticaret Örgütü (WTO) Resmî Web Sitesi, 2021 (<https://www.wto.org/>)

International Association of Privacy Professionals (IAPP), Annual-Report 2021 (<https://www.iaphworldports.org/annual-report/>, Mart 2021)

International Maritime Organization, Erişim 29.02.2022 (<https://www.imo.org/>)

Informal Business Group, 2021 (<http://www.informall.biz/>, Ocak 2021)

İzmir Kalkınma Ajansı (İZKA) Resmî Web Sitesi, Deniz Saha Planlaması, Erişim 25.02.2022 (<https://kalkinmasozlugu.izka.org.tr/?p=652>)

Karaca F., Liman Yer Seçiminde Fizibilite Etüdü, İ.Ü. Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi, İstanbul, 2009.

Kocaeli Büyükşehir Belediyesi, Kocaeli 1/50.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı ve Nâzım İmar Planı Açıklama Raporu, 2006.

Notteboom T., Top 15 container ports in Europe in 2020: taking stock of COVID-19, 2022 (<https://www.linkedin.com/pulse/top-15-container-ports-europe-2020-taking-stock-theo-notteboom/>)

Pekkaya M., Bucak U., Çok Kriterli Karar Verme Yöntemleriyle Bölgesel Liman Kuruluş Yeri Seçimi: Batı Karadeniz’de Bir Uygulama, International Journal of Economic and Administrative Studies, 2018.

Ross N., Siting Criteria for New Marinas, Coastal Resources Center, University

Sakarya Büyükşehir Belediyesi, Sakarya 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, 2019.

Selami Kuran, Uluslararası Deniz Hukuku, 4. Baskı, Beta Basım Yayım Dağıtım, İstanbul 2014.

Sevim A., Deniz Alanlarının Kullanımının Planlanması, Marine Deal News, 2019.

Shanghai International Shipping Institute (SISI), Global Port Development Report, 2019

Söylemez E., Çakır Ö., Gökalp T., Nal S., Türkiye’de Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve Planlaması Yaklaşımında Yaşanan Değişim Süreci ve Sonuçları Açısından Bir Değerlendirme, Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, 2018.

T.C. Cumhurbaşkanlığı Mevzuat Bilgi Sistemi (<https://www.mevzuat.gov.tr/>)

T.C. Cumhurbaşkanlığı Resmî Gazete (<https://www.resmigazete.gov.tr/>)

The Commission on the Protection of the Black Sea Against Pollution (<http://www.blacksea-commission.org/>)

T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü, Mevzuat, Genelgeler, Erişim 01.03.2022 (<https://mpgm.csb.gov.tr/genelgeler-i-4585>)

T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Resmî Web Sitesi, Sakarya İli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, Erişim 11.12.2021, (https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/editordosya/file/CDP_100000/Sakarya/Sakarya_PLA N_HUKUMLERI.pdf).

T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı, Yatırım ve İşletmeler Genel Müdürlüğü Resmî Web Sitesi, KTKGB ve Turizm Merkezleri, Erişim 14.11.2021, (<https://yigm.ktb.gov.tr/TR-9669/ktkgb-ve-turizm-merkezleri.html>)

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü (AYGM), Kıyı Yapıları Planlama ve Tasarım Teknik Esasları, 2016

T.C. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Demiryolları Limanlar Ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH), Turizm Kıyı Yapıları Master Plan Çalışması, 2009

T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik İstatistikleri, ([https:// denizcilik istatistikleri. uab.gov.tr/](https://denizcilik.istatistikleri.uab.gov.tr/)), 21 Ocak 2021.

T.C. Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı Resmî Web Sitesi, Organize Sanayi Bölgeleri, Erişim: 16.11.2021, (<https://www.sanayi.gov.tr/sanayi-bolgeleri/organize-sanayi-bolgeleri-hizmetleri>)

The European Maritime Spatial Planning Platform (European MSP Platform) Web Sitesi, Erişim: 01.03.2022 (<https://maritime-spatial-planning.ec.europa.eu/>)

TÜİK, 2021 Yılı Göstergeleri (<http://www.tuik.gov.tr>)

Uluslararası Çalışma Örgütü (ILO) Resmî Web Sitesi,2021 (<https://www.ilo.org/global/lang--en/index.htm>)

United Nations Resmî Web Sitesi, Erişim 11.12.2021, (<https://www.un.org/en>)

Yüksel Y., Çevik, E., Çelikoğlu, Y., Kıyı ve Liman Mühendisliği, TMMOB, Ankara, 1998.