



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

**ZONGULDAK-BARTIN-KASTAMONU İLLERİ
BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANLARI PLANLAMASI
ETÜT, ANALİZ VE SENTEZ ÇALIŞMALARI**

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

egeplan
planlama ltd.şti.

Şubat 2021

**ZONGULDAK-BARTIN-KASTAMONU İLLERİ
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. KIYI 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.....	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).....	8
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.....	10
1.3.3. Cumhurbaşkanlığı Kararnameleri	16
1.3.4. Yönetmelikler.....	16
1.3.5. Bakanlar Kurulu Kararları.....	28
1.3.6. Tebliğler	28
1.3.7. Eylem Planı	29
2. DENİZEL ALANLARA YÖNELİK DENİZ SAHA PLANLAMASI.....	30
2.1. Deniz Saha Planlaması	30
2.2. Uygulama Örnekleri	31
2.3. Hukuki, Yasal, Teknik ve İdari Süreçler	33
3. KIYI ALANLARINDAKİ MEVCUT DURUM VE GELİŞME EĞİLİMLERİ, KIYI PLANLAMASINDAKİ STANDARTLAR.....	35
3.1. Kıyı Alanlarındaki Mevcut Durum ve Gelişme Eğilimleri	35
3.1.1. Dünya Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler	35
3.1.2. Türkiye Ekonomisi ve Ticaretindeki Gelişmeler ve Beklentiler.....	39
3.1.3. Dünya Deniz Ticaretindeki Gelişmeler.....	42
3.1.4. Dünya Limancılık Sektöründeki Gelişmeler.....	44

3.1.5. Türk Limancılık Sektörü	48
3.1.6. Planlama Alanında Mevcut Durum ve Gelişmeler Potansiyeli.....	55
3.2. Kıyı Planlamasındaki Standartlar ve Uygulamaya Yönelik Çalışmalar.....	60
3.2.1. Limanlar	60
3.2.2. Yat Limanı	63
3.2.3. Balıkçı Barınakları	66
3.3. Planlama Alanında Standartlara Uygun Olmayan Kıyı Yapıları	68
4. YÜRÜRLÜKTEKİ MEKANSAL PLANLAR, MEVCUT YAPILAŞMALAR VE RİSKLİ/REZERV YAPI ALANLARI.....	69
4.1. Üst Ölçekli Planlar	69
4.2. Alt Ölçekli İmar Planları	74
4.2.1. Batı Zonguldak Alt Bölgesi.....	74
4.2.2. Doğu Zonguldak Alt Bölgesi	79
4.2.3. Bartın Alt Bölgesi.....	84
4.2.4. Batı Kastamonu Alt Bölgesi.....	89
4.2.5. Doğu Kastamonu Alt Bölgesi	92
4.3. İmar Planı Onayı Bulunmayan Kıyı Yapıları.....	96
4.4. Riskli Alanlar ve Rezerv Yapı Alanları.....	100
5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER	102
KAYNAKÇA	105

TABLOLAR

Tablo 1. Denizel Alanlardaki Faaliyetlere Göre Görev ve Yetki Paylaşımı	33
Tablo 2. Mal Ticareti Hacmi ve Reel GSYİH, 2017-2021 (%).....	38
Tablo 3. Türkiye'nin GSYİH Gelişimi.....	39
Tablo 4. 2013-2020 Yılları Arasında Gerçekleşen Dış Ticaret Verileri (Milyon \$)	39
Tablo 5. Bölgeler Bazında Dış Ticaret (Milyon \$).....	40
Tablo 6. Dış Ticaretimizde İlk 10 Sırada yer alan İllerimiz (Milyon \$).....	40
Tablo 7. Dış Ticaretimizde 2020 ve 2021 Yılı İlk Çeyreklerinin Karşılaştırması (Milyon \$)	41
Tablo 8. Taşıma Şekillerine Göre İhracat (Milyon \$)	41
Tablo 9. Taşıma Şekillerine Göre İthalat (Milyon \$)	41
Tablo 10. Yük grupları bazında dünya deniz taşımacılığı gelişimi (milyon ton).....	42
Tablo 11. Gemi tiplerine göre dünya filosu (100 DWT ve üzeri, *000)	43
Tablo 12. Gemi tipleri ve tonajlarına göre yeni gemi inşa teslimleri, 2019 (1000 GR)	44
Tablo 13. Elleçlenen yük miktarına göre dünyada ilk 13 liman (milyon ton).....	45
Tablo 14. Tahmini Gelişim Kapasitesi 2019-2024 (Milyon TEU ve Dünya Payı)	45
Tablo 15. Küresel terminal operatörlerinin iş hacmi tablosu 2018-2019 (Milyon TEU-%)	46
Tablo 16. Yakın bölgemizdeki bazı limanlarda sıvı yük elleçlemeleri (Ton)	47
Tablo 17. Yakın bölgemizdeki bazı limanlarda kuru dökme yük elleçlemeleri (Ton).....	47
Tablo 18. 2020 yılında Avrupa'da en fazla konteyner elleçleyen 15 liman.....	48
Tablo 19. Karadeniz ülkelerindeki elleçlenen konteyner hareketleri (1000 TEU).....	48
Tablo 20. Yük tiplerine göre yükleme/boşaltma (ton)	51
Tablo 21. Liman başkanlıkları yük sıralaması (2020-ton)	52
Tablo 22. Bölgeler bazında yük elleçlemeleri (ton)	53
Tablo 23. Bölge limanları (Projeler Hariç).....	55
Tablo 24. Talep tahmini girdi verileri	57
Tablo 25 . Bölgeye İlişkin Dökme Yük ve Genel Kargo Yük Tahmin (Ton).....	57
Tablo 26. Bölgedeki liman kapasiteleri (Ton).....	59
Tablo 27 Alaplı İlçesi İmar Planları	75
Tablo 28 Ereğli İlçesi İmar Planları	77
Tablo 29 Kozlu İlçesi İmar Planları	79
Tablo 30 Zonguldak Merkez İlçesi İmar Planları.....	80
Tablo 31 Kilimli İlçesi İmar Planları.....	82
Tablo 32 Çaycuma İlçesi Kıyı Kesimi (Filyos) İmar Planları.....	84
Tablo 33 Bartın Merkez İlçesi İmar Planları.....	85
Tablo 34 Amasra İlçesi İmar Planları.....	87
Tablo 35 Kurucasıle İlçesi İmar Planları.....	88
Tablo 36 Doğu Kastamonu Alt Bölgesi İmar Planları	93

ŞEKİLLER

Şekil 1. Dünya Mal Ticareti Hacmi (İndeks, 2015=100)	37
Şekil 2. 2020 yılında denizyolu ile taşınan yük gruplarının pay dağılımı	43
Şekil 3. Dünya gemi filosu gelişim grafiği.....	44
Şekil 4. Türkiye kıyılarında faaliyet gösteren ana limanlar.....	49
Şekil 5. Limanlarımızda elleçlenen yükün 1, 5 ve 10 yıllık dönemde artış oranları	50
Şekil 6. Limanlarımızdaki yük dağılımı (2019)	50
Şekil 7. 2016-2020 yıllarında yük gelişimi (milyon ton)	51
Şekil 8. Bölgeler bazında yük elleçleme oranları (%).....	52
Şekil 9. Kuru dökme yük ve genel yük elleçleyen limanlarımız.....	53
Şekil 10. Bölgeler itibarı ile genel kargo (+kuru dökme) yüklerinin oransal dağılımı.....	54
Şekil 11. Konteyner elleçleyen limanlarımız	54
Şekil 12. Bölgeler itibarı ile konteyner elleçleme oranları.....	55
Şekil 13. Bölge liman hinterlandına giren iller	56
Şekil 14. Kuru dökme yük ve genel kargo talep tahmini grafiği.....	58
Şekil 15 Çalışma Alanında Yürürlükte Bulunan 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planları (ÇDP)	70
Şekil 16 Zonguldak-Bartın-Karabük Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli ÇDP'de Batı ve Doğu Zonguldak Alt Bölgesi	71
Şekil 17 Zonguldak-Bartın-Karabük Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli ÇDP'de Bartın Alt Bölgesi	72
Şekil 18 Sinop-Kastamonu-Çankırı Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli ÇDP'de Batı ve Doğu Kastamonu Alt Bölgesi	74
Şekil 19 Alaplı İlçesinin Güney Batısında Bulunan Kıyı Yapısı Amaçlı İmar Planları.....	76
Şekil 20 Alaplı İlçe Merkezi ve Yakın Çevresindeki İmar Planları	76
Şekil 21 Ereğli İlçesinin Güneyinde Bulunan İmar Planları	78
Şekil 22 Ereğli İlçe Merkezi ve Yakın Çevresinde Bulunan İmar Planları.....	78
Şekil 23 Ereğli İlçesinin Kuzeyinde Bulunan İmar Planları.....	79
Şekil 24 Kozlu İlçesi Onaylı İmar Planları.....	80
Şekil 25 Zonguldak Merkez İlçesi Onaylı İmar Planları	81
Şekil 26 Kilimli İlçe Merkezi ve Kıyı Kesimi İmar Planları.....	82
Şekil 27 Kilimli İlçesi Doğu Kesimi İmar Planları	83
Şekil 28 Çaycuma İlçesi Kıyı Kesimi İmar Planları.....	84
Şekil 29 Bartın Merkez İlçesi Güney Batı Kesimi İmar Planları	85
Şekil 30 Bartın Merkez İlçesi Kuzey Doğu Kesimi İmar Planları	86
Şekil 31 Amasra ilçe Merkezi İmar Planları	87
Şekil 32 Amasra Tarlaağzı Balıkçı Barınağı ve Akkonak Köyü Dolgu İmar Planları.....	88
Şekil 33 Kurucaşile İlçe Merkezindeki İmar Planları	89
Şekil 34 Tekkeönü Balıkçı Barınağı, Tekne İnşaa ve Çekek Yeri İmar Planları	89

Şekil 35 Batı Kastamonu Alt Bölgesi İmar Planları.....	91
Şekil 36 Cide İlçe Merkezindeki İmar Planları	91
Şekil 37 Cide İlçesi Kıyı Yapıları Amaçlı İmar Planları.....	92
Şekil 38 Doğanyurt İlçe Merkezindeki İmar Planları.....	92
Şekil 39 İnebolu İlçesi İmar Planları	94
Şekil 40 İnebolu İlçesi Kıyı Yapıları Amaçlı İmar Planları	94
Şekil 41 Abana ve Bozkurt İlçeleri İmar Planları	95
Şekil 42 Çatalzeytin İlçesi İmar Planları	95
Şekil 43 Batı Zonguldak Alt Bölgesinde İmar Planı Bulunmayan Kıyı Yapıları.....	96
Şekil 44 Doğu Zonguldak Alt Bölgesi, Zonguldak Merkez ve Kilimli’de İmar Planı Bulunmayan Kıyı Yapıları.....	97
Şekil 45 Doğu Zonguldak Alt Bölgesi, Çaycuma İlçesii Filyos Beldesinde İmar Planı Bulunmayan Kıyı Yapısı	97
Şekil 46 Bartın Alt Bölgesinde İmar Planı Bulunmayan Kıyı Yapıları.....	98
Şekil 47 Batı Kastamonu Alt Bölgesinde İmar Planı Bulunmayan Kıyı Yapıları.....	99
Şekil 48 Balıkçı Barınaklarında Amaç Dışı Kullanım Örnekleri	100
Şekil 49. Planlama Alanındaki Riskli ve Rezerv Yapı Alanları.....	101

1. KİYI VE DENİZEL ALANLARA İLİŞKİN MEVZUAT

Kıyılar, 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 kıyılar, birtakım hukuki düzenlemelere konu olmuştur.

Bu bölümde, tarihi gelişimin izlenmesi açısından kıyı alanları ve denizel alanlarla ilgili hukuki düzenlemelere kronolojik sırayla değinilmesinin ardından, Zonguldak-Bartın-Kastamonu İlleri 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 Bölümünde Kamu Yararı ile ilgili kısımda yer alan Kıyılardan Yararlanma kenar başlıklı 43. maddede verildiği görülmektedir. Buna göre "Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir."

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 Kıyılardan 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
- 1983 tarihli 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması Hakkında Kanun

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 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

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, ilk defa bu sözleşmeyle getirilen bir kavram olan münhasır ekonomik bölgeyi Karadeniz'de ilan etmiştir.

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 mümkündür².

1.2.2. 1992 tarihli Karadeniz'in Kirliliğe Karşı Korunması Sözleşmesi (Bükreş Sözleşmesi)³

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 sahildar devletlerin 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 birliğini gerekli hale gelmiş ve Karadeniz'de bu iş birliği 1992 tarihli Bükreş Sözleşmesi'yle sağlanmıştır. Türkiye'nin Bükreş Sözleşmesi'nin

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

² 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 Yayım Dağıtım, İstanbul 2014, s. 310.

³ Resmî Gazete Tarihi: 06.03.1994 Sayısı: 21869.

- 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), sahil dar 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 Sözleşmesi⁴

Sözleşme taraf ülkeleri, sera gazı emisyonlarını azaltmaya, araştırma ve teknoloji üzerinde iş birliği 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 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.

⁴ Resmî Gazete Tarihi: 21.10.2003 Sayısı: 25266.

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 taraftır⁵. 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 İş birliği ile İlgili Uluslararası Sözleşme⁶ ile 2000 tarihli Tehlikeli ve Zararlı Maddelerle Kirlenme Olaylarına Karşı Hazırlıklı Olma, Müdahale ve İşbirliği Protokolü⁷, 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 Sözleşmesi⁸ 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.

1.2.5. 1992 tarihli Arkeolojik Mirasın Korunmasına İlişkin Avrupa Sözleşmesi (Gözden Geçirilmiş)⁹

Sözleşme kapsamında yapılar, inşaatlar, mimari eser grupları , açılmış sit alanları , taşınır varlıklar, diğer tür anıtlar ve bunların çevresi ister toprakta ister su altında bulunsunlar,

⁵ Resmî Gazete Tarihi: 15.03.2013 Sayısı: 28588.

⁶ Resmî Gazete Tarihi: 18.09.2003 Sayısı: 25233.

⁷ Resmî Gazete Tarihi: 31.01.2013 Sayısı: 28545.

⁸ Resmî Gazete Tarihi: 13.07.2017 Sayısı: 30123.

⁹ Resmî Gazete Tarihi: 13.10.1999 Sayısı: 23845.

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 Sözleşme¹⁰

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 Sözleşme¹¹

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 Sözleşmesi¹²

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)¹³

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 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.

¹⁰ Resmî Gazete Tarihi: 17.05.1994 Sayısı: 21937.

¹¹ Resmî Gazete Tarihi: 14.02.1983 Sayısı: 17959.

¹² Resmî Gazete Tarihi: 27.12.1996 Sayısı: 22860.

¹³ Resmî Gazete Tarihi: 07.10.2021 Sayısı: 31621 (Mükerrer).

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 Cumhurbaşkanı 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 Anayasası¹⁴

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, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartlarının kanunla düzenleneceği ifade edilmiştir.

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

1.3.2. Kanunlar

3194 sayılı İmar Kanunu¹⁵

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

¹⁴ Resmî Gazete Tarihi: 09.11.1982 Sayısı: 17863 (Mükerrer).

¹⁵ Resmî Gazete Tarihi: 09.05.1985 Sayısı: 18749.

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 Kanunu¹⁶

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.
- 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.

¹⁶ Resmî Gazete Tarihi: 17.04.1990 Sayısı: 20495.

618 sayılı Limanlar Kanunu¹⁷

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, safra ve süprüntü ve emsali gibi şeylerin atılamayacağı 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 Kanunu¹⁸

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

1380 sayılı Su Ürünleri Kanunu¹⁹

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 hükümler yer almaktadır.

2872 sayılı Çevre Kanunu²⁰

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

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

¹⁷ Resmî Gazete Tarihi: 20.04.1925 Sayısı: 95.

¹⁸ Resmî Gazete Tarihi: 29.05.1982 Sayısı: 17708.

¹⁹ Resmî Gazete Tarihi: 04.04.1971 Sayısı: 13799.

²⁰ Resmî Gazete Tarihi: 11.08.1983 Sayısı: 18132.

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 Cumhurbaşkanı yetkilidir.

5312 sayılı Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesinde Acil Durumlarda Müdahale ve Zararların Tazmini Esaslarına Dair Kanun²¹

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.

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu²²

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 kullanılamayacağı, bu yerlerden kum, çakıl ve taş alınması gibi çeşitli şekillerde yararlanma 1738 sayılı Seyir ve Hidrografi Hizmetleri Kanununa

²¹ Resmî Gazete Tarihi: 11.03.2005 Sayısı: 25752.

²² Resmî Gazete Tarihi: 16.03.1982 Sayısı: 17635.

göre Deniz Kuvvetleri Komutanlığının görüşü alınmak kaydıyla Kültür ve Turizm Bakanlığının iznine bağlı olduğu hükme bağlanmaktadır.

6237 sayılı Limanlar İnşaatı Hakkında Kanun²³

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 Kanunu²⁴

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 Kanunu²⁵

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

2565 sayılı Askeri Yasak Bölgeler ve Güvenlik Bölgeleri Kanunu²⁶

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

²³ Resmî Gazete Tarihi: 04.02.1954 Sayısı: 8625.

²⁴ Resmî Gazete Tarihi: 11.08.1983 Sayısı: 18132.

²⁵ Resmî Gazete Tarihi: 23.07.1983 Sayısı: 18113.

²⁶ Resmî Gazete Tarihi: 22.12.1981 Sayısı: 17552.

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 Kanunu²⁷

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 Bakanlığınca 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)²⁸

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 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 tevsi 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.

²⁷ Resmî Gazete Tarihi: 15.04.2000 Sayısı: 24021.

²⁸ Resmî Gazete Tarihi: 19.01.2002 Sayısı: 24645.

3213 sayılı Maden Kanunu²⁹

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

Mekânsal Planlar Yapım Yönetmeliği³⁰

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

²⁹ Resmî Gazete Tarihi: 15.06.1985 Sayısı: 18785.

³⁰ Resmî Gazete Tarihi: 14.06.2014 Sayısı: 29030.

oluşturması ve bir alt kademede 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 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 Yönetmelik³¹

Yönetmeliğin amacı, deniz, tabii ve suni göller ve akarsularda kıyı kenar çizgisinin tespiti, kıyıların kullanılması ve korunması ile kıyılarda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlarda, deniz ve göllerin kıyılarının devamı niteliğinde olan sahil şeritlerinde planlama ve uygulama esaslarını belirlemektir. 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 değiştirilmiştir; 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 fıkraya yeni bentler ile aynı maddeye birinci fıkradan sonra gelmek üzere yeni fıkra eklenmiştir.
- 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 Kanunun 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.”

³¹ Resmî Gazete Tarihi: 03.08.1990 Sayısı: 20594.

Limanlar Yönetmeliği³²

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.

Tersane, Tekne İmal ve Çekme Yeri Hakkında Yönetmelik³³

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.

Hazine Taşınmazlarının Tersane, Tekne İmal ve Çekme Yeri Yatırımlarına Tahsisine İlişkin Yönetmelik³⁴

Yönetmelikle, Hazinesinin özel mülkiyetindeki taşınmazlar ve/veya Devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerler üzerinde yat çekme yeri hariç, yeni tersane, tekne imal ve çekme yeri yapılmak amacıyla irtifak hakkı tesis edilmesi veya kullanma izni verilmesi ile mevcut olan tersane, tekne imal ve çekme 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 Yönetmeliği³⁵

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 Yönetmelik³⁶

Yönetmeliğin amacı, kıyıda yapılabilecek liman, kruvaziyer liman, yat limanı, marina, yolcu terminali, iskele, rıhtım, barınak, yanaşma yeri, akaryakıt/sıvılaştırılmış petrol gazı boru hattı

³² Resmî Gazete Tarihi: 31.10.2012 Sayısı: 28453.

³³ Resmî Gazete Tarihi: 28.06.2015 Sayısı: 29400.

³⁴ Resmî Gazete Tarihi: 04.07.2014 Sayısı: 29050.

³⁵ Resmî Gazete Tarihi: 06.10.2020 Sayısı: 31266.

³⁶ Resmî Gazete Tarihi: 18.02.2007 Sayısı: 26438.

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 Yönetmeliği³⁷

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 sökümünü ve sökülme için bölgede bulunan gemileri kapsar. Yönetmelikte gemi söküm yetki belgesi, söküm izni, bölge ve gemi söküm işlemine yönelik genel esaslar ile tedbirler hakkında hükümler sevk edilmiştir.

Kılavuzluk ve Römorkörcülük Hizmetleri Hakkında Yönetmelik³⁸

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.

³⁷ Resmî Gazete Tarihi: 08.03.2004 Sayısı: 25396.

³⁸ Resmî Gazete Tarihi: 08.01.2020 Sayısı: 31002.

Kum Çakıl ve Benzeri Maddelerin Alınması, İşletilmesi ve Kontrolü Yönetmeliği³⁹

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 Yönetmeliği⁴⁰

Yönetmeliğin amacı, deniz ve kıyı alanları ile nehir ağzlarında 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 ağzlarının 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.

Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği⁴¹

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 Yönetmeliği⁴²

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.

³⁹ Resmî Gazete Tarihi: 08.12.2007 Sayısı: 26724.

⁴⁰ Resmî Gazete Tarihi: 14.01.2020 Sayısı: 31008.

⁴¹ Resmî Gazete Tarihi: 31.12.2004 Sayısı: 25687.

⁴² Resmî Gazete Tarihi: 04.04.2014 Sayısı: 28962.

Su Ürünleri Yetiştiriciliği Yönetmeliği⁴³

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 Yönetmeliği⁴⁴

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 Yönetmeliği⁴⁵

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

Kıyı Alanları Yönetimi (KAY) Türk Milli Komitesi Yönetmeliği⁴⁶

Ülkemizin en değerli doğal kaynaklarından olan kıyı alanlarının den-geli, uzun erimli ve etkin bir biçimde ve kaynağı yok etmeyen düzeyde kullanılmasına, bu alanlarımızın 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 Yönetmeliği⁴⁷

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.

⁴³ Resmî Gazete Tarihi: 29.06.2004 Sayısı: 25507.

⁴⁴ Resmî Gazete Tarihi: 28.10.2020 Sayısı: 31288.

⁴⁵ Resmî Gazete Tarihi: 29.04.1978 Sayısı: 16273.

⁴⁶ Resmî Gazete Tarihi: 18.01.1993 Sayısı: 21469.

⁴⁷ Resmî Gazete Tarihi: 25.05.2009 Sayısı: 27238.

Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Yönetmeliği⁴⁸

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 Yönetmeliği⁴⁹

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 Yönetmelik⁵⁰

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

Korunan Alanlarda Yapılacak Planlara Dair Yönetmelik⁵¹

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 Yönetmelik⁵²

Yönetmelikle, kıyıların 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğe uygun olarak kullanılması ve kıyıların kamunun kullanımına açık tutulması kaydı

⁴⁸ Resmî Gazete Tarihi: 07.11.2019 Sayısı: 30941.

⁴⁹ Resmî Gazete Tarihi: 26.12.2004 Sayısı: 25682.

⁵⁰ Resmî Gazete Tarihi: 14.11.2021 Sayısı: 31659.

⁵¹ Resmî Gazete Tarihi: 23.03.2012 Sayısı: 28242.

⁵² Resmî Gazete Tarihi: 02.05.2013 Sayısı: 28635.

ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığınca kiralanabileceği; ayrıca ilgili kuruluşlardan izin alınmak suretiyle, kıyıda deniz turizmi tesisleri, tersane, liman, barınak, iskele, yaşama yeri, rihtim 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 Yönetmelik⁵³

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 Yönetmeliği⁵⁴

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, 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 verilmaz.

Yaban Hayatı Koruma ve Yaban Hayatı Geliştirme Sahaları ile İlgili Yönetmelik⁵⁵

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 sahalar 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

⁵³ Resmî Gazete Tarihi: 03.11.2003 Sayısı: 25278.

⁵⁴ Resmî Gazete Tarihi: 21.06.2005 Sayısı: 25852.

⁵⁵ Resmî Gazete Tarihi: 08.11.2004 Sayısı: 25637.

tesisler dışında hiçbir yapı ve tesis kurulamayacağı, irtifak hakkı tesis edilemeyeceği hükmüne bağlanmıştır.

Kirletici Salım ve Taşıma Kaydı Yönetmeliği⁵⁶

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 Yönetmeliği⁵⁷

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 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 kulüpleri, 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.

⁵⁶ Resmî Gazete Tarihi: 04.12.2021 Sayısı: 31679.

⁵⁷ Resmî Gazete Tarihi: 03.07.2017 Sayısı: 30113.

Plansız Alanlar İmar Yönetmeliği⁵⁸

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.

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 Yönetmeliği⁵⁹

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 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.

⁵⁸ Resmî Gazete Tarihi: 02.11.1985 Sayısı: 18916 (Mükerrer).

⁵⁹ Resmî Gazete Tarihi: 08.04.2017 Sayısı: 30032.

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.

Cumhurbaşkanı Kararları

Bartın İli, Amasra İlçesi Sınırları İçerisinde Bulunan Amasra Doğal Sit Alanının Koruma Statüsünün Yeniden Değerlendirilmesi Sonucunda, Sınır ve Koordinatları Gösterilen Alanların Kesin Korunacak Hassas Alan Olarak Tescil ve İlan Edilmesi Hakkında Karar (Karar Sayısı: 4554)⁶⁰

1.3.5. Bakanlar Kurulu Kararları

18/5/2000 tarihli ve 2000/744 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı⁶¹ ile Kastamonu ve Bartın il sınırları içerisinde bulunan Küre Dağlarının batı kesimi “Kastamonu-Bartın Küre Dağları Milli Parkı” olarak belirlenmiştir.

15/9/2014 tarihli ve 2014/6798 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı⁶² 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 kapsamında izlenecek yol haritasında deniz ve kıyı alanlarının sürdürülebilir kullanım ve korunmasını sağlamaya yönelik bütünleşik yönetim modelleri oluşturularak karar vericilere destek sağlanmasına yer verilmiştir. Ulusal deniz araştırmalarının koordinasyonu Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Hizmetleri Plan ve Koordinasyon Kurulu’na yürütülmektedir.

1.3.6. Tebliğler

Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ⁶³

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.

⁶⁰ Resmî Gazete Tarihi: 01.10.2021 Sayısı: 31615.

⁶¹ Resmî Gazete Tarihi: 07.07.2000 Sayısı: 24102.

⁶² Resmî Gazete Tarihi: 02.10.2014 Sayısı: 29137.

⁶³ Resmî Gazete Tarihi: 06.07.2011 Sayısı: 27986.

Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ (Tebliğ No: 2009/2)⁶⁴

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 Tebliği⁶⁵

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 Müdürlüğünce (DLHİGM) onaylandığına ilişkin yazı istenildiği hükme bağlanmıştır.

Rekreatif Amaçlı İskeleler Genelgesi⁶⁶

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.

1.3.7. Eylem Planı

Karadeniz Bölgesi İklim Değişikliği Eylem Planı⁶⁷ 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.

⁶⁴ Resmî Gazete Tarihi: 15.03.2009 Sayısı: 27170.

⁶⁵ Resmî Gazete Tarihi: 28.04.2010 Sayısı: 27565.

⁶⁶ <https://mpgm.csb.gov.tr/genelgeler-i-4585> (son erişim tarihi: 23.02.2022).

⁶⁷ <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/taahsis kararları veren bir kamusal süreçtir. Nitelikleri arasında ekosistem temelli, bütünleşik, uyurlanabilir, 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, kesişen 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 Sahası 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

Zonguldak-Bartın-Kastamonu 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

Zonguldak-Bartın-Kastamonu İlleri Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması, Etüt, Analiz ve Sentez Çalışmaları
Kıyı ve Denizel Alanlara Yönelik Mevzuat ve Planlamaya İlişkin Uzman Değerlendirme Raporu

Faaliyetin Türü	İlgili Kurum	Yer Seçim, İlan	ÇED	İmar Planı Onama	Proje	Yapı Ruhsatı	Yapı Kullanma İzni/İşletme İzni
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, Belediye, İÖİ	ETKB	ÇŞİDB, Belediye, İÖİ	ÇŞİDB, Belediye, 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 İleri 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

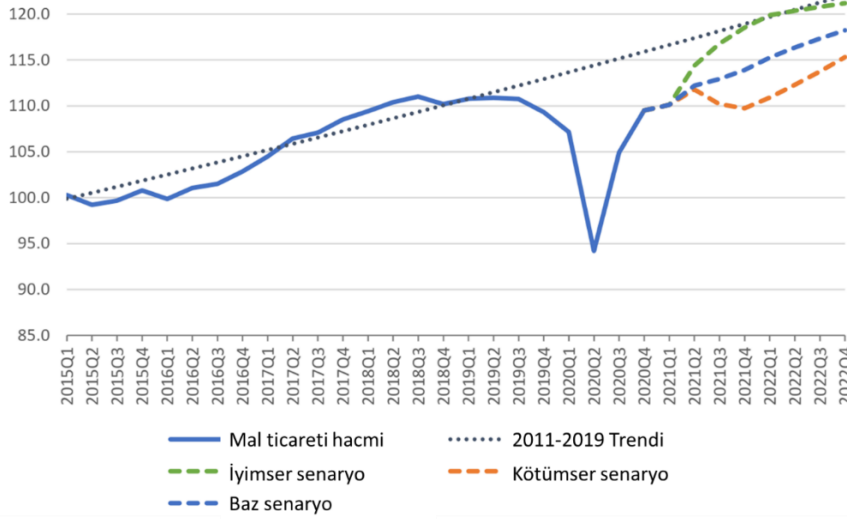
2020 yılı, ekonomik ve ticari açıdan yeni normallerin tanımlandığı bir dönem olmuştur. Mayıs 2021 itibarıyla pandeminin tüm dünya ekonomisi ve ticareti üzerinde yaratmış olduğu belirsizlik havası halen sürmektedir. Bu kapsamda 2020 yılına ilişkin temel göstergeler ve 2021 yılına yönelik temel beklentiler 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 de %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 ⁶⁸	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 ⁶⁹	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) ⁷⁰	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)

⁶⁸ Ortalama ihracat ve ithalat.

⁶⁹ Güney ve Orta Amerika ile Karayipler'i ifade eder

⁷⁰ 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 görülsede 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.

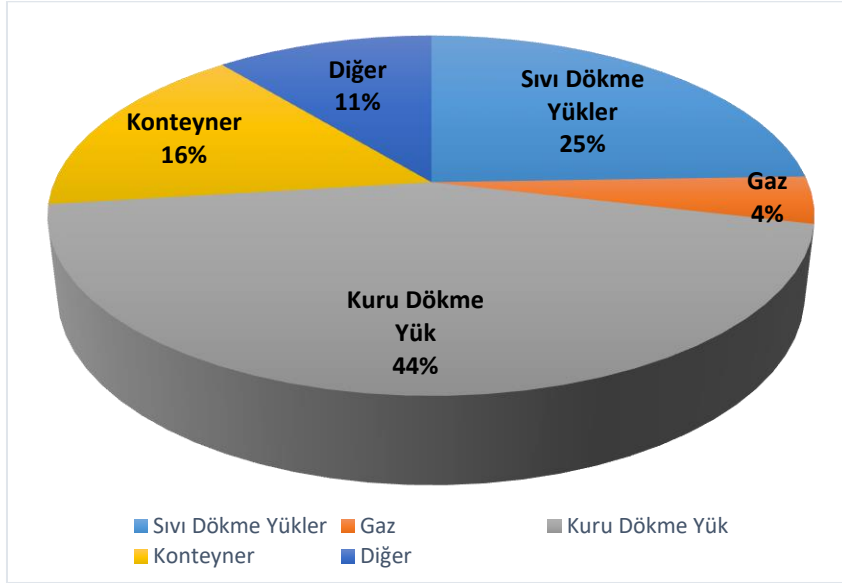
Tablo 10. Yük grupları bazında dünya deniz taşımacılığı gelişimi (milyon ton)

	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.

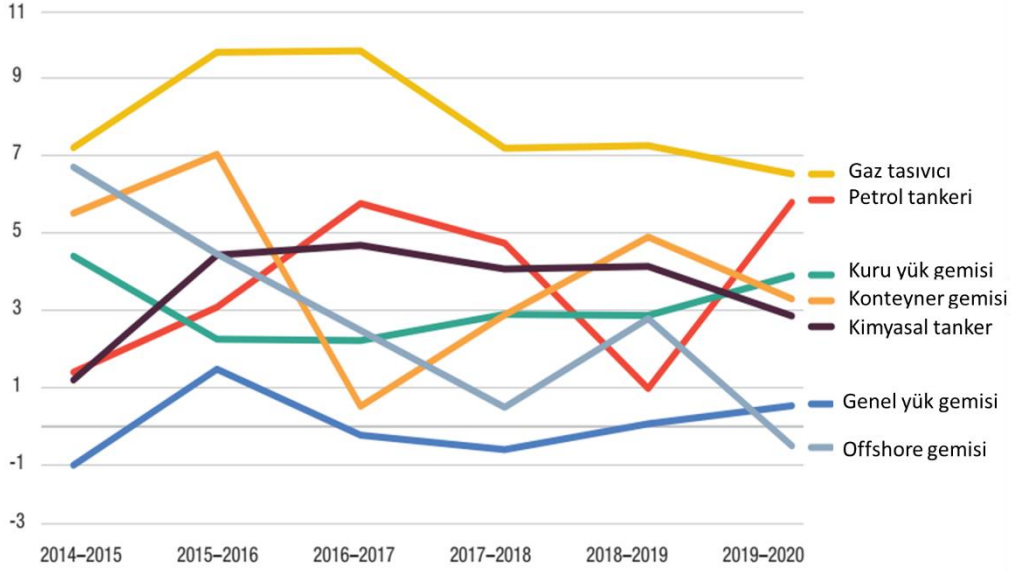
Tablo 11. Gemi tiplerine göre dünya filosu (100 DWT ve üzeri, *000)

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	Bollore	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).

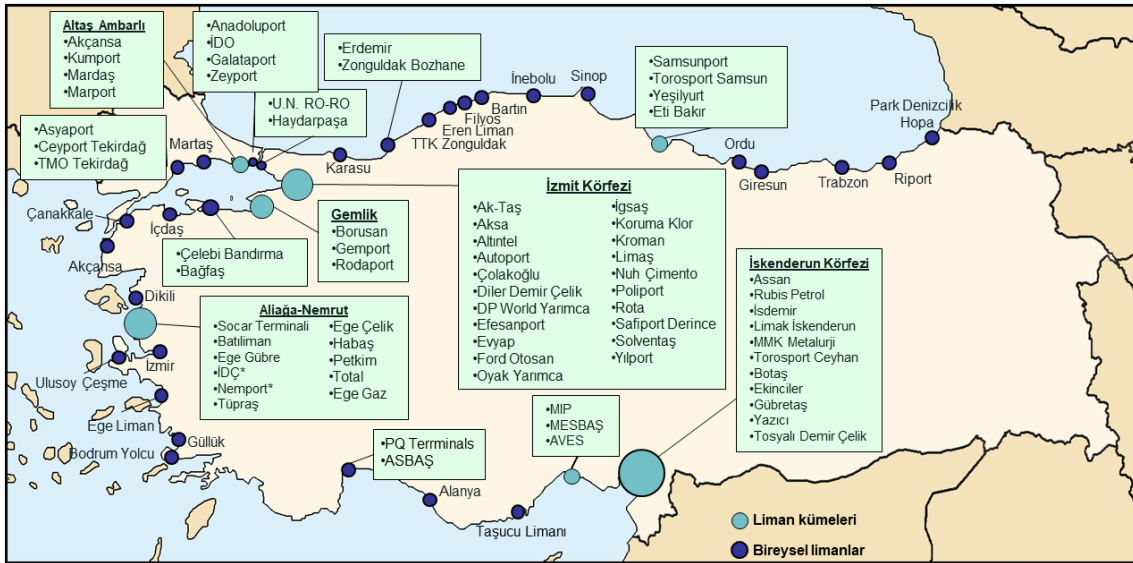
3.1.5. Türk Limancılık Sektörü

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.

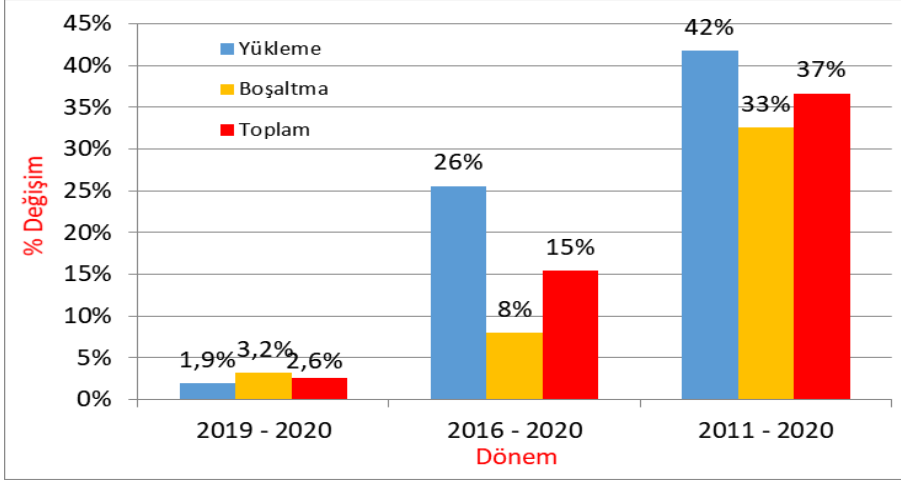
Şekil 4. Türkiye kıyılarında faaliyet gösteren ana limanlar



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).

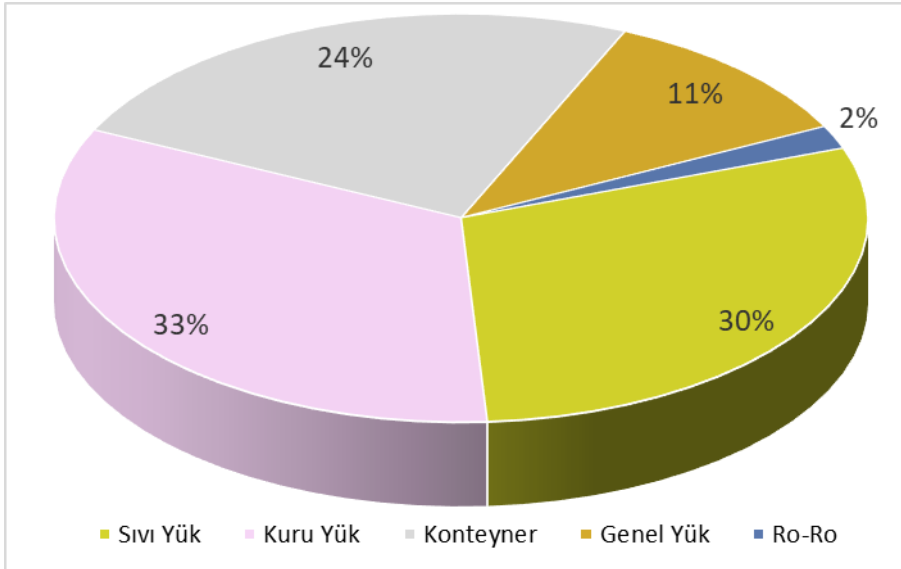
Şekil 5. Limanlarımızda elleçlenen yükün 1, 5 ve 10 yıllık dönemde artış oranları



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).

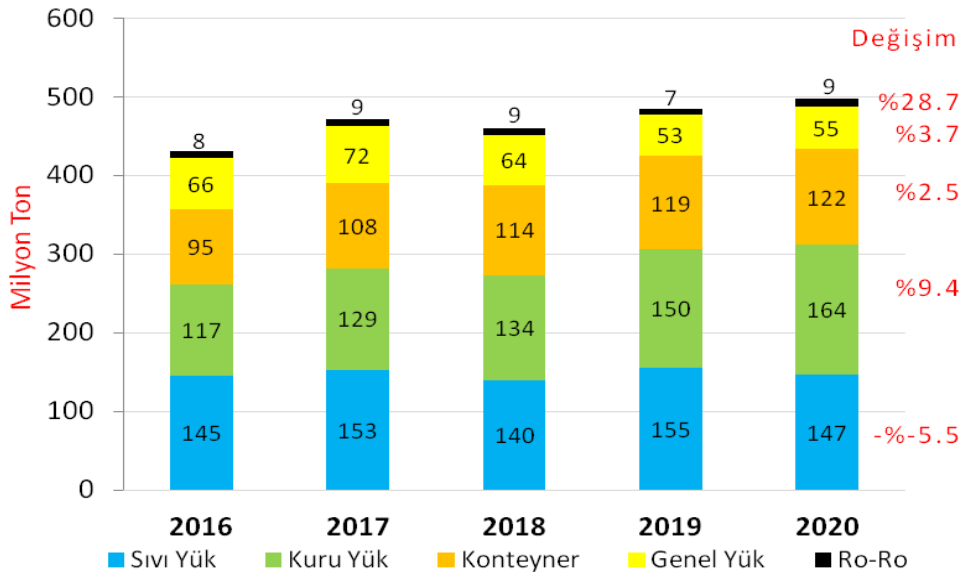
Tablo 20. Yük tiplerine göre yükleme/boşaltma (ton)

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.

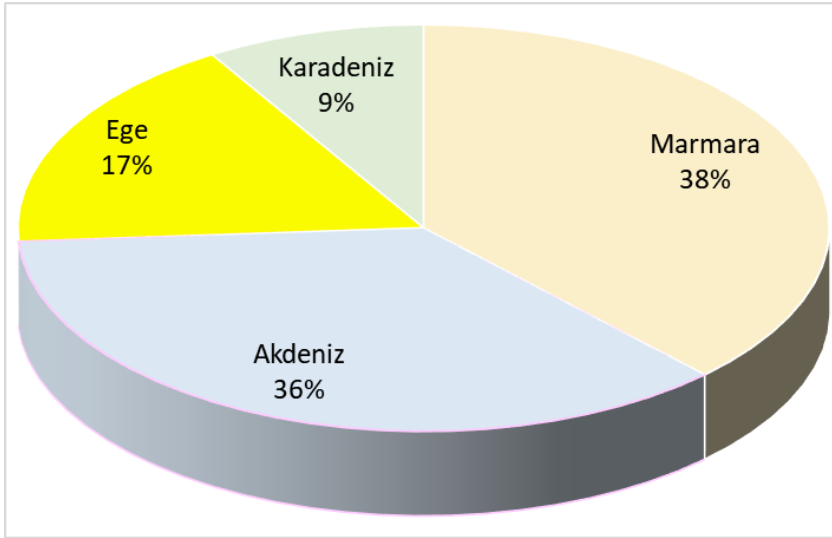
Tablo 21. Liman başkanlıkları yük sıralaması (2020-ton)

#	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)

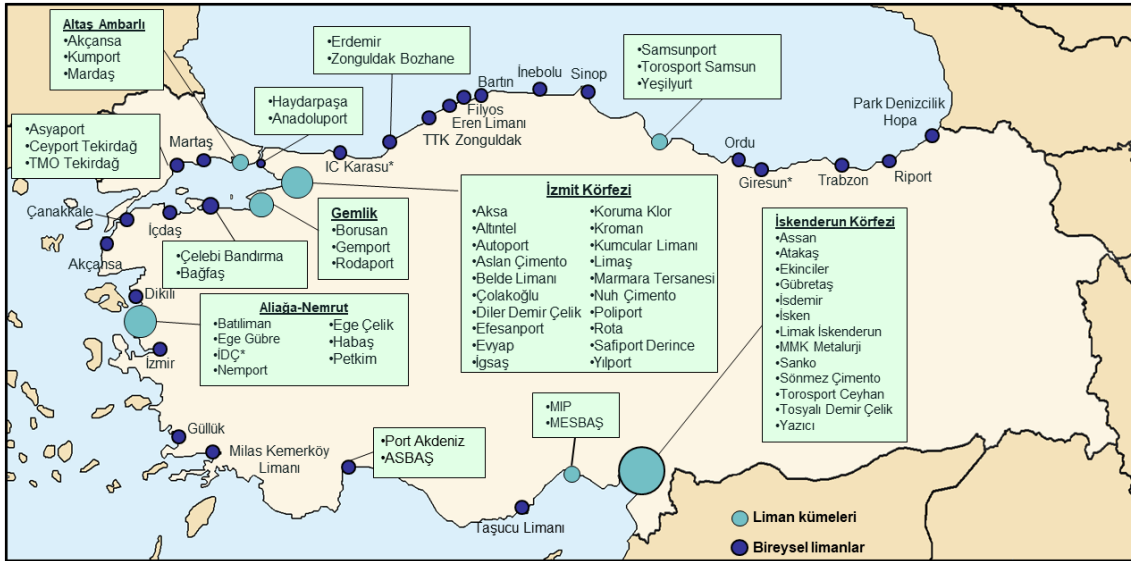
Bölgeler	2017	2018	2019	2020	Değişim % 2019 – 2020
Marmara	185,068,599	185,621,125	183,285,486	189,807,265	3.6
Akdeniz	169,902,561	160,652,426	174,723,830	175,560,233	0.5
Ege	74,100,697	72,283,702	83,939,833	85,890,473	2.3
Karadeniz	42,102,033	41,596,307	42,219,263	45,384,680	7.5
Genel Toplam	471,175,907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

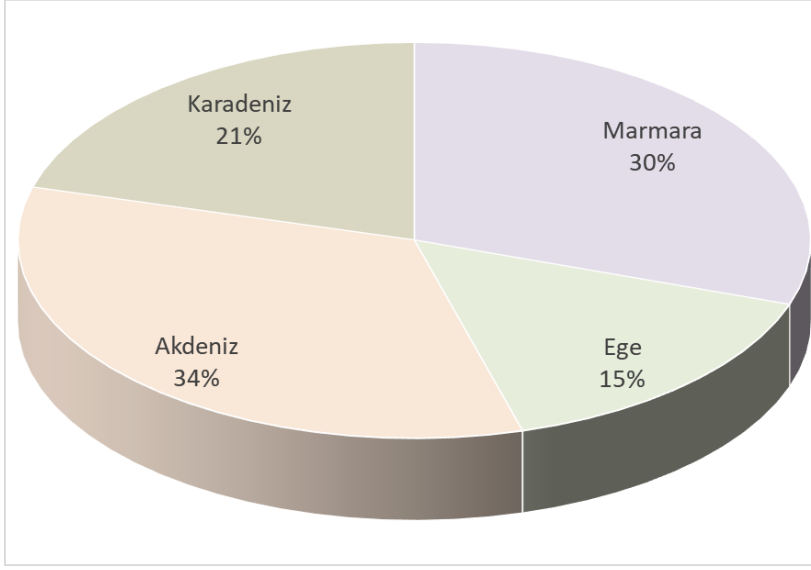
Şekil 9. Kuru dökme yük ve genel yük elleçleyen limanlarımız



Kaynak: Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik 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

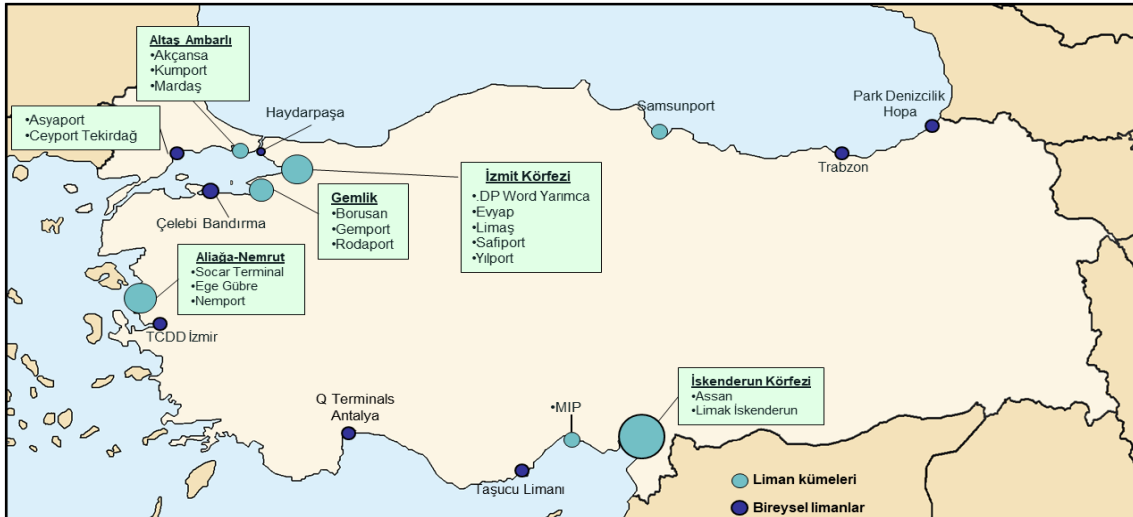


Kaynak: T.C Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı, Denizcilik İstatistikleri, 21 Ocak 2021
(<https://denizcilikistatistikleri.uab.gov.tr/>).

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 yüklere de hizmet vermektedir.

Şekil 11. Konteyner elleçleyen limanlarımız

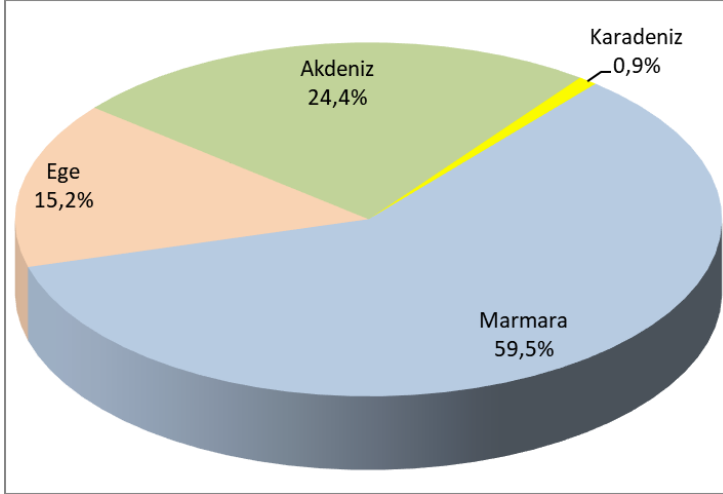


Kaynak: Kocaeli-Sakarya-Düzce İlleri Karadeniz Kıyıları Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması, Deniz Ulaşımı, Taşımacılığı ve Lojistik Uzman Değerlendirme Raporu Yazarı tarafından hazırlanmıştır.

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

Yerinde yapılan çalışmalar ve görüşmelere istinaden Zonguldak-Bartın-Kastamonu illeri içinde yer alan limanların kısıtlı bir hinterlanda sahip olduğu anlaşılmıştır. Bunun en önemli nedeni bölge limanlarının daha çok bağlı buldukları sanayi kuruluşuna hizmet vermesidir. Proje aşamasındaki limanlar hariç tutulduğunda bölgede hizmet veren 8 liman işletmesinin işletmeci ve alt bölge bilgileri aşağıdaki tabloda yer almaktadır.

Tablo 23. Bölge limanları (Projeler Hariç)

Limn Başkanlığı	Limn Adı	İşletmeci	Alt Bölge
Karadeniz Ereğli L.B.	Erdemir	Özel	Batı Zonguldak A.B.
	Bozhane	Belediye	Batı Zonguldak A.B.
Zonguldak L.B.	Zonguldak	Kamu	Doğu Zonguldak A.B.
	Eren	Özel	Doğu Zonguldak A.B.
	Filyos	Kamu	Doğu Zonguldak A.B.
Bartın L.B.	Bartın	Belediye	Bartın A.B.
Amasra L.B.	Amasra	Belediye	Batı Kastamonu A.B.
İnebolu L.B.	İnebolu	Özel	Doğu Kastamonu A.B.

Bu bilgiler ve elde edilen veriler ışığında bölgedeki bölge yük hinterlandı aşağıdaki şekildeki gibi belirlenmiştir. Hinterlant sınırları içinde yer alan iller limanların içinde yer aldığı Zonguldak, Bartın ve Kastamonu illerine ilave olarak ticari etkileşimde bulunduğu Düzce, Sinop, Bolu, Karabük, Ankara, Çankırı, Çorum ve Kırıkkale illerinden oluşmaktadır. Türkiye İhracatçılar Meclisi verilerine göre bu illerin 2020 yılı itibarıyla 9,8 milyar dolarlık bir ihracat

hacmi bulunmaktadır. Bu iller içinde Ankara 7,7 milyar dolar ihracat ile en fazla yük hacmine sahip olan il iken onu 436 milyon dolar ile Zonguldak ve 335 milyon dolar ile Karabük izlemektedir.

Şekil 13. Bölge liman hinterlandına giren iller



Bölge limanlarında 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. Bu verilerin bağımsız değişken olarak tanımlanmasının temel nedeni geleneksel olarak bu veriler ile yük hareketleri arasında pozitif yönlü ve güçlü bir korelasyon ilişkisinin olmasından kaynaklanmaktadır.

Diğer yandan bölge içinde sadece Zonguldak limanında Ro-Ro yükü elleçlense de bu yük 2009-2020 yılları arasında geçen 12 yıl boyunca her yıl ortalama %6 oranında yük kaybına uğramış ve 2009 yılındaki 20 bin araç değerinden 2020 yılında 10 bin araç değerine kadar gerilemiştir. Bu gerileme, bölgeye yakın coğrafyada hizmet veren doğuda Samsun ve batıda Karasu limanları ile rekabet edilememesinden kaynaklanmaktadır. Bölgede Ro-Ro yükünde düzenli bir azalmanın olması yakın gelecekte Ro-Ro verilerinde önemli bir yükselme olmaması yönünde bir görüşün ortaya çıkmasına neden olmaktadır. Halihazırda sürekli düşen Ro-Ro verileri ile matematiksel temellere dayanan ve artış yönlü olan bir talep tahmini yapmak mümkün değildir. Diğer yandan Ro-Ro yükünün artışına yönelik bir beklenti ya da senaryoya da rastlanamamıştır. Bu nedenle çalışma kapsamında Ro-Ro yüküne yönelik bir talep tahmini yapılmamış, bölgenin stratejik ve gelişen yükü olan kuru dökme ve genel kargo yüklerine odaklanılmıştır.

Bu bilgiler ışığında kuru dökme yük ve genel kargo yüklerine yönelik geliştirilen çoklu regresyon formülü şu şekildedir:

- ZBH bölgesi dökme yük ve genel kargo yük tahmini = $a + b X (\text{Hinterlant ihracatı}) + c X (\text{Hinterlant ithalatı}) + d X (\text{Hinterlant GSYİH'sı}) + e X (\text{Hinterlant nüfusu})$

Talep tahminlerinde kullanılan bağımlı ve bağımsız değişkenler aşağıdaki tabloda sunulmuştur. Tabloda Ro-Ro yükündeki azalma ayrıca gösterilse de bu veriler için önceki paragrafta bahsedilen nedenlerden dolayı herhangi bir işlem yapılmamış, talep tahmini metodolojisi dökme ve genel yükler için uygulanmıştır.

Tablo 24. Talep tahmini girdi verileri

	Bağımlı Değişkenler		Bağımsız Değişkenler			
	Dökme/ Genel Yük (Ton)	Ro-Ro Taşımaları (Araç)	İhracat (Dolar)	İthalat (Dolar)	GSYİH (*000 TL)	Nüfus
2009	13.065.773	20.476	7.280.249.843	10.066.702.301	130.772.927	7.851.842
2010	13.191.963	19.573	7.568.548.162	10.638.712.784	150.332.789	7.971.264
2011	16.644.152	22.703	7.856.846.481	11.210.723.268	179.602.768	8.078.537
2012	17.503.678	32.339	8.145.144.800	11.782.733.752	198.474.467	8.163.450
2013	19.162.277	41.189	9.160.207.844	13.050.399.139	233.440.887	8.271.353
2014	19.017.869	18.510	9.873.304.504	13.586.496.518	258.078.529	8.365.239
2015	19.758.453	11.762	8.285.976.338	12.159.375.152	291.562.055	8.498.813
2016	19.676.177	8.768	7.773.931.308	12.678.886.248	332.987.006	8.621.195
2017	22.712.204	15.609	8.281.428.843	15.010.973.108	385.845.653	8.733.787
2018	23.587.671	14.840	10.016.872.906	16.682.059.865	449.854.001	8.892.903
2019	23.061.688	13.082	11.516.191.971	15.184.192.779	525.210.909	8.997.446
2020	24.368.110	10.638	10.631.984.159	16.501.864.613	509.622.890	9.001.694

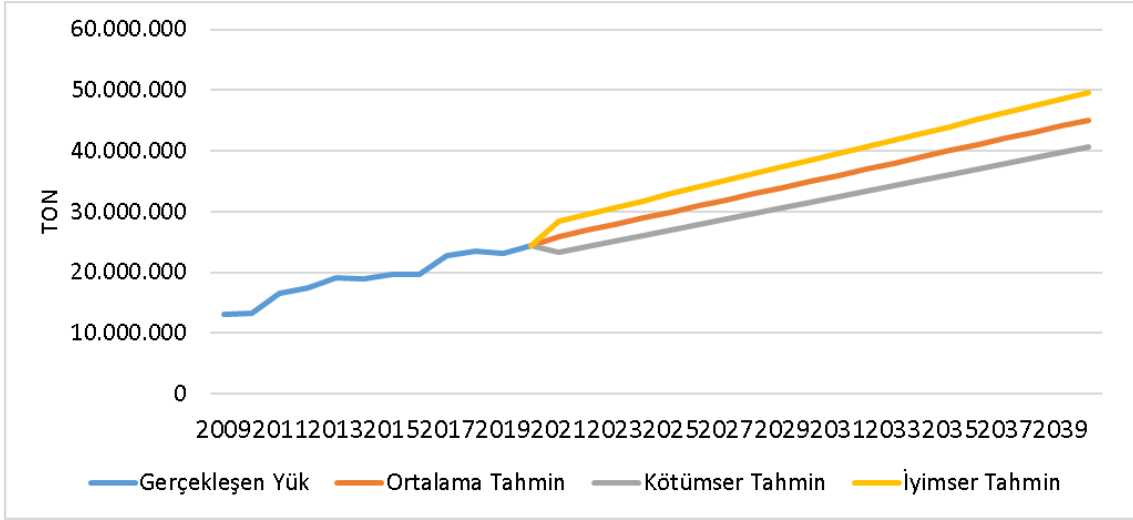
Yukarıdaki tabloda bağımlı değişkenler Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığında, bağımsız değişkenler ise TÜİK'den elde edilmiştir. Bağımlı değişkenler bölge limanlarında elleçlenen yükün toplamını ifade ederken bağımsız değişkenler ise hinterlanda yer alan iller için elde edilen ilgili (İthalat, ihracat, GSYİH ve Nüfus) verilerin toplamıdır. Yapılan ön analizler ve korelasyon testleri sonucunda dökme ve genel yükler için çoklu regresyon analizi ile talep tahmini gerçekleştirilmiştir.

Yapılan talep tahmini sonucunda dökme ve genel yükte geleceğe ilişkin aralıklı bir gelişim hesaplanmıştır. Çoklu regresyon analizi ile elde edilen verilere göre bölgedeki dökme yük ve genel kargo yüklerine ilişkin tahmin verileri aşağıdaki tablo ve şekilde sunulmuştur.

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

	Kötümser	Ortalama	İyimser
2025	26.935.411	29.928.234	32.921.058
2030	31.485.011	34.983.346	38.481.680
2035	36.034.611	40.038.457	44.042.302
2040	40.584.211	45.093.568	49.602.924

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 30 milyon ton, 2030 yılında 35 milyon ton, 2040 yılında ise 45 milyon tona ulaşılacağı öngörülmüştür. Verilerin alt ve üst güven aralığına göre bölgedeki yük miktarı 2040 yılında kötümser bir tahmin ile 41 milyon ton, iyimser bir tahminle ise 50 milyon tona ulaşılacaktır.

Batı Zonguldak Alt Bölgesi sınırları içinde yer alan Karadeniz Ereğli Liman Başkanlığına bağlı Erdemir ve Bozhane limanlarının toplam yük elleçleme kapasitesi 14.7 milyon tondur. Bu kapasitenin sadece 1 milyon tonu Bozhane limanına aittir. Ancak Bozhane limanının güvenli bir liman olmaması ve altyapı eksikliklerinin olması nedeni ile orta vadede mevcut hali ile işletilmesi uygun değildir. Bu limanda yük elleçleme faaliyetlerinin sürdürülebilmesi için altyapı yatırımlarına ihtiyaç vardır. İlave olarak aynı alt bölge içinde Marmara Çimento Limanı ve Alaplı limanı projeleri de mevcuttur. Bu liman projeleri de eklendiğinde Batı Zonguldak Alt Bölgesinin mevcut ve planlanan yük elleçleme kapasitesi 21,5 milyon tonu bulmaktadır.

Diğer yandan Doğu Zonguldak Alt Bölgesi sınırları içindeki Zonguldak Liman Başkanlığı sınırları içinde Zonguldak TTK, Eren ve Filyos limanları yer almaktadır. Bu limanlar 42 milyon tonun üzerine yük elleçleme kapasitesine sahiptir. Bu kapasite içinde yer alan Filyos limanı ağır altyapı yatırımları bitmesine rağmen henüz tam anlamı ile faaliyete geçmemiş bir limandır. Yakın zamanda limanda bir işletme modeli kurgulanması ve limanın faaliyete geçmesi beklenmektedir.

Bartın, Doğu ve Batı Kastamonu Alt Bölgelerinde yer alan diğer limanların yük elleçleme kapasiteleri toplamı ise 4 milyon tonu bulmaktadır. Tüm bu alt bölgelerde liman kapasiteleri dikkate alındığında Zonguldak-Bartın-Kastamonu bölgesi için hesaplanan toplam kapasite 67,8 milyon tondur

Tablo 26. Bölgedeki liman kapasiteleri (Ton)

Limn Başkanlığı	Limn Adı	İşletmeci	Durumu	Genel/Kuru Dökme Yük
Karadeniz Ereğli L.B.	Marmara Çimento Limanı	Özel	Proje	2.000.000
	Alaplı Limanı	Özel	Proje	4.800.000
	Erdemir	Özel	Faal	13.750.000
	Bozhane	Belediye	Faal	1.000.000
Zonguldak L.B.	Zonguldak	Kamu	Faal	2.250.000
	Eren	Özel	Faal	15.000.000
	Filyos	Kamu	Faal	25.000.000
Bartın L.B.	Bartın	Belediye	Faal	2.000.000
Amasra L.B.	Amasra	Belediye	Faal	N/A
İnebolu L.B.	İnebolu	Özel	Faal	2.000.000
Toplam Kapasite				67.800.000

Önceki bölümde yapılan yük talep tahmininde bölge limanlarının yük talebi iyimser tahmin ile 2040 yılı için 50 milyon ton olarak hesaplanmıştır. Bu rakam mevcut kapasitenin oldukça altındadır. Tüm bu değerlendirmeler ışığında 2040 yılında kadar bölgedeki yük gelişiminin mevcut liman üzerinden karşılanabildiği ve ilave bir liman yatırımına ihtiyaç duyulmadığı görülmektedir.

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 Zonguldak-Bartın-Kastamonu İlleri 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 kullanarak sağlanması ve detaylı etüt edilmesi gerekir. Deniz 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 yararlanılır. 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 alanının Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde faaliyet gösteren limanların hem karayolu hem de demiryolu bağlantıları bulunmaktadır. Yapımı tamamlanma aşamasında olan Filyos Limanı için demiryolu iltisak hatlarının inşasının planlandığı tespit edilmiştir. Ayrıca başta Filyos Limanı olmak üzere Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde bulunan limanlar, planlama alanının güneyinde yer alan ve 500.000 yolcu/yıl kapasitesine sahip Zonguldak-Çaycuma Havaalanı ile yakın bir konumda bulunmaktadır. Bu bakımdan Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde bulunan limanların karayolu, demiryolu ve havayolu olmak üzere çok modlu ulaşım bağlantıları açısından güçlü bir konumda olduğu görülmektedir. Ulaşım bağlantıları bakımından Batı Zonguldak Alt Bölgesindeki limanlar ele alındığında esas itibariyle bu bölgedeki taşımacılığın karayoluna dayandığı görülmektedir. Ancak Alaplı başta olmak üzere bu bölgedeki limanların hinterlandı ile demiryolu bağlantısını sağlayacak olan ve proje aşamasındaki Sakarya-Bartın demiryolu hattının tamamlanarak faaliyete geçmesi ile ulaşım olanaklarının güçleneceği değerlendirilmektedir. Hem Doğu Zonguldak, hem de Batı Zonguldak Alt Bölgelerindeki limanların, ulusal düzeydeki üretim tesisleri ve hammadde ilişkileri açısından oldukça avantajlı bir konumda yer aldıkları görülmektedir.

Yeni yapılması planlanan limanlarla ilgili olarak çalışma alanının Batı Zonguldak Alt Bölgesinde, Alaplı Marmara Çimento Limanına dair projelerinin tamamlandığı ancak inşaa aşamasına geçilmediği tespit edilmiştir. Bunun dışında geçtiğimiz dönemde basında yer alan, Zonguldak'ın Alaplı ilçesinde yapılması düşünülen Alaplı Limanıyla ilgili olarak ise sorumlu kuruluş UAB'den herhangi bir görüş ve proje iletilmediği, ÇŞİDB'den de imar planı iletilmediği, söz konusu yatırımın tasarımı aşamasında olduğu belirlenmiştir.

BKAP çalışma alanında yeni bir limanın planlanması ve yer seçmesine ilişkin ekonomik ve ticari koşullar, talep tahminlerine dair değerlendirmeler Zonguldak-Bartın-Kastamonu 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 kıyılarının 2040 yılına kadar yeni bir liman tesisine ihtiyaç duyulmadığı kanaatine ulaşılmıştır (Bkz. bölüm 3.1.6).

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 gerçekleşebilecektir (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 güzergahdır. 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).

Türkiye Ulaşım Alt Yapısının İyileştirilmesi İçin Teknik Yardım Projesi (TINA) kapsamında BKAP çalışma alanının Batı Zonguldak Alt Bölgesinde bulunan Alaplı Balıkçı Barınağı baseninde yat limanı planlanması öngörülmüştür. Aynı verilere göre Doğu Zonguldak Alt Bölgesindeki Kilimli ve Kozlu Balıkçı Barınakları ile Zonguldak TTK Limanında yat limanı planlanması öngörülmüştür. Bartın Alt Bölgesindeki Tarlaağzı Balıkçı Barınağında da yat limanı planlanması öngörülmüştür. Türkiye Ulaşım Alt Yapısının İyileştirilmesi İçin Teknik Yardım Projesi (TINA) kapsamında, Batı Kastamonu Alt Bölgesi Doğanyurt Balıkçı Barınağı, Doğu Kastamonu Alt Bölgesinde ise Gemiciler Balıkçı Barınağı, Özlüce Balıkçı Barınağı, Çatalzeytin Balıkçı Barınağı basenlerinde yat limanı planlanması, UAB XIII. Bölge Müdürlüğüne İnebolu Limanı baseninde yat limanı planlanması öngörülmüştür.

ÇŞİDB tarafından onaylanmış ve halen yürürlükte olan Zonguldak-Bartın-Karabük 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı stratejik kararlarında Zonguldak'ta mevcut olan Alaplı, Kozlu, Kilimli ve Hisarönü (Filyos) Balıkçı Barınaklarının aynı zamanda yat limanları olarak kullanılması yönünde projeler geliştirilmesinin gerektiği belirtilmiştir. Aynı planda Bartın Alt Bölgesinde doğal potansiyelleri açısından önem arz eden Güzelcehisar Sahilinde yat limanı yapılmasının önerildiği, Amasra Limanı'nın ticari amaçlar dışında "Marina" olarak değerlendirilmesinin önem taşıdığı belirtilmiştir (Bkz. Bölüm 4.1.)

Yat limanı planlaması ve yer seçimi standartları bakımından yapılan değerlendirmeler sonrasında, BKAP çalışma alanında mevcut 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.

Zonguldak merkezde proje ve planlama çalışmaları tamamlanmış yat limanının halen inşa edilmemesinin en önemli nedeni yukarıda bahsedilen koşulların halen oluşmamasıyla ilgilidir. Planlama alanı genelinde yat kullanımına ilişkin koşulların orta ve uzun vadede kısmen oluşması sonrasında, yat limanına ilişkin projelerin gerçekleştirilmesinin gündeme gelebileceği değerlendirilmektedir.

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,
- İnşaatin yapılacağı kara ve su alanının topoğrafik durumunun uygun ve maliyetinin ekonomik olması,
- Projenin sosyal ve ekonomik yönden su ürünleri sektöründeki gelişmeye katkıda bulunması,
- 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. Zonguldak-Bartın-Kastamonu İlleri BKAP Etüt Analiz ve Sentez çalışmaları kapsamında çalışma alanındaki tüm balıkçı barınakları incelenmiştir. Buna göre Batı Zonguldak Alt Bölgesinde halen işletilmekte olan Alaplı Balıkçı Barınağı % 77, Ereğli Bozhane Balıkçı Barınağı % 93 kapasite ile kullanılmaktadır. Batı Zonguldak Alt Bölgesindeki balıkçı barınakları kapasite kullanımını ortalaması % 80'i geçmiş olup kısa-orta vadede bu alt bölgedeki mevcut balıkçı barınaklarının kapasitesinin geliştirilmesi veya yeni balıkçı barınağı inşasına ilişkin gelişmeler değerlendirilmelidir.

Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde halen işletilmekte olan Kozlu Balıkçı Barınağı % 79, Kilimli Balıkçı Barınağı % 45, Filyos Balıkçı Barınağı ise % 68 kapasite ile kullanılmaktadır. Bu alt bölgenin batısında bulunan Kozlu Balıkçı Barınağı kapasite kullanımını % 80 oranına yaklaşmıştır. Söz konusu balıkçı barınağının inşa edilmesi planlanan ek bir dalgakıranla büyütülmesi ve kapasitesinin geliştirilmesi planlanmaktadır.

Bartın Alt Bölgesinde halen işletilmekte olan Tarlaağzı Balıkçı Barınağı % 66, Amasra Balıkçı Barınağı % 63, Tekkeönü Balıkçı Barınağı % 83,3, Kurucaşile Balıkçı Barınağı ise % 75 kapasite ile kullanılmaktadır. Alt bölge genelinde balıkçı barınaklarının günümüzdeki kapasite kullanım ortalaması % 80'nin altındadır. Tekkeönü ve Kurucaşile'de orta vadede kıyı yapılarının kapasitesinin geliştirilmesine yönelik gelişmelerin değerlendirilmesi gerekecektir.

Batı Kastamonu Alt Bölgesinde halen faaliyette olan Cide Balıkçı Barınağı % 49, Cide İlyasbey Balıkçı Barınağı % 42, Doğanyurt Balıkçı Barınağı % 35,7 kapasite ile kullanılmaktadır. Ayrıca bu bölgede Cide Ş. Onur Ersan Balıkçı Barınağı'nın inşa çalışmaları tamamlanma aşamasına gelmiş olup kısa vadede hizmete gireceği tahmin edilmektedir. Batı Kastamonu Alt Bölgesinde balıkçı barınağı amaçlı kıyı yapısı talebi tespit edilmemiştir.

Doğu Kastamonu Alt Bölgesinde halen işletilmekte olan İnebolu Özlüce Balıkçı Barınağı % 83 kapasite ile, İnebolu Limanı/ Balıkçı Barınağı tam kapasitesinin üstünde, İnebolu Gemiciler (Evrenye) Balıkçı Barınağı % 56 kapasiteyle, Bozkurt Yakaören (İlişi) Balıkçı Barınağı %36 kapasiteyle, Abana Balıkçı Barınağı % 17 kapasiteyle, Çatalzeytin (Ginolu) Balıkçı Barınağı % 86 kapasiteyle kullanılmaktadır. Bu bölgenin İnebolu kesiminde ortaya çıktığı görülen ek kapasite ihtiyacının UAB tarafından yapılması planlanan İnebolu Yeni Balıkçı Barınağı ile giderilmesi öngörülmektedir. % 83 kapasite ile kullanılan İnebolu Özlüce Balıkçı Barınağının ise inşa edilmesi planlanan ek bir dalgakıranla büyütülmesi ve kapasitesinin geliştirilmesi planlanmaktadır. Bunun yanında % 86 kapasite ile kullanılan Çatalzeytin Balıkçı Barınağı için kısa-orta vadede kapasite geliştirilmesine ilişkin projelerin gündeme geleceği değerlendirilmektedir.

3.3.Planlama Alanında Standartlara Uygun Olmayan Kıyı Yapıları

Zonguldak-Bartın-Kastamonu İlleri Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması, çalışma alanında, plan ve projesine aykırı olarak inşa edilmiş, standartlara uygun olmayan bir kıyı yapısı bulunmamaktadır (Kaynak : UAB XIII. Bölge Müdürlüğü).

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

Bu bölümde yer verilen konular, Zonguldak-Bartın-Kastamonu İleri Bütünleşik Kıyı Alanları Planlaması çalışmasının birinci etabından tespit edilen çalışma alanı sınırları ile bu çalışma alanı sınırları içinde belirlenmiş alt bölgeler doğrultusunda ele alınmaktadır. Buna göre çalışma alanının en batı kesiminde bulunan, Zonguldak İlinin Alaplı ve Ereğli İlçe idari sınırlarının planlama alanı içinde kalan bölümü Batı Zonguldak Alt Bölgesi olarak belirlenmiş, bu alt bölgenin doğu sınırından başlayarak, Zonguldak İli; Kozlu, Zonguldak Merkez, Kilimli ve Çaycuma İlçeleri idari sınırlarının planlama alanı içinde kalan bölümü Doğu Zonguldak Alt Bölgesi olarak belirlenmiştir. Bartın İli kıyı kesiminde bulunan Merkez, Amasra ve Kurucayile İlçeleri Bartın Alt Bölgesi olarak belirlenmiştir. Kastamonu ili kıyı kesiminin batısında bulunan Cide ve Doğanıyurt İlçelerinin planlama alanı içinde kalan bölümleri Batı Kastamonu Alt Bölgesi olarak belirlenmiştir. Bu alt bölgenin doğu sınırından başlayarak, Kastamonu İli; İnebolu, Abana, Bozkurt ve Çatalzeytin İlçeleri idari sınırlarının planlama alanı içinde kalan bölümü Doğu Kastamonu Alt Bölgesi olarak belirlenmiştir.

4.1. Üst Ölçekli Planlar

Planlama alanını kapsayan en üst kademedeki mekansal planlar Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından onaylanmış olan; Zonguldak-Bartın-Karabük Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (ÇDP) ile Sinop-Kastamonu-Çankırı Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı halen yürürlükte bulunmaktadır.

Çalışma alanının batı kesimini olan Batı ve Doğu Zonguldak ile Bartın Alt Bölgelerini içine alan üst ölçekli plan; Zonguldak-Bartın-Karabük Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planıdır. Söz konusu plan, o dönem yürürlükte bulunan 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 7. maddesi uyarınca 03.05.2012 tarihinde onaylanmıştır. Zonguldak, Bartın ve Karabük İl İdari sınırlarının tamamını kapsayacak şekilde hazırlanan 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı 2025 yılını hedeflemektedir. Söz konusu üst ölçekli planda Zonguldak İli Planlama Alt Bölgesi, Bartın ve Bartın Kıyı Kesimi Planlama Alt Bölgesi, Karabük İli Planlama Alt Bölgesi olmak üzere 3 adet planlama alt bölgesi belirlenmiştir.

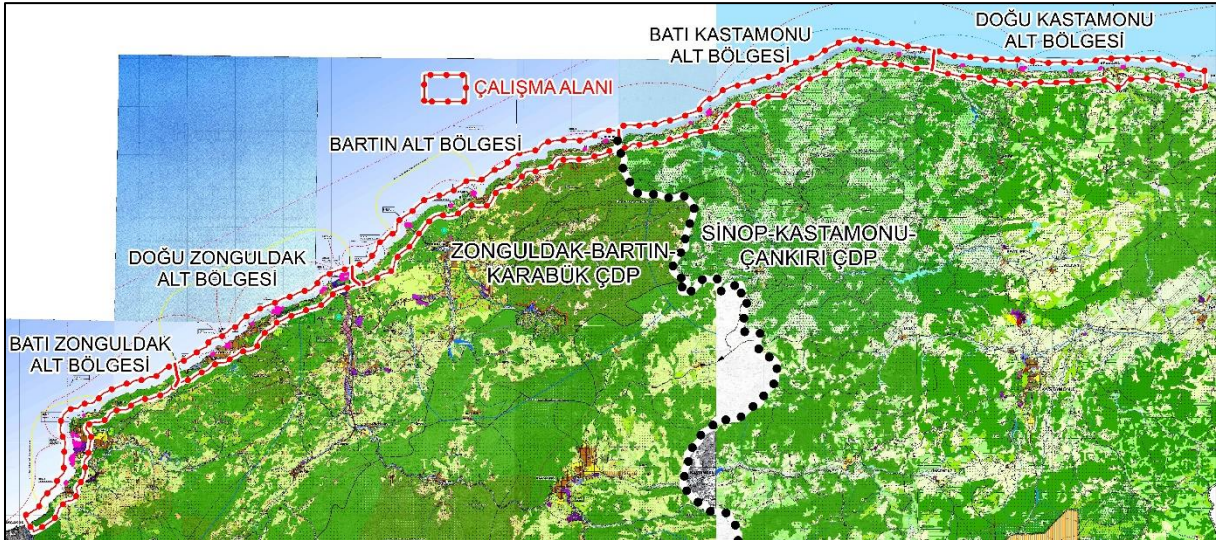
Bu bölgelerde; gelişme potansiyeli olan kentsel kullanım alanları ile bunların etkileşim alanlarını ya da sahip olduğu ekolojik değerler açısından korunması ve geliştirilmesi gerekli alanları ya da sektörel açıdan gelişme potansiyeline sahip alanları kapsayan; nüfus, işgücü, sosyal ve ekonomik veriler ışığında gelişme eğilimlerinin belirlendiği ve daha detaylı incelenerek tamamı için planlama alt bölgesi çevre düzeni planı yapılması öngörülmüştür. Söz konusu alt bölgelerden Zonguldak İli Planlama Alt Bölgesi BKAP çalışmasının Batı ve Doğu Zonguldak Alt Bölgesini, Bartın ve Bartın Kıyı Kesimi Planlama Alt Bölgesi ise BKAP çalışmasının Bartın Alt Bölgesini kapsamaktadır (ÇŞİDB, 2021).

Çalışma alanının doğu kesiminde yer alan Batı ve Doğu Kastamonu Alt Bölgelerini içine alan Sinop-Kastamonu-Çankırı Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, ilk olarak

mülga Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından 13.07.2007 tarihinde onaylanmıştır. Sinop, Kastamonu ve Çankırı İl İdari sınırlarının tamamını kapsayacak şekilde hazırlanan 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı 2025 yılını hedeflemektedir. Sinop-Kastamonu-Çankırı Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, planlama alanı bütününde, sürdürülebilir, yaşanabilir bir çevre yaratılmasını; tarımsal, turistik ve tarihsel kimliğin korunmasını ve Türkiye'nin kalkınma politikaları kapsamında, sektörel gelişme hedeflerine uygun olarak belirlenen planlama ilkeleri doğrultusunda, planlı bir gelişme ve büyümeyi amaçlamaktadır (ÇŞİDB, 2021). Söz konusu üst ölçekli planda bir adet planlama alt bölgesi (Sinop Merkez İlçe Planlama Alt Bölgesi) öngörülmüş olup bu alan BKAP çalışma alanları ile çakışmamaktadır.

Her iki üst ölçekli plan, aynı koordinat düzleminde bütünleştirilmiş ve alt bölgeler kapsamında ele alınmıştır.

Şekil 15 Çalışma Alanında Yürürlükte Bulunan 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planları (ÇDP)



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2021

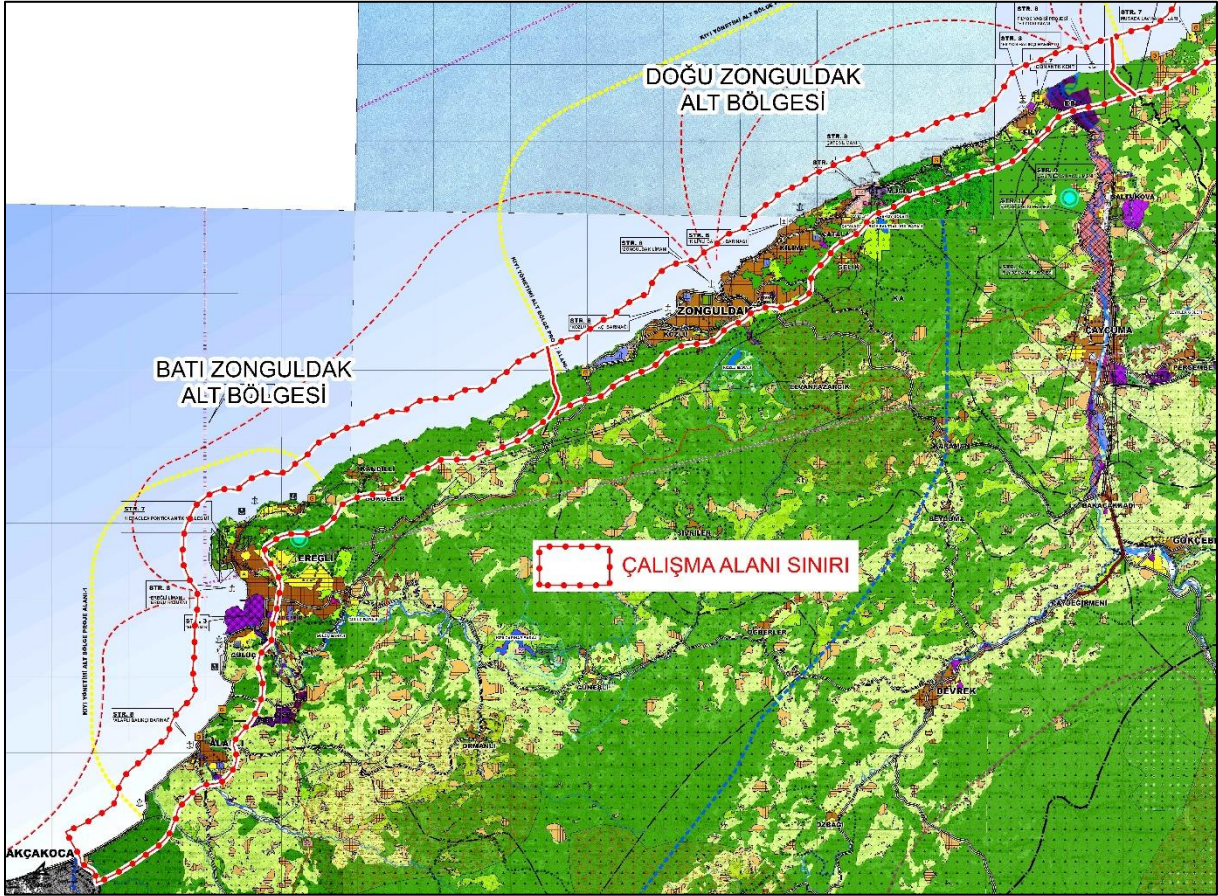
1/100.000 Ölçekli Zonguldak-Bartın-Karabük Çevre Düzeni Planının çalışma alanı sınırları içinde kalan bölgeler için belirlenen kıyıya yönelik genel plan kararları ve öngörüler batıdan doğuya doğru ele alınmıştır. Bu çerçevede TCDD tarafından yapılması planlanan önemli bir konvansiyonel demiryolu projesi olan, planlama alanı içinde büyük önem arz eden, batıda Sakarya'dan mevcut demiryolu hattına bağlanan, Karasu Limanı ve Akçakoca'dan geçen, Adapazarı-Bartın-Karabük demiryolu hattı projesinin üst ölçekli planda bulunduğu görülmektedir.

Kıyı yapıları, ulaşımı ve kullanımı açısından önem taşıyan konular çevre düzeni planında öngörülen stratejik projelerden "Stratejik Proje 8: Denizyolu Ulaşımı/Limanlar ve Balıkçı Barınakları" başlığında ele alınmaktadır. Bu çerçevede denizyolu ulaşımı ve taşımacılığının geliştirilmesi, yatçılığın desteklenmesi amacıyla için "Denizyolu Ulaştırma Ana Planı" hazırlanmasının büyük önem arz ettiği, bölgede yat limanı bulunmadığı belirtilmektedir.

Zonguldak'ta mevcut olan Alaplı, Kozlu, Kilimli ve Hisarönü (Filyos) Balıkçı Barınaklarının aynı zamanda yat limanları olarak kullanılması yönünde projeler geliştirilmesinin gerektiği belirtilmiştir. Yine bu kapsamda Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nın projesi olarak çevre düzeni planında gösterilen, planlama aşamasındaki Alaplı Tersaneler Bölgesinin halen inşa edilmediği görülmektedir.

Bunun dışında Batı Zonguldak Alt Bölgesi Alaplı ilçesi güney batısında bir balıkçı barınağı önerildiği, Ereğli'de mevcut kıyı yapıları ile birlikte kentin kuzeyindeki kıyı şeridinde tekne imal ve çekek yeri gösterimlerinin yapıldığı görülmektedir. Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde, Kozlu, Merkez İlçe, Kilimli İlçelerinin kentsel yerleşme ve gelişme alanlarının bütünleştiği, bu bölgede mevcut kıyı yapılarıyla birlikte planın yapıldığı dönemde inşa halinde olan ancak günümüzde faaliyete geçen Kozlu ve Kilimli Balıkçı Barınakları ile Filyos Limanının gösterildiği, Filyos Limanının geri bölgesinde önemli bir yatırım olarak yer seçen Filyos Endüstri Bölgesinin ulaşım bağlantılarıyla birlikte planda yer aldığı görülmektedir. Doğu Zonguldak Alt Bölgesinin Muslu sahilinde işletilmekte olan iki adet liman ile termik santralin kıyı yapılarıyla ilgili 8 nolu stratejik karar ve enerji üretimiyle ilgili 4 nolu stratejik karar çerçevesinde ele alındığı görülmektedir.

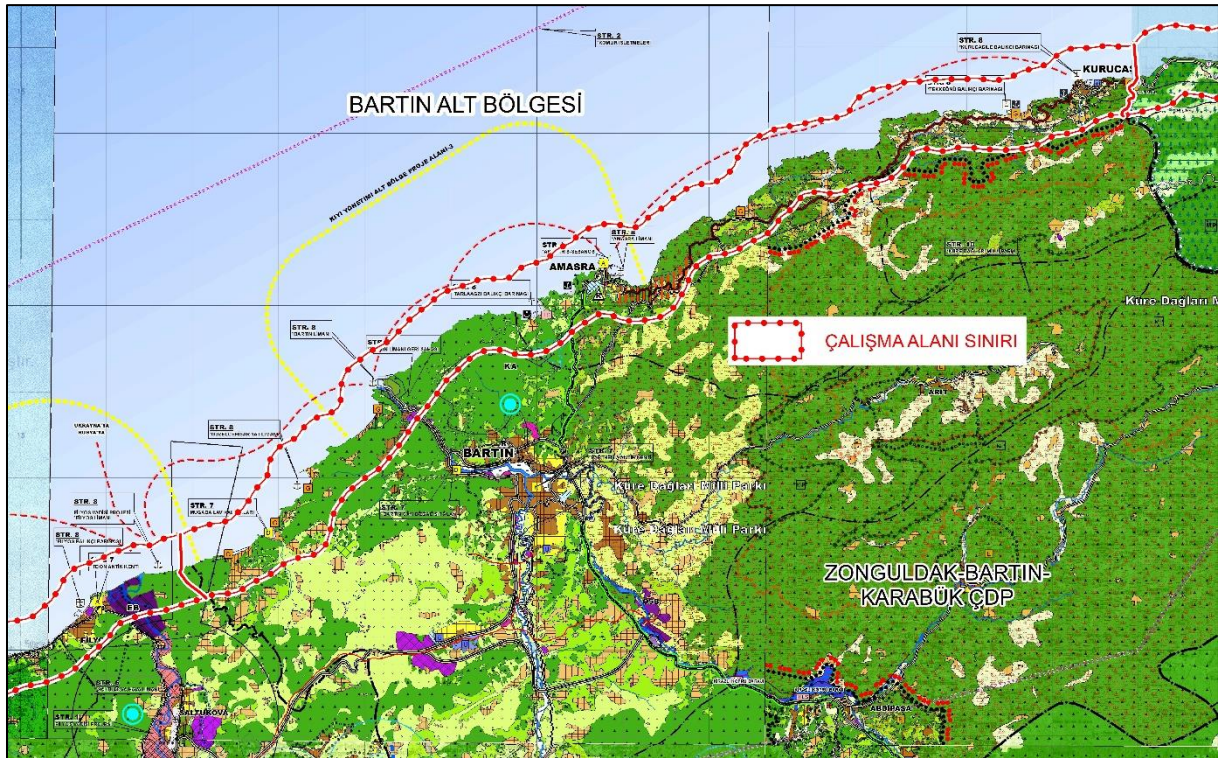
Şekil 16 Zonguldak-Bartın-Karabük Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli ÇDP'de Batı ve Doğu Zonguldak Alt Bölgesi



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2021

Çalışma alanının Bartın Alt Bölgesi batı bölümündeki kıyının ağırlıklı olarak günübirlik ve turizm amaçlı olarak kullanılmasına ilişkin düzenlemeler yapıldığı, bu bölgede doğal potansiyelleri açısından önem arz eden Güzelcehisar Sahilinde yat limanı yapılmasının önerildiği, Amasra Limanı'nın ticari amaçlar dışında "Marina" olarak değerlendirilmesinin önem taşıdığı, Bartın ve Amasra Limanlarının geliştirilerek hem deniz ulaşımında hem de yatçılığa olanak verecek şekilde değerlendirilmesinin sağlanması gerektiği, limanda feribot ve ro-ro seferlerinin geliştirilmesinin Bartın'ın sosyo-ekonomik gelişmesine önemli bir katkıda bulunacağı belirtilmektedir. Bartın Alt Bölgesinde, Amasra'nın batı kesiminde, Tekkeönü'nde ve doğuda Kurucaşile'de tekne imal ve çekek yerlerine ilişkin öneriler yapıldığı, bu bölgelerdeki mevcut kıyı yapılarının planda yer aldığı görülmektedir. Bartın Alt Bölgesinin doğu kesiminde kıyıya yönelik turizm ve günübirlik kullanımlarının topoğrafik koşullardan dolayı daha sınırlı olduğu, bu kullanımların ağırlıklı olarak yerleşim merkezleri ve yakın çevresinde geliştiği görülmektedir.

Şekil 17 Zonguldak-Bartın-Karabük Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli ÇDP'de Bartın Alt Bölgesi



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2021

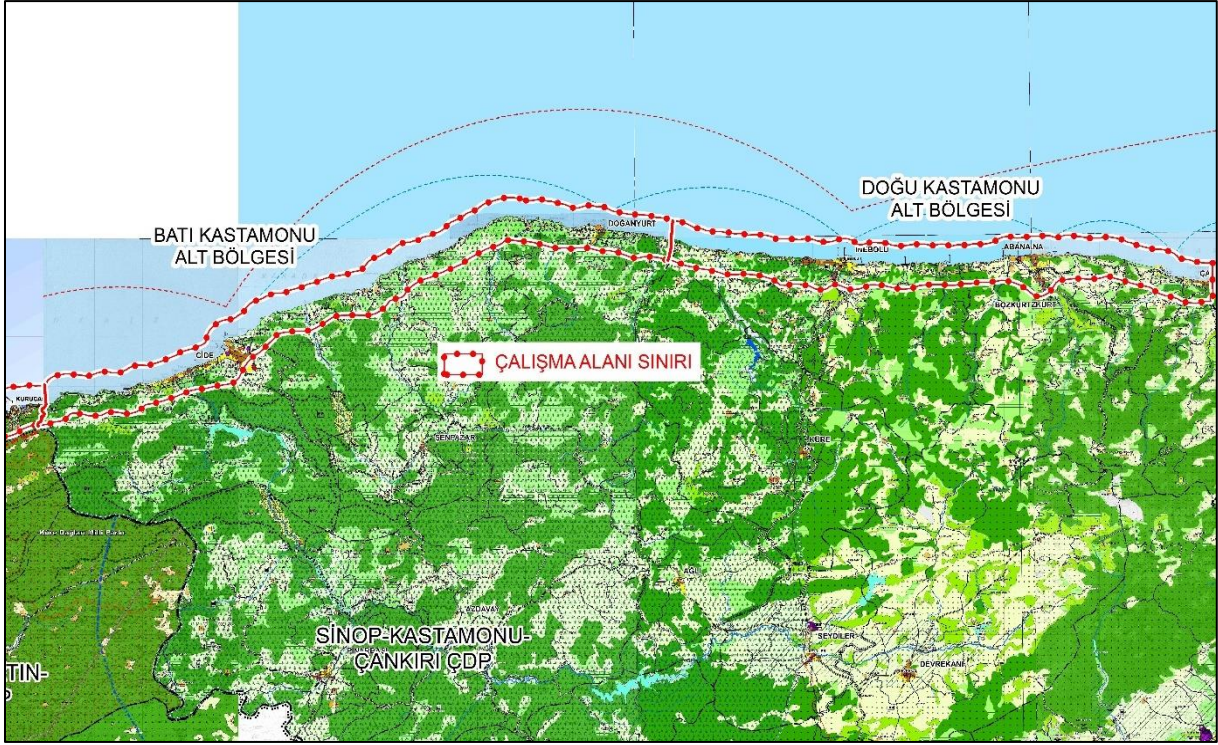
Çalışma alanının doğu kesiminde yer alan Batı Kastamonu ve Doğu Kastamonu Alt Bölgeleri; halen yürürlükte olan Sinop-Kastamonu-Çankırı Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı kapsamında içinde bulunmaktadır. Üst ölçekli çevre düzeni planında, Batı Kastamonu Alt Bölgesinde Cide ve Doğantürk İlçe merkezleri hariç; kıyı alanlarında, kentsel ve kırsal yerleşmelerin kıyı bölümüne yakın konumda olmadığı, kıyıya paralel olan karayolu ulaşım olanaklarının sınırlı olduğu, üst ölçekli planda bu karayolunun turistik bir güzergâh olarak öngörüldüğü görülmektedir. Batı Kastamonu Alt Bölgesinin topoğrafik koşulları itibarıyla

kıyıların doğallığını nispeten koruduğu ve yerleşme, çalışma veya turizm amacıyla yoğun bir kullanım arz etmediği, çevre düzeni planı kararlarının da bu doğrultuda geliştirildiği görülmektedir. Üst ölçekli planda Cide'nin kentsel yerleşme ve gelişme alanları ile birlikte önemli bir merkez niteliğinde olduğu, doğusundaki Doğanyurt İlçe merkezinin ise Cide'ye nazaran ikincil düzeyde bir merkez olduğu, her iki ilçe merkezinde halen balıkçı barınağı olarak kullanılan kıyı yapılarının “Yat Limanı-Balıkçı Barınağı” tanımı ile gösterildiği belirlenmiştir. Planın hazırlandığı dönemde bulunmayan, daha sonraki dönemde projelendirilerek inşa edilerek Denizkonak Ş. Onur Ersan Balıkçı Barınağı ile İlyasbey Balıkçı Barınağı halen kullanımda olduğu tespit edilmiştir.

Çalışma alanının doğu kesiminde yer alan Doğu Kastamonu Alt Bölgesi batıdan doğuya; İnebolu, Abana, Bozkurt ve Çatalzeytin ilçelerinin bulunduğu, bu bölümün batı kesime göre daha kısa bir kıyı uzunluğu olmasına rağmen 4 ilçe kapsamında yer aldığı görülmektedir. Alt bölgede İnebolu ve Abana olmak üzere kentsel ve kırsal yerleşmelerin kıyıya yakın konumlandığı, kıyının başta balıkçılık olmak üzere turizm amaçlı da kullanıldığı ve çevre düzeni planı kararlarının da bu doğrultuda öngörüldüğü belirlenmiştir. Doğu Kastamonu Alt Bölgesinde, kentsel kullanımları ve nüfus potansiyeliyle İnebolu'nun önemli bir merkez niteliğinde olduğu, doğusundaki Abana İlçe merkezi ile güneyindeki Bozkurt İlçe merkezinin kentsel kullanımlarının kısmen bütünleştiği, Alt Bölgenin doğu sınırındaki Çatalzeytin İlçe merkezi ile Sinop Çayağzı yerleşmelerinin de bütünleştiği görülmektedir.

Alt bölgenin batı kesiminde Özlüce Balıkçı Barınağı, İnebolu ve Abana arasındaki Gemiciler Balıkçı Barınağı, Abana'nın batısındaki İlişi Balıkçı Barınağının üst ölçekli planın hazırlandığı dönemde bulunmadığı, daha sonraki dönemde projelendirilerek inşa edildiği ve halen kullanımda olduğu tespit edilmiştir. Bunun dışında Abana ve Çatalzeytin'de halen balıkçı barınağı olarak kullanılan kıyı yapılarının “Yat Limanı-Balıkçı Barınağı” tanımı ile gösterildiği belirlenmiştir.

Şekil 18 Sinop-Kastamonu-Çankırı Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli ÇDP'de Batı ve Doğu Kastamonu Alt Bölgesi



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, 2021

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 değerlendirilmiştir. Alt bölgeler bazında irdelenen planlara ait onama sınırları ortak bir koordinat sisteminde veri tabanına aktarılmış ve onama sınırlarıyla birlikte, plana ait onay bilgileri, idaresi, yürürlük durumu gibi öznel bilgiler de veri tabanına aktarılmıştır.

Alt ölçekli imar planları hazırlanış amaçlarına göre; (1) Yerleşme Bütününe Yönelik İmar Planları, (2) İlave İmar Planları, (3) Koruma Amaçlı İmar Planları, (4) Kıyı Kesimine Yönelik İmar Planları (Turizm, Günöbirlik vb.) (5) Endüstri Bölgesi, OSB Amaçlı İmar Planları, (6) Kıyı Yapısı Amaçlı İmar Planları (Liman, Balıkçı Barınağı, Tersane vb.), (7) Kıyı Koruma Yapısı Amaçlı İmar Planları olarak sınıflandırmıştır.

4.2.1. Batı Zonguldak Alt Bölgesi

Batı Zonguldak Alt Bölgesi, Zonguldak ili Alaplı ve Ereğli ilçeleri idari sınırlarının çalışma alanı içinde kalan bölümünü kapsamaktadır. Temin edilen görüşler çerçevesinde Alaplı ilçe merkezinin güney batı kesiminde toplam 153 ha alan kaplayan iki adet tersane amaçlı imar planının hazırlanıp onaylandığı belirlenmiştir. Söz konusu planların yürürlükte olduğu görülmektedir. Bu çerçevede Alaplı'nın Kasımlı ve Kıran mahallelerinde onaylı planı bulunan

kıyı yapılarının henüz inşa edilmediği görülmektedir. Aynı bölgede faaliyete geçmesi planlanan çimento fabrikasına ait bir kıyı yapısı (liman) amaçlı imar planının da yürürlükte olduğu ancak halen inşa edilmediği görülmektedir.

Alaplı ilçe merkezinin batı kesiminden başlayan ve balıkçı barınağına kadar kıyı bandını kapsayan “Alaplı Kıyı Düzenlemesi Dolgu İmar Planı” ise Kıyı Kanunu uyarınca onaylanmış olup halen yürürlükte bulunmaktadır. Bu plana ilişkin kıyı düzenlemelerinin kısmen uygulandığı tespit edilmiştir. İlçe merkezinde, Alaplı Çayının denize döküldüğü konumda kıyı koruma amaçlı imar planının yürürlükte olduğu ancak imar planına konu kıyı koruma yapılarının (mahmuz) henüz inşa edilmediği görülmektedir.

Alaplı ilçe merkezinin mevcut yerleşik alanları ile gelişme alanlarını içeren, Alaplı İlçesi yerleşme bütününe yönelik hazırlanan imar planının yaklaşık 410 hektarlık bir yüzölçüme sahip olduğu, bu alanın tamamının çalışma alanı sınırları içinde yer aldığı görülmektedir.

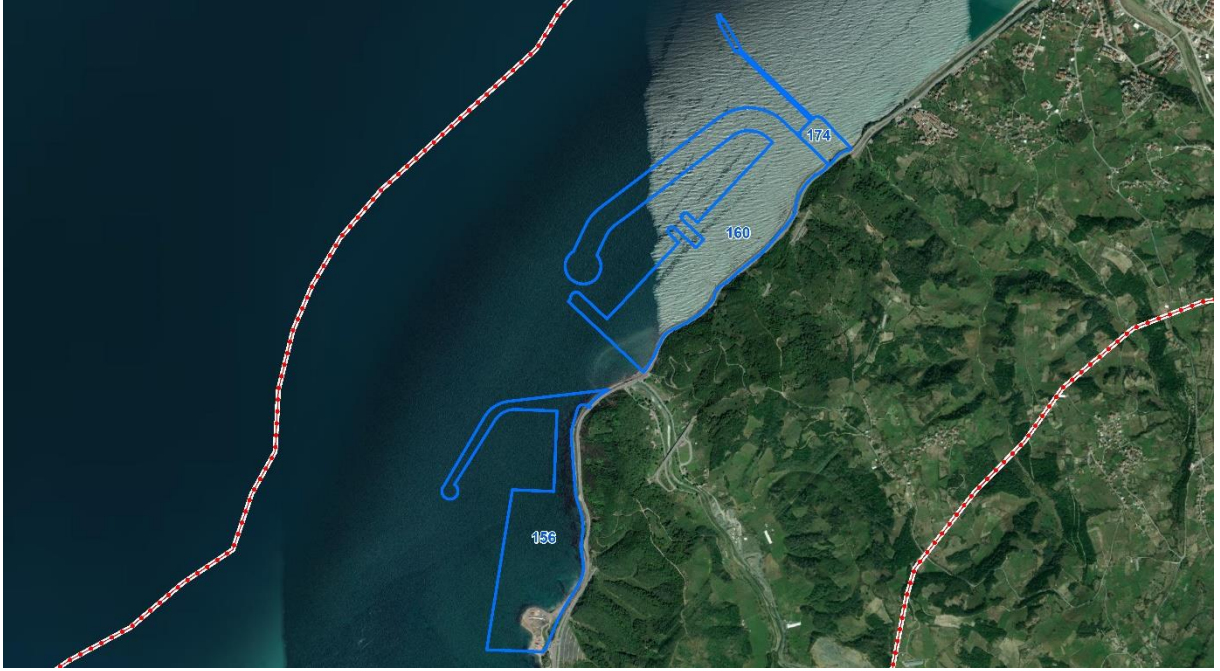
Alaplı ilçesinin kuzey doğu kesiminde halen faaliyet gösteren Alaplı Balıkçı Barınağına ilişkin hazırlanan imar planının 2009 yılında onaylanarak yürürlüğe girdiği belirlenmiştir. Alaplı ilçesinde yürürlükte bulunan imar planlarına ilişkin bilgilere aşağıdaki tabloda, bu planların kapsadıkları alanlara ise aşağıda yer alan şekillerde yer verilmiştir.

Tablo 27 Alaplı İlçesi İmar Planları

SIRA NO	ADI	SINIFI	ONAY	ALAN (ha)
183	ALAPLI KIYI DÜZENLEMESİ DOLGU İMAR PLANI	KIYI KESİMİNE YÖNELİK İMAR PLANI	3.04.2008	31,17
182	ALAPLI KIYI KORUMA YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	KIYI KORUMA YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	31.12.2019	4,05
156	ALAPLI TERSANELERİ İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	12.05.2006	59,61
159	ALAPLI BALIKÇI BARINAĞI İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	11.05.2009	7,54
160	ALAPLI TEKNE İMAL ALANI DOLGU İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	16.03.2010	94,00
174	ALAPLI MARMARA ÇİMENTO LİMANI İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	2.09.2021	6,81
124	ALAPLI İLAVE-REVİZYON İMAR PLANI	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	-	409,67

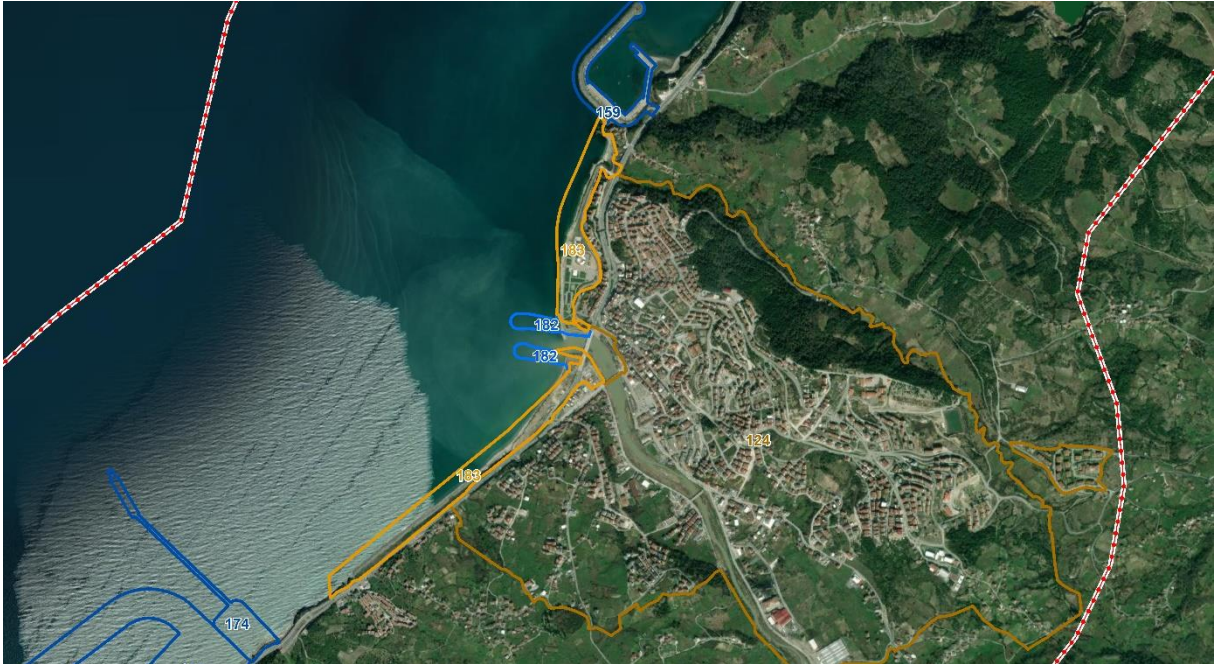
Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Alaplı Belediyesi

Şekil 19 Alaplı İlçesinin Güney Batısında Bulunan Kıyı Yapısı Amaçlı İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı

Şekil 20 Alaplı İlçe Merkezi ve Yakın Çevresindeki İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Alaplı Belediyesi

Batı Zonguldak Alt Bölgesi, Ereğli İlçe sınırları dahilinde geniş alanlar kaplayan planlı alanlar olduğu görülmektedir. İlçenin güney kesimindeki en önemli alan kullanımı olan Ereğli Tersaneler Bölgesine ait imar planının toplam yüzölçümü 595 hektardır. Kıyı yapısı niteliğinde olan Göktepe Mahallesi'ndeki Ereğli Tersanesi İmar Planı, Kıyı Kanunu uyarınca hazırlanıp onaylanmıştır. Bu bölgede, tersanelerin kuzey doğusunda, Ereğli İlçesine bağlı Güllüç Beldesi

imar planı da yer almaktadır. Ayrıca Ereğli Belediyesi tarafından onaylanmış, Ereğli ilçe merkezi bütününe yönelik yürürlükte bulunan imar planının ise ağırlıklı olarak gelişme alanlarına rastlayan bölümleri de tersaneler bölgesinin doğu kesiminde bulunmaktadır.

Ereğli ilçe merkezinde; yerleşme bütününe yönelik olan imar planının 4780 hektarlık bir alan kapladığı, bu alanın 2246 hektarlık bölümünün çalışma alanı sınırları içinde kaldığı tespit edilmiştir. İlçe merkezinin bu bölümünde yer alan Ereğli Demir Çelik Fabrikaları kıyıda önemli bir alan kullanımı olarak dikkati çekmektedir. Bu tesisin kıyı kesiminde bulunan Erdemir Limanı'na ilişkin dolgu imar planı ile bu kıyı yapısının kuzeyindeki Ereğli Bozhane Balıkçı Barınağı İmar Planı yürürlükte bulunmaktadır. Ereğli Bozhane Balıkçı Barınağının batısında bulunan ve askeri amaçlarla kullanılan dalgakırana ait imar planı bilgisine erişilememiştir.

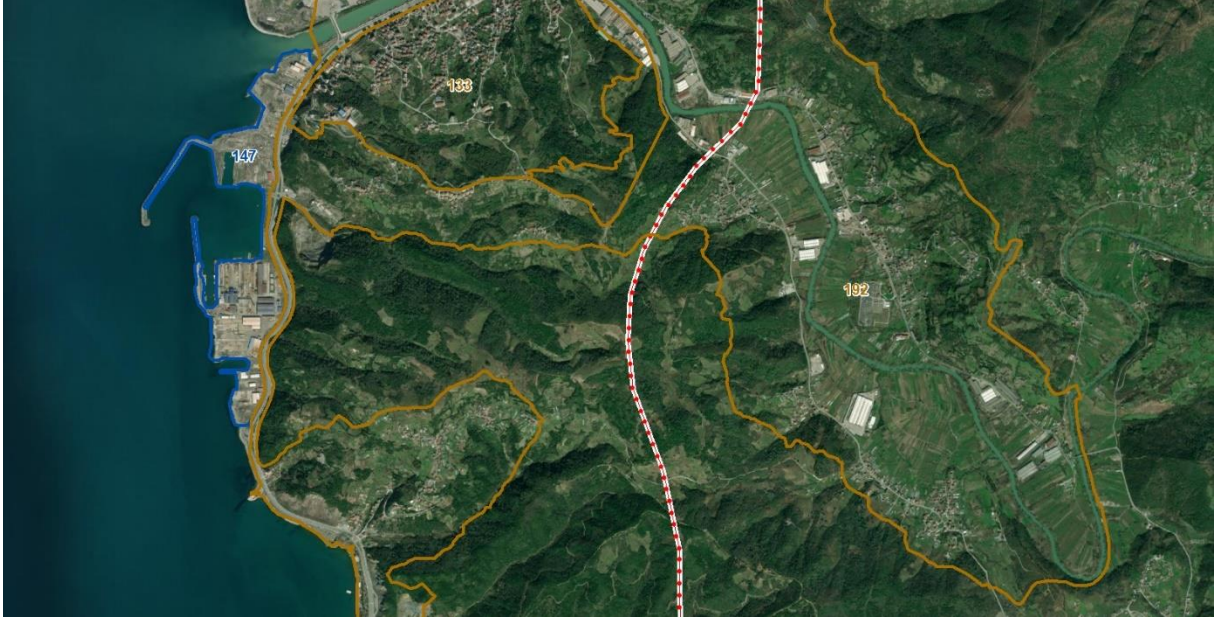
İlçe merkezinin kuzey kesiminde, belediyesi tarafından onaylanan yerleşme bütününe yönelik imar planı ile Kıyı Kanunu uyarınca onaylanan kıyı yapıları amaçlı üç adet imar planının bulunduğu tespit edilmiştir. Bu bölgede yürürlükte olan “Balı (Ereğli) İskele ve Dolgu Alanı İmar Planı”na ilişkin tesisin faaliyette olduğu, bu planın doğu sınırında onaylanan benzer bir dolgu alanına ilişkin tersane ile Kırmacı Mahallesinde bulunan tersanenin halen faaliyete geçmediği görülmektedir. İlçenin kuzey doğusunda bulunan Kandilli Beldesinin yaklaşık 120 hektarlık alan kaplayan ve belediyesinde onaylanmış olan imar planı bulunmaktadır. Ereğli ilçesinde yürürlükte bulunan imar planlarına ilişkin bilgilere aşağıdaki tabloda, bu planların kapsadıkları alanlara ise aşağıda yer alan şekillerde yer verilmiştir.

Tablo 28 Ereğli İlçesi İmar Planları

SIRA NO	ADI	SINIFI	ONAY	ALAN (ha)
133	GÜLLÜÇ (EREĞLİ) İLAVE-REVİZYON İMAR PLANI	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	3.04.2008	189,78
147	EREĞLİ TERSANESİ İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	31.12.2019	59,51
154	EREĞLİ ERDEMİR LİMANI DOLGU ALANI İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	12.05.2006	22,40
188	EREĞLİ BOZHANE BALIKÇI BARINAĞI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	11.05.2009	4,37
193	BALI (EREĞLİ) İSKELE VE DOLGU ALANI İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	16.03.2010	2,18
194	BALI (EREĞLİ) TERSANE DOLGU ALANI İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	2.09.2021	0,62
195	EREĞLİ KIRMACI TEKNE İNŞAA, BAKIM, ONARIM VE ÇEKEK ALANI İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	-	7,43
192	EREĞLİ İLAVE-REVİZYON İMAR PLANI	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	-	2246,25
100	KANDİLLİ (EREĞLİ) İMAR PLANI	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	-	120

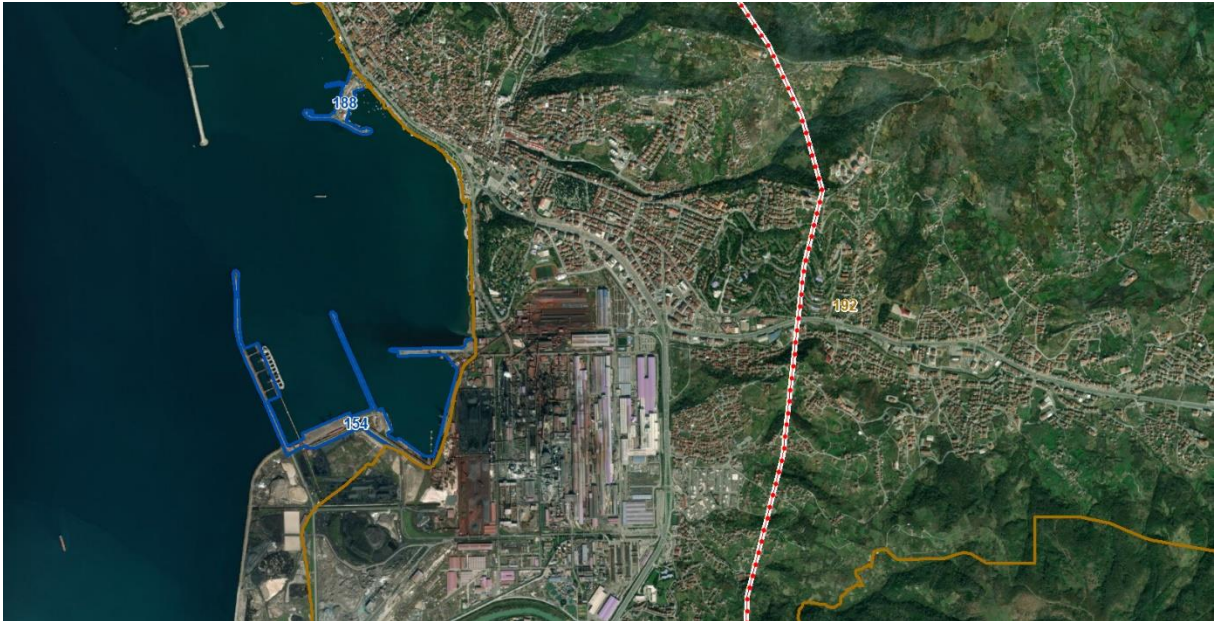
Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Ereğli Belediyesi, Güllüç Belediyesi, Kandilli Belediyesi

Şekil 21 Ereğli İlçesinin Güneyinde Bulunan İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Ereğli Belediyesi

Şekil 22 Ereğli İlçe Merkezi ve Yakın Çevresinde Bulunan İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Ereğli Belediyesi, Güllüç Belediyesi

Şekil 23 Ereğli İlçesinin Kuzeyinde Bulunan İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Ereğli Belediyesi,

4.2.2. Doğu Zonguldak Alt Bölgesi

Doğu Zonguldak Alt Bölgesi, Zonguldak ili Kozlu, Merkez, Kilimli ve Çaycuma ilçeleri idari sınırlarının çalışma alanı içinde kalan bölümünü kapsamaktadır. Temin edilen görüşler çerçevesinde alt bölgenin batı kesiminde bulunan Kozlu ilçesinde yerleşme bütününe yönelik kentsel yerleşik ve gelişme alanlarını kapsayan yaklaşık 1150 hektarlık imar planının belediyesinde onaylandığı ve yürürlükte olduğu belirlenmiştir. Söz konusu planın 1115 hektarlık bölümünün çalışma alanı sınırları içinde kaldığı tespit edilmiştir. Bunun yanı sıra ilçe merkezinin kıyı kesiminde Kıyı Kanunu uyarınca onaylanmış çeşitli planlar bulunmaktadır. Bu kesimde yer alan Kozlu Balıkçı Barınağı İmar Planına ilişkin kıyı yapısının faaliyette olduğu belirlenmiştir. ÇŞİDB tarafından onaylanan “Kozlu Kıyı Düzenlemesi İmar Planı”nda çeşitli kıyı koruma yapıları düzenlendiği ancak bu plana dair uygulamanın gerçekleşmediği dikkati çekmektedir. Yine aynı kıyı şeridinde “Kozlu Kıyı Düzenlemesi Dolgu İmar Planı”nın Kıyı Kanunu uyarınca hazırlanıp onaylandığı tespit edilmiş olup bu plana ilişkin uygulamaların da kısmen tamamlandığı belirlenmiştir. Kozlu ilçesinde yürürlükte bulunan imar planlarına ilişkin bilgilere aşağıdaki tabloda, bu planların kapsadıkları alanlara ise aşağıda yer alan şekilde yer verilmiştir.

Tablo 29 Kozlu İlçesi İmar Planları

SIRA NO	ADI	SINIFI	ONAY	ALAN (ha)
104	KOZLU BALIKÇI BARINAĞI DOLGU İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	10.08.2005	5,66
105	KOZLU KIYI DÜZENLEMESİ DOLGU İMAR PLANI	KIYI KESİMİNE YÖNELİK İMAR PLANI	-	47,70
108	KOZLU KIYI DÜZENLEMESİ İMAR PLANI	KIYI KORUMA YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	-	22,11
109	KOZLU KIYI KORUMA YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	KIYI KORUMA YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	10.08.2005	0,40
163	KOZLU TEKNİK ALTYAPI (ARITMA TESİSİ) İMAR PLANI	TEKNİK ALTTAPI TESİSİ (ARTIMA TESİSİ) AMAÇLI İMAR PLANI	23.02.2011	2,9
210	KOZLU REVİZYON İMAR PLANI	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	-	1115

Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Kozlu Belediyesi

Şekil 24 Kozlu İlçesi Onaylı İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Kozlu Belediyesi

Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde yer alan Merkez İlçe kapsamındaki toplam planlı alanın yaklaşık 2293 hektarlık bir yüzölçümüne sahip olduğu belirlenmiştir. Söz konusu planlı alanın yaklaşık 1955 hektarlık bölümünün çalışma alanı içinde olduğu, 1955 hektarlık alanın 1901 hektarlık bölümünün ise yerleşme geneline yönelik belediye yetkisi altında hazırlanan imar planlarından oluştuğu görülmektedir. Merkez ilçesinin batı bölümündeki kıyı kesiminde 2007 yılında onaylanan “Zonguldak Yat Limanı ve Kıyı Dolgu Alanı İmar Planı”nın yürürlükte olduğu ancak bu plan kapsamında yapılması tasarlanan yat limanının inşa edilmediği, dolgu alanlarına ilişkin düzenlemelerin henüz yapılmadığı tespit edilmiştir.

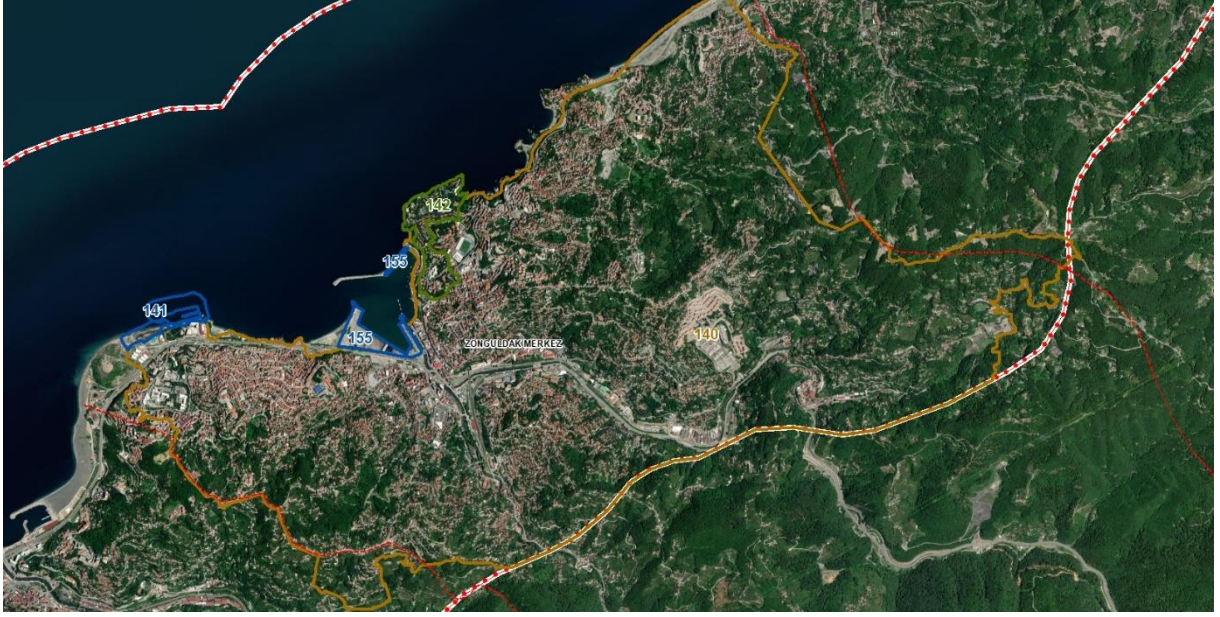
Zonguldak kent merkezinin kıyı kesiminde ise Zonguldak TTK Limanına ilişkin imar planının yürürlükte olduğu, limanın geri bölgesinde Kıyı Kanunu uyarınca kıyı kullanımına yönelik plan onaması yapıldığı görülmektedir. Kıyı kesiminin gerisinde bulunan Yayla Mahallesi içine alan kentsel sit alanında ise koruma amaçlı imar planının hazırlanıp onaylandığı belirlenmiştir. Zonguldak Merkez İlçeye ait planlı sahaların batı ve doğu komşusunda yer alan Kozlu ve Kilimli İlçelerine ait planlı sahalarla kısmen bütünleştiği dikkati çekmektedir. Zonguldak Merkez ilçesinde yürürlükte bulunan imar planlarına ilişkin bilgilere aşağıdaki tabloda, bu planların kapsadıkları alanlara ise aşağıda yer alan şekilde yer verilmiştir.

Tablo 30 Zonguldak Merkez İlçesi İmar Planları

SIRA NO	ADI	SINIFI	ONAY	ALAN (ha)
140	ZONGULDAK REVİZYON-İLAVE İMAR PLANI	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	-	1901,10
141	ZONGULDAK YAT LİMANI VE KIYI DOLGU ALANI İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	21.11.2007	13,37
142	ZONGULDAK KENTSEL SİT ALANI KAİP	KORUMA AMAÇLI İMAR PLANI	-	28,21
155	ZONGULDAK LİMANI DOLGU İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	20.10.2005	12,66

Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Kozlu Belediyesi

Şekil 25 Zonguldak Merkez İlçesi Onaylı İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Zonguldak Belediyesi

Temin edilen görüşler çerçevesinde alt bölgenin doğu kesiminde bulunan Kilimli ilçesinde yürürlükte bulunan imar planlarının toplam yüzölçümü 1536 hektardır. 1536 hektarlık toplam planlı sahanın 1210 hektarlık kısmını Kilimli ilçe merkezine ilişkin imar planı teşkil etmektedir. Bu alan, batı sınırında bulunan Zonguldak Merkez İlçe imar planı ile büyük oranda bütünleşmiş durumdadır.

İlçe merkezinin kıyı kesiminde yürürlükte bulunan diğer imar planlarından “Kilimli Sahil Düzenlemesi ve Balıkçı Barınağı İmar Planı”na ilişkin balıkçı barınağının plana uygun inşa edildiği ve faaliyette olduğu, balıkçı barınağının batısında bulunan “Kilimli Karayolu ve Park Amaçlı İmar Planı”nın ise Kıyı Kanunu uyarınca onaylandığı, plana ilişkin düzenlemelerin kısmen uygulandığı tespit edilmiştir. Balıkçı barınağının doğusunda yer alan “Kilimli Tersaneleri İmar Planı”yla ilgili tesislerin ise kısmen faaliyete geçtiği görülmektedir.

İlçenin doğu kesiminde Muslu Beldesi sınırları içinde kıyı yapısı ve enerji üretimi açısından önem taşıyan ve geniş alanlar kapsayan iki adet imar planının yürürlükte olduğu dikkati çekmektedir. Bu planlardan günümüzde Eren Limanı adıyla işletilen kıyı yapısı amaçlı imar planı olan “Çatalağzı Liman Dolgu Alanı Revizyon-İlave İmar Planı”nın yaklaşık 106 hektarlık bir yüzölçümüne sahip olduğu, plana çeşitli tarihlerde ilave ve revizyon yapıldığı, en son onayın ise ÇŞİDB tarafından 2016 yılında yapıldığı belirlenmiştir. Kıyı yapısının güneyinde halen Çatalağzı Termik Santrali olarak faaliyette bulunan enerji üretim amaçlı imar planının yine ÇŞİDB tarafından onaylandığı belirlenmiştir. Bu tesislerin batı kesiminde yer alan ve “Çates Limanı” adıyla işletilen kıyı yapısına dair imar planı bulunmadığı ancak projesinin olduğu belirlenmiştir. Çatalağzı Termik Santralinin bulunduğu konumun doğusunda, Muslu Beldesinin kentsel yerleşme ve gelişme alanlarını kapsayan 80 hektar yüzölçümüne sahip imar planının ise yürürlükte olduğu belirlenmiştir. Bu planla birlikte ilçenin doğu kesiminde yer alan Göbü Köyünün kıyı kesiminde, 23 hektar yüzölçümüne sahip, turizm ve günübirlik kullanımına

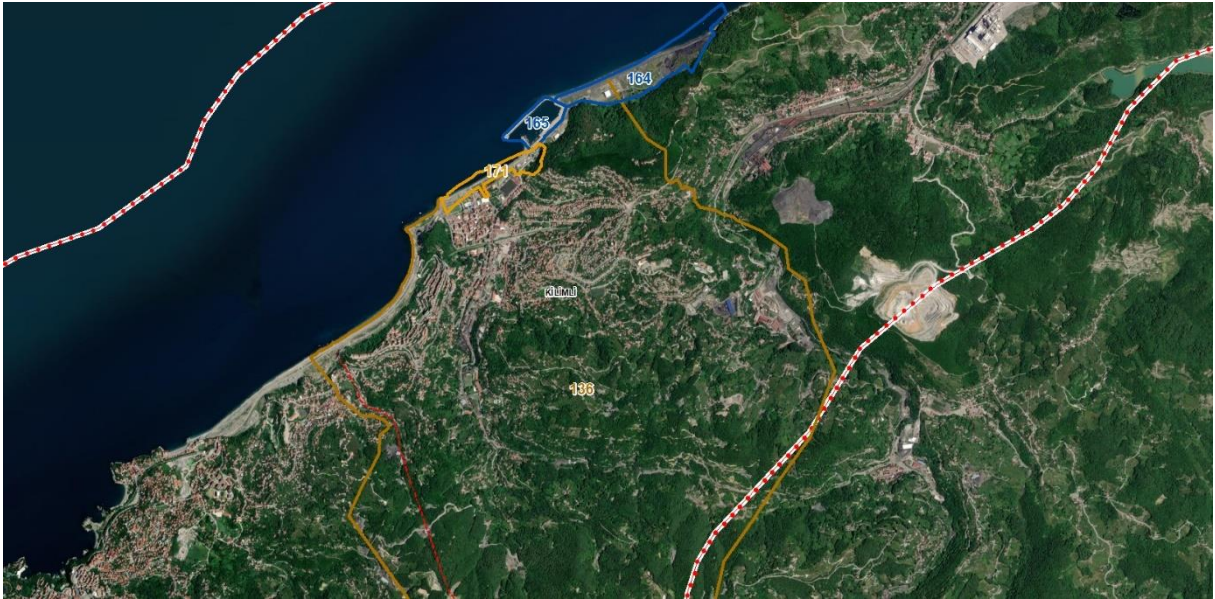
yönelik imar planı yer almaktadır. Kilimli ilçesinde yürürlükte bulunan imar planlarına ilişkin bilgilere aşağıdaki tabloda, bu planların kapsadıkları alanlara ise aşağıda yer alan şekillerde yer verilmiştir.

Tablo 31 Kilimli İlçesi İmar Planları

SIRA NO	ADI	SINIFI	ONAY	ALAN (ha)
136	KİLİMLİ REVİZYON İMAR PLANI	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	-	1210,88
137	MUSLU (KİLİMLİ) İMAR PLANI	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	-	80,10
138	ÇATALAĞZI TERMİK SANTRALİ İMAR PLANI	ENERJİ ÜRETİM TESİSİ AMAÇLI İMAR PLANI	-	64,65
162	ÇATALAĞZI LİMAN DOLGU ALANI REVİZYON-İLAVE İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	16.05.2016	106,24
164	KİLİMLİ TERSANELERİ İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	-	29,32
165	KİLİMLİ SAHİL DÜZENLEMESİ VE BALIKÇI BARINAĞI İMAR PLANI	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	2.03.2011	10,80
171	KİLİMLİ KARAYOLU VE PARK AMAÇLI İMAR PLANI	KIYI KESİMİNE YÖNELİK İMAR PLANI	14.02.2017	11,17
198	GÖBÜ (KİLİMLİ) TURİZM ALANLARI İMAR PLANI	KIYI KESİMİNE YÖNELİK İMAR PLANI	12.11.1996	23,18

Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Kilimli Belediyesi, Göbü Belediyesi, Muslu Belediyesi

Şekil 26 Kilimli İlçe Merkezi ve Kıyı Kesimi İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Kilimli Belediyesi

Şekil 27 Kilimli İlçesi Doğu Kesimi İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Muslu Belediyesi

Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde yer alan Çaycuma İlçesi kıyı kesimi, Filyos Beldesi sınırları içinde yer almaktadır. Söz konusu kıyı kesiminde hem bölgesel ölçekte hem de ulusal ölçekte önem arz eden yatırım kararlarına ilişkin imar planlarının hazırlanıp onaylandığı dikkati çekmektedir. Buna göre Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından ilan edilen ve yaklaşık 597 hektarlık bir alan kaplayan Filyos Endüstri Bölgesine ilişkin imar planı Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı tarafından onaylanmıştır.

Yerinde yapılan çalışmalarda Filyos Endüstri Bölgesine ilişkin altyapı çalışmalarının devam ettiği tespit edilmiştir. Endüstri Bölgesinin doğusunda, alana bitişik konumdaki kıyı kesiminde halen işletilmekte olan Filyos Limanına ait alt ölçekli plan; “Filyos Limanı ve Geri Hizmet Alanı İmar Planı” adıyla 26.03.2012 tarihinde ÇŞİDB tarafından onaylanmıştır. Filyos Endüstri Bölgesiyle doğrudan ilişkili olan kıyı yapısı bölgede inşa edilen en büyük kıyı yapılarından biri olarak öne çıkmaktadır.

Çaycuma İlçesi Filyos Beldesi sınırları içinde yürürlükte bulunan diğer planlar; Filyos yerleşme bütününe yönelik hazırlanmış ve onaylanmış olan “Filyos İlave-Revizyon İmar Planı“ olup yaklaşık 230 hektarlık bir yüzölçümüne sahiptir. Filyos Beldesinin kıyı kesiminde Filyos Balıkçı Barınağı için hazırlanan ve 2005 yılında Kıyı Kanunu uyarınca onaylanan “Filyos Balıkçı Barınağı ve Çekerek Yeri İmar Planı”na ilişkin kıyı yapısı ise plana uygun inşa edilmiş ve halen işletilmektedir.

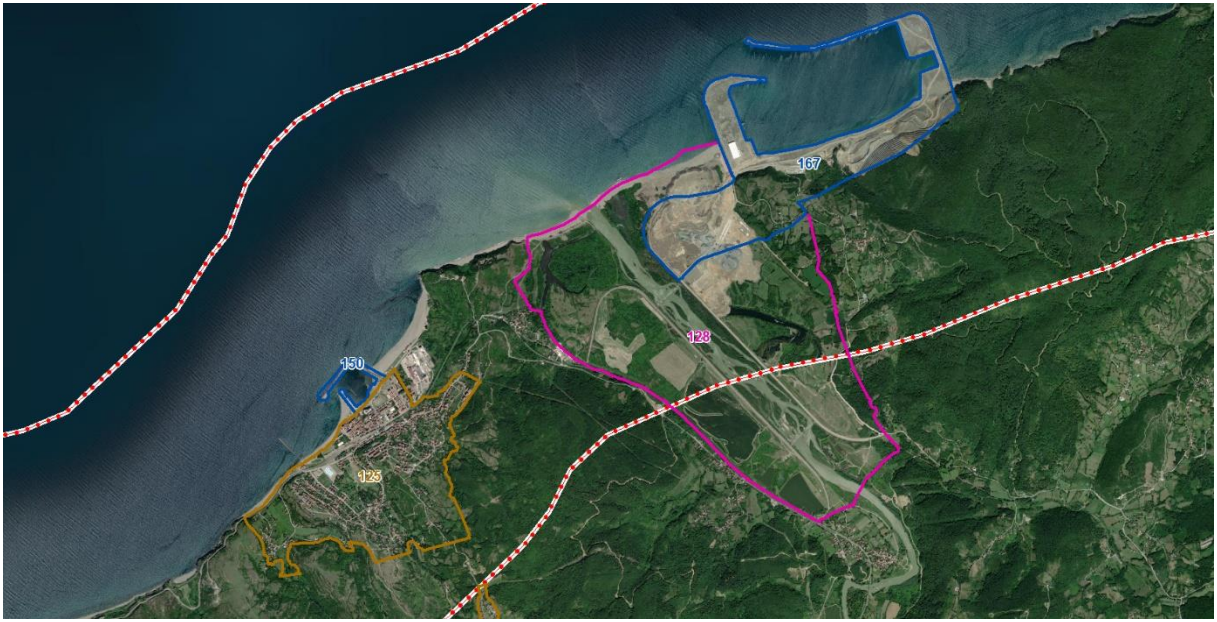
Çaycuma ilçesinde yürürlükte bulunan imar planlarına ilişkin bilgilere aşağıdaki tabloda, bu planların kapsadıkları alanlara ise aşağıda yer alan şekillerde yer verilmiştir.

Tablo 32 Çaycuma İlçesi Kıyı Kesimi (Filyos) İmar Planları

SIRA NO	ADI	ONAY	SINIFI	ALAN (ha)
125	FİLYOS İLAVE-REVİZYON İMAR PLANI	-	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	229,80
128	FİLYOS ENDÜSTRİ BÖLGESİ İMAR PLANI	-	OSB, ENDÜSTRİ BÖLGESİ AMAÇLI İMAR PLANI	597,42
150	FİLYOS BALIKÇI VE ÇEKEK YERİ BARINAĞI İMAR PLANI	4.10.2005	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	7,32
167	FİLYOS LİMANI VE GERİ HİZMET ALANI İMAR PLANI	26.03.2012	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	204,39

Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Filyos Belediyesi

Şekil 28 Çaycuma İlçesi Kıyı Kesimi İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Filyos Belediyesi

4.2.3. Bartın Alt Bölgesi

Bartın Alt Bölgesi, Bartın ili Merkez, Amasra ve Kurucaşile ilçeleri idari sınırlarının çalışma alanı içinde kalan bölümünü kapsamaktadır. Temin edilen görüşler çerçevesinde alt bölgenin batı kesiminden başlayarak kıyı boyunca ağırlıklı olarak kıyı kullanımı amaçlı hazırlanmış imar planları dikkati çekmektedir. Bu çerçevede alt bölgenin batı kesiminde, Bartın İl Özel İdaresi'nin planlama yetkisi olan sahada, Özel İdare tarafından onaylanan Büyükkızılkum Sahili ve Mugada Sahili imar planlarının yürürlükte olduğu belirlenmiştir. Kıyı şeridinin devamında, kuzey doğu kesiminde yer alan Güzelcehisar Sahilinin ise 1. derece doğal sit alanı statüsünde olduğu, yaklaşık 13 hektarlık bu alanda Tabiat Varlıkları Genel Müdürlüğü tarafından 2017 yılında onaylanan koruma amaçlı imar planının halen yürürlükte olduğu, bu plana göre bazı güncel düzenlemelerinin tamamlandığı tespit edilmiştir. Bu alanın kuzey doğu kesiminde, Bartın Belediyesi sınırları içinde olan İnkumu Sahilinde, belediyesi tarafından 2000 yılında onaylanan “Bartın İnkumu İlave ve Revizyon İmar Planı” yaklaşık 39 hektarlık

bir yüzölçümüne sahiptir. İnkumu Sahilinde teknik altyapı tesisi amaçlı olan; “Bartın İnkumu Derin Deşarj Hattı İmar Planı” 2018 yılında ÇŞİDB tarafından onaylanmıştır.

Bartın Çayını denize döküldüğü bölümde önemli bir kıyı yapısı olarak konumlanmış olan Bartın Limanı İmar Planı yaklaşık 5,3 hektarlık bir yüzölçümüne sahiptir. Limanın kuzeyinde bulunan dalgakıranın ise bu plana dahil olmadığı, projesine bağlı olarak inşa edildiği ancak imar planı bulunmadığı belirlenmiştir. Limanın gerisinde, güney doğu yönünde, Bartın Çayı boyunca konumlanan ve Bartın merkezi de içine alan “Bartın Revizyon ve İlave İmar Planı”nın çalışma alanı içinde kalan kesimi ise 115 hektarlık bir alan kapsamaktadır. Bartın Merkez ilçesinde yürürlükte bulunan imar planlarına ilişkin bilgilere aşağıdaki tabloda, bu planların kapsadıkları alanlara ise aşağıda yer alan şekillerde yer verilmiştir.

Tablo 33 Bartın Merkez İlçesi İmar Planları

SIRA NO	ADI	ONAY	SINIFI	ALAN (ha)
7	BARTIN İNKUMU DERİN DEŞARJ HATTI İMAR PLANI	28.08.2018	TEKNİK ALTYAPI AMAÇLI İMAR PLANI	1,53
8	BARTIN LİMANI İMAR PLANI	13.11.2007	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	5,33
70	BARTIN GÜZELCEHİSAR 1. DERECE DOĞAL SİT ALANI KAİP	2.02.2017	KIYI KESİMİNE YÖNELİK İMAR PLANI	13,39
204	BÜYÜKKIZILKUM İMAR PLANI	-	KIYI KESİMİNE YÖNELİK İMAR PLANI	60,82
205	MUGADA İMAR PLANI	-	KIYI KESİMİNE YÖNELİK İMAR PLANI	31,87
207	BARTIN İNKUMU İLAVE VE REVİZYON İMAR PLANI	2.06.2000	KIYI KESİMİNE YÖNELİK İMAR PLANI	39,05
209	BARTIN REVİZYON VE İLAVE İMAR PLANI	-	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	115,51

Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Bartın Belediyesi, Bartın İl Özel İdaresi

Şekil 29 Bartın Merkez İlçesi Güney Batı Kesimi İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Bartın İl Özel İdaresi

Şekil 30 Bartın Merkez İlçesi Kuzey Doğu Kesimi İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Bartın Belediyesi

Temin edilen görüşler çerçevesinde Bartın Alt Bölgesinin orta kesiminde bulunan Amasra ilçesinde yürürlükte bulunan imar planlarının toplam yüzölçümü yaklaşık 245 hektardır. 245 hektarlık toplam planlı sahanın 152 hektarlık kısmını Amasra ilçe merkezinin yerleşme bütününe yönelik kentsel yerleşik ve gelişme alanlarını kapsayan alan oluşturmaktadır.

Merkez planlarının yaklaşık 78 hektarlık bölümü arkeolojik sit alanları kapsamında onaylanmış olan koruma amaçlı imar planıdır. İlçe merkezinin Kum Mahallesi Antik Liman mevkiinde kıyı kullanımına yönelik onaylanmış olan dolgu planına ilişkin uygulamaların henüz tamamlanmadığı belirlenmiştir.

Yine ilçe merkezinin doğu sahilinde bulunan Amasra Limanına ilişkin imar planının 2,67 hektarlık bir yüzölçüme sahip olduğu, bu limanın kruvaziyer amaçlı kullanılması için çeşitli girişimler olduğu belirlenmiştir. Halihazırda Amasra Limanının güneyinde bulunan iki adet dalgakıranın projesine göre inşa edildiği tespit edilmiş olup imar planı bilgilerine erişilememiştir.

İlçedeki diğer kıyı yapıları; ilçe merkezinin batısında bulunan Tarlaağzı Balıkçı Barınağı ve Akkonak Köyünde bulunan rıhtım, halen faal olarak kullanılmaktadır. Amasra ilçesinde yürürlükte bulunan imar planlarına ilişkin bilgilere aşağıdaki tabloda, bu planların kapsadıkları alanlara ise aşağıda yer alan şekillerde yer verilmiştir.

Tablo 34 Amasra İlçesi İmar Planları

SIRA NO	ADI	ONAY	SINIFI	ALAN (ha)
2	AKKONAK KÖYÜ DOLGU (RIHTIM) İMAR PLANI	15.10.2007	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	1,20
4	TARLAAĞZI BALIKÇI BARINAĞI İMAR PLANI	16.04.2009	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	13,28
6	AMASRA KUM MAHALLESİ FUAR, PANAYIR VE FESTİVAL ALANI AMAÇLI İMAR PLANI	15.09.2017	KIYI KESİMİNE YÖNELİK İMAR PLANI (DOLGU)	0,93
10	AMASRA LİMANI İMAR PLANI	13.12.2010	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	2,67
72	AMASRA ARKEOLOJİK SİT ALANLARI İLAVE-REVİZYON KAİP	7.01.2021	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	77,80
73	AMASRA İLAVE-REVİZYON İMAR PLANI	10.01.2019	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	149,49

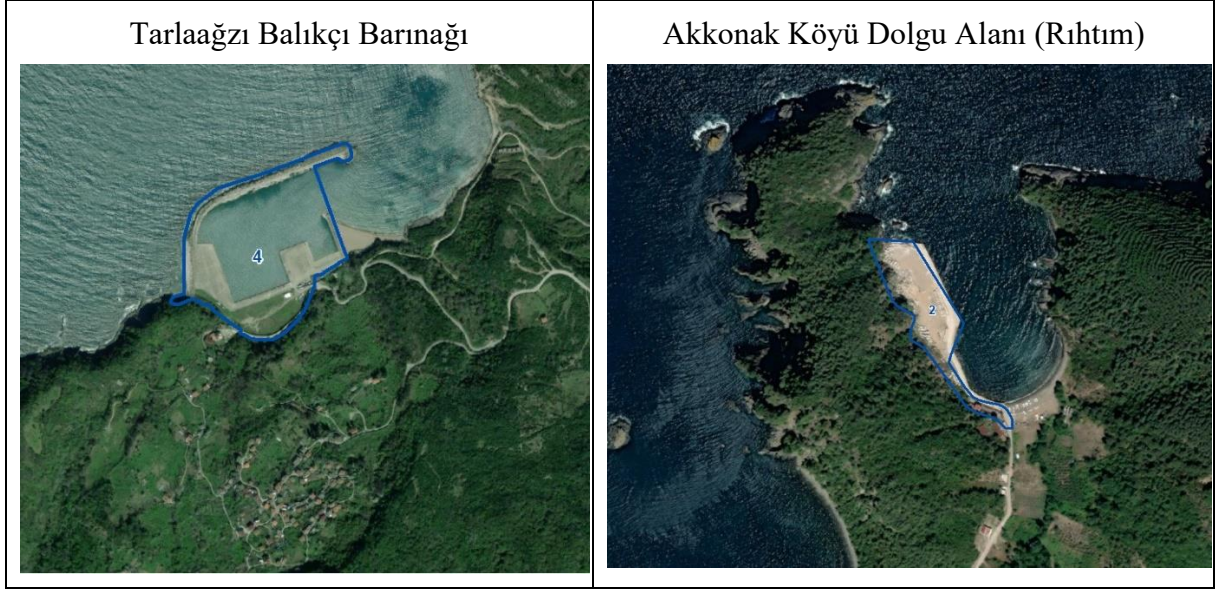
Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Amasra Belediyesi

Şekil 31 Amasra İlçe Merkezi İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Amasra Belediyesi

Şekil 32 Amasra Tarlaağzı Balıkçı Barınağı ve Akkonak Köyü Dolgu Alanı (Rıhtım)



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı

Bartın Alt Bölgesinin doğu kesiminde bulunan Kurucaşile İlçesinin toplam 163 hektarlık bir planlı sahası bulunduğu, bu alanın yaklaşık 144 hektarının ilçe merkezi için hazırlanıp onaylanan “Kurucaşile İlave-Revizyon İmar Planı” olduğu, geri kalan 19 hektarlık bölümün ise kıyı yapılarına ait imar planlarını teşkil ettiği belirlenmiştir. Buna göre ilçe merkezinin batı kesiminde bulunan Tekkeönü Köyünde, en son 2020 yılında onaylanan balıkçı barınağı amaçlı imar planının uygulandığı ve faaliyette olduğu, bu plana bitişik konumda olan tekne inşa ve çekek yeri amaçlı imar planına ilişkin uygulamaların kısmen yapıldığı belirlenmiştir.

İlçe merkezinde ÇŞİDB tarafından 2017 yılında onaylanan Kurucaşile Balıkçı Barınağı İmar Planına ilişkin kıyı yapısının imar planına uygun olarak inşa edildiği görülmektedir. İlçe merkezine ilişkin imar planının batı sahilinde Şile Mahallesi, doğu sahilinde ise Kargacak Mahallesi kadar uzandığı görülmektedir. Kurucaşile ilçesinde yürürlükte bulunan imar planlarına ilişkin bilgilere aşağıdaki tabloda, bu planların kapsadıkları alanlara ise aşağıda yer alan şekillerde yer verilmiştir.

Tablo 35 Kurucaşile İlçesi İmar Planları

SIRA NO	ADI	ONAY	SINIFI	ALAN (ha)
1	TEKKEÖNÜ (BARTIN) TEKNE İNŞAA VE ÇEKEK YERİ UİP	20.08.2004	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	4,54
5	KURUCAŞİLE BALIKÇI BARINAĞI İMAR PLANI	14.11.2017	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	14,04
71	KURUCAŞİLE TEKKEÖNÜ BALIKÇI BARINAĞI KAİP	10.03.2020	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	1,00
111	KURUCAŞİLE İLAVE-REVİZYON İMAR PLANI	-	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	143,81

Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Kurucaşile Belediyesi

Şekil 33 Kurucaşile İlçe Merkezindeki İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Kurucaşile Belediyesi

Şekil 34 Tekkeönü Balıkçı Barınağı, Tekne İnşaa ve Çekek Yeri İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Kurucaşile Belediyesi

4.2.4. Batı Kastamonu Alt Bölgesi

Batı Kastamonu Alt Bölgesi, Kastamonu ili Cide ve Doğanyurt ilçeleri idari sınırlarının çalışma alanı içinde kalan bölümünü kapsamaktadır. Alt bölgede yer alan Cide ve Doğantürk İlçelerinin kıyı alanlarında, kentsel ve kırsal yerleşmelerin kıyı bölümüne yakın konumda olmadığı, bu bölümde kıyıların doğallığını nispeten koruduğu ve yerleşme, çalışma veya turizm amacıyla yoğun bir kullanım arz etmediği görülmektedir. Bu bakımdan alt bölgedeki imar planları; ilçe merkezlerinin planlı sahalarını ve kıyıda bazı yerleşmelerde faal olan balıkçı barınaklarına yönelik imar planlarını kapsamaktadır.

Temin edilen görüşler çerçevesinde alt bölgenin batı kesiminde bulunan Cide ilçesinde yürürlükte bulunan imar planlarının toplam yüzölçümü yaklaşık 1468 hektardır. 1468 hektarlık toplam planlı sahanın 1129 hektarlık kısmını Cide ilçe merkezinin yerleşme bütününe yönelik kentsel yerleşik ve gelişme alanlarını kapsayan alan oluşturmaktadır. Yine temin edilen görüşler çerçevesinde alt bölgenin batı kesiminde yer alan Cide ilçe merkezinde Kumluca Mahallesi, Irmak Çayı çıkışında tekne bakım ve imal amaçlı üç adet imar planının onaylanıp yürürlüğe girdiği belirlenmiş, bu planlardan nehrin batısında olan planın kısmen uygulanıp faaliyete geçtiği tespit edilmiştir.

İlçe merkezde önemli bir kıyı yapısı olarak öne çıkan Cide Balıkçı Barınağı ise yaklaşık 28 hektarlık bir yüzölçümüne sahiptir. Boyut ve kapasite itibarıyla alt bölgede bulunan en büyük kıyı yapısı Cide Balıkçı Barınağıdır. 2013 yılında ÇŞİDB tarafından onaylanan kıyı yapısı Sırakaya Deresinin denize çıkış noktasında bulunmaktadır. Söz konusu imar planında akarsuyun batı sahilinde bir adet kıyı koruma yapısı yapılması öngörülmüştür. Yerinde yapılan çalışmalarda hem balıkçı barınağının hem de kıyı koruma yapısının imar planına uygun şekilde inşa edildiği belirlenmiştir.

Cide İlçesinin doğusunda bulunan Denizkonak Köyünde “Ş. Onur Ersan Balıkçı Barınağı İmar Planı”nın yürürlükte olduğu belirlenmiştir. Yerinde yapılan çalışmalarda halen faaliyete geçmeyen balıkçı barınağına ilişkin inşa çalışmalarının büyük oranda tamamlandığı tespit edilmiştir. İlçedeki kıyı yapısı amaçlı diğer imar planı “Cide İlyasbey Köyü Balıkçı Barınağı İmar Planı”dır. 2020 yılında ÇŞİDB tarafından onaylanan imar planı ile mevcut balıkçı barınağı, batı bölümüne inşa edilecek yeni bir dalgakıran ile büyütülmesi planlanmaktadır.

Batı Kastamonu Alt Bölgesinin doğu kesimindeki Doğanyurt ilçesinde yürürlükte bulunan imar planlarının toplam yüzölçümü yaklaşık 107 hektardır. Doğanyurt Balıkçı Barınağına ilişkin imar planı bilgilerine erişilememiştir. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı envanterinde bulunan ve projesine uygun olarak inşa edilen balıkçı barınağının düşük bir kapasite ile faaliyette olduğu tespit edilmiştir.

Balıkçı barınağının doğusunda, bitişik konumda yer alan ve 2021 yılında ÇŞİDB tarafından onaylanan “Doğanyurt Kıyı Koruma Yapıları İmar Planı”nın yürürlükte olduğu, bu plana ilişkin inşa çalışmalarının halen başlamadığı belirlenmiştir. Batı Kastamonu Alt Bölgesinde yürürlükte bulunan imar planlarına ilişkin bilgilere aşağıdaki tabloda, bu planların kapsadıkları alanlara ise aşağıda yer alan şekillerde yer verilmiştir.

Şekil 35 Batı Kastamonu Alt Bölgesi İmar Planları

SIRA NO	ADI	ONAY	SINIFI	İLÇE	ALAN (ha)
223	CİDE İLAVE-REVİZYON İMAR PLANI	-	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	CİDE	1128,68
222	CİDE KIYI KESİMİ PARK - MEYDAN - FUAR, PİKNIK VE EĞLENCE ALANI UİP	-	KIYI KESİMİNE YÖNELİK İMAR PLANI	CİDE	6,16
227	CİDE TARAKÇI,SİPAHİ,SOFULAR,KASIM MAHALLELERİ İMAR PLANI	-	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	CİDE	301,26
18	CİDE IRMAK KÖYÜ DOLGU (TERSANE) İMAR PLANI	28.04.2008	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	CİDE	1,00
19	CİDE KUMLUCA KÖYÜ DOLGU İMAR PLANI	22.10.2007	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	CİDE	1,96
22	CİDE IRMAK KÖYÜ TERSANE İMAR PLANI	28.04.2008	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	CİDE	1,32
27	CİDE BALIKÇI BARINAĞI İMAR PLANI	16.09.2013	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	CİDE	27,97
33	CİDE İLYASBEY KÖYÜ BALIKÇI BARINAĞI İMAR PLANI	12.11.2020	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	CİDE	17,18
197	Ş. ONUR ERSAN BALIKÇI BARINAĞI İMAR PLANI	-	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	CİDE	1,68
237	DOĞANYURT REVİZYON İMAR PLANI	-	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	DOĞANYURT	103,04
34	DOĞANYURT KIYI KORUMA YAPILARI İMAR PLANI	19.02.2021	KIYI KORUMA YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	DOĞANYURT	4,37

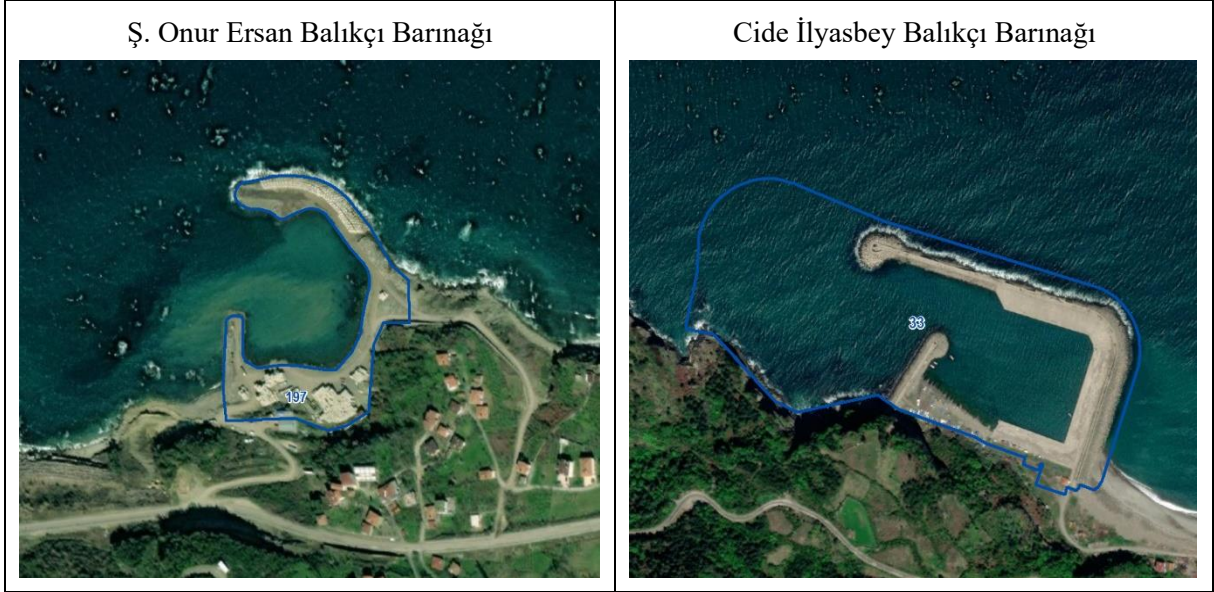
Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Belediyeler

Şekil 36 Cide İlçe Merkezindeki İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Cide Belediyesi

Şekil 37 Cide İlçesi Kıyı Yapıları Amaçlı İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı

Şekil 38 Doğanyurt İlçe Merkezindeki İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı

4.2.5. Doğu Kastamonu Alt Bölgesi

Doğu Kastamonu Alt Bölgesi, Kastamonu ili İnebolu, Abana, Bozkurt ve Çatalzeytin ilçeleri idari sınırlarının çalışma alanı içinde kalan bölümünü kapsamaktadır. Kastamonu İlının doğu kesimi, batı kesime göre daha kısa bir kıyı uzunluğu olmasına rağmen 4 ilçe idari sınırları içinde yer almaktadır. Bu bölümde İnebolu ve Abana'da kentsel ve kırsal yerleşmelerin kıyıya

nispeten yakın konumlandığı görülmektedir. Kıyının bu kesiminin balıkçılık ve düşük bir seviyede turizm ve günübirlik amaçlı olarak kullanıldığı belirlenmiştir.

Tablo 36 Doğu Kastamonu Alt Bölgesi İmar Planları

SIRA NO	ADI	ONAY	SINIFI	İLÇE	ALAN (ha)
14	İNEBOLU LİMANI VE TERSANESİ İMAR PLANI	2.03.2006	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	İNEBOLU	23,56
15	GEMİCİLER BALIKÇI BARINAĞI İMAR PLANI	31.03.2006	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	İNEBOLU	9,00
29	İNEBOLU ÖZLÜCE BALIKÇI BARINAĞI İMAR PLANI	2.04.2018	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	İNEBOLU	14,03
30	İNEBOLU PARK - MEYDAN - FUAR, PİKNİK VE EĞLENCE ALANI AMAÇLI İMAR PLANI	5.09.2016	KIYI KESİMİNE YÖNELİK İMAR PLANI (DOLGU)	İNEBOLU	4,78
38	İNEBOLU KIYI KORUMA YAPISI İMAR PLANI	19.06.2018	KIYI KORUMA YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	İNEBOLU	4,83
98	İNEBOLU İLAVE-REVİZYON İMAR PLANI	-	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	İNEBOLU	482,22
60	BOZKURT-YAKAÖREN BALIKÇI BARINAĞI İMAR PLANI	27.08.2010	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	BOZKURT	12,87
65	BOZKURT İLAVE-REVİZYON İMAR PLANI	-	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	BOZKURT	257,33
68	ABANA İLAVE-REVİZYON İMAR PLANI	-	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	ABANA	226,80
196	ABANA BALIKÇI BARINAĞI İMAR PLANI	25.11.2010	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	ABANA	4,86
31	ÇATALZEYTİN GİNOLU BALIKÇI BARINAĞI İMAR PLANI	10.01.2018	KIYI YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	ÇATALZEYTİN	22,01
32	ÇATALZEYTİN KIYI KORUMA YAPISI (İSTİNAT DUVARI) AMAÇLI İMAR PLANI	11.11.2017	KIYI KORUMA YAPISI AMAÇLI İMAR PLANI	ÇATALZEYTİN	0,45
78	ÇATALZEYTİN İLAVE-REVİZYON İMAR PLANI	-	YERLEŞME BÜTÜNÜNE YÖNELİK İMAR PLANI	ÇATALZEYTİN	120,67

Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Belediyeler

Temin edilen görüşler çerçevesinde alt bölgenin batı kesiminde bulunan İnebolu Merkezinde yaklaşık 515 hektar yüzölçümüne sahip planlı alan bulunduğu, bu alanın 481 hektarlık bölümünün yerleşme bütününe yönelik olan kentsel yerleşik ve gelişme alanlarını kapsadığı belirlenmiştir.

İlçe merkezinde geri kalan 34 hektarlık planlı sahasının ise kıyı kesiminde Kıyı Kanunu uyarınca onaylanan; “İnebolu Limanı ve Tersanesi İmar Planı”, “İnebolu Kıyı Koruma Yapıları İmar Planı” ve “İnebolu Park - Meydan - Fuar, Piknik ve Eğlence Alanı Amaçlı İmar Planı”ları olduğu belirlenmiştir. Bu planlardan İnebolu Limanı'nın imar planına uygun olarak inşa edildiği ve faaliyeti devam ettirdiği belirlenmiş, kıyıya dik olarak yapılması planlanan kıyı koruma yapılarının (mahmuz) halen uygulanmadığı, limanın doğu kesiminde yapılması planlanan rekreatif amaçlı dolgunun ise halen inşa edilmediği tespit edilmiştir.

İlçedeki diğer kıyı yapıları; ilçe merkezinin batısında bulunan Özlüce Balıkçı Barınağı ile ilçe merkezinin doğusundaki Gemiciler Balıkçı Barınaklarıdır. Her iki balıkçı barınağı da imar planlarına uygun olarak inşa edilmiş ancak düşük bir kapasite ile faaliyetlerine devam etmektedir.

Şekil 39 İnebolu İlçesi İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, İnebolu Belediyesi

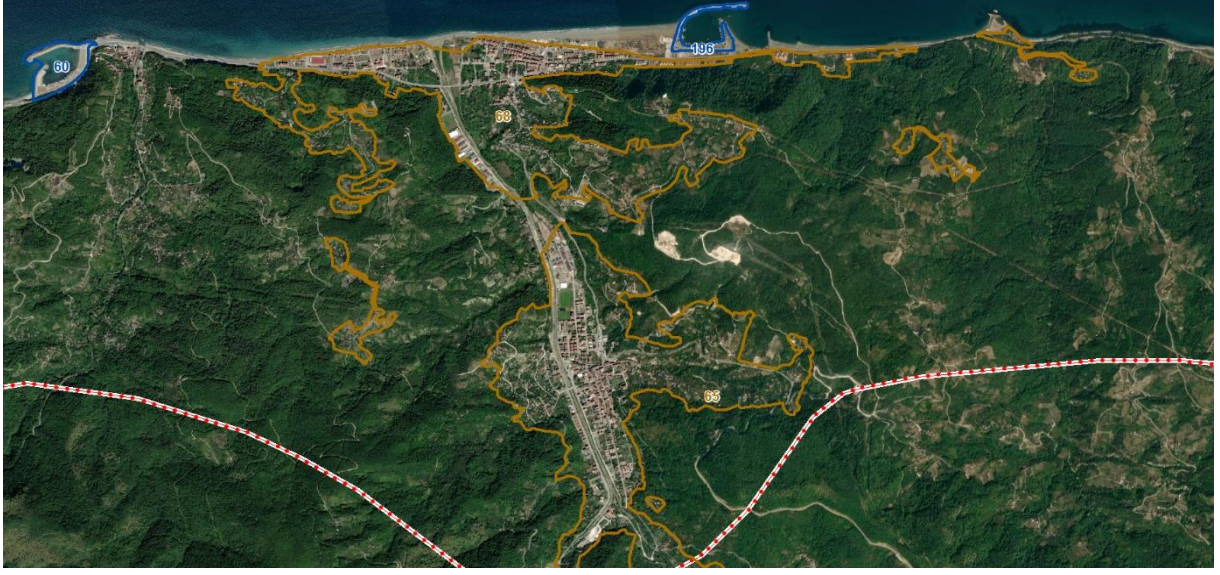
Şekil 40 İnebolu İlçesi Kıyı Yapıları Amaçlı İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı

Doğu Kastamonu Alt Bölgesinde bulunan Bozkurt İlçesi ile Abana İlçe merkezlerine ilişkin planların kısmen bütünleştiği, Bozkurt ilçesi planının kıyıya çıkışı olmadığı görülmektedir. Bozkurt ilçesinin kıyı kesimini Darsu, İlişi ve Konakören mahallelerinin teşkil ettiği, bu bölümde “Bozkurt-Yakaören Balıkçı Barınağı İmar Planı”nın yürürlükte olduğu, bu plana ilişkin kıyı yapısının ise faaliyette olduğu belirlenmiştir. Kıyı şeridinin doğusunda bulunan ve Abana yerleşme bütününe kapsayan “Abana İlave-Revizyon İmar Planı”nı ise yaklaşık 227 hektarlık bir yüzölçümüne sahiptir. Bu planın güneyinde, Bozkurt ilçe merkezi bütününe yönelik hazırlanmış ve onaylanmış olan “Bozkurt İlave-Revizyon İmar Planı” 257 hektarlık bir alan kaplamaktadır. Alt bölgenin bu bölümünde, Abana ilçesinin kıyı kesiminde faaliyette olan “Abana Balıkçı Barınağı İmar Planı” 2010 yılında ÇŞİDB tarafından onaylanmıştır.

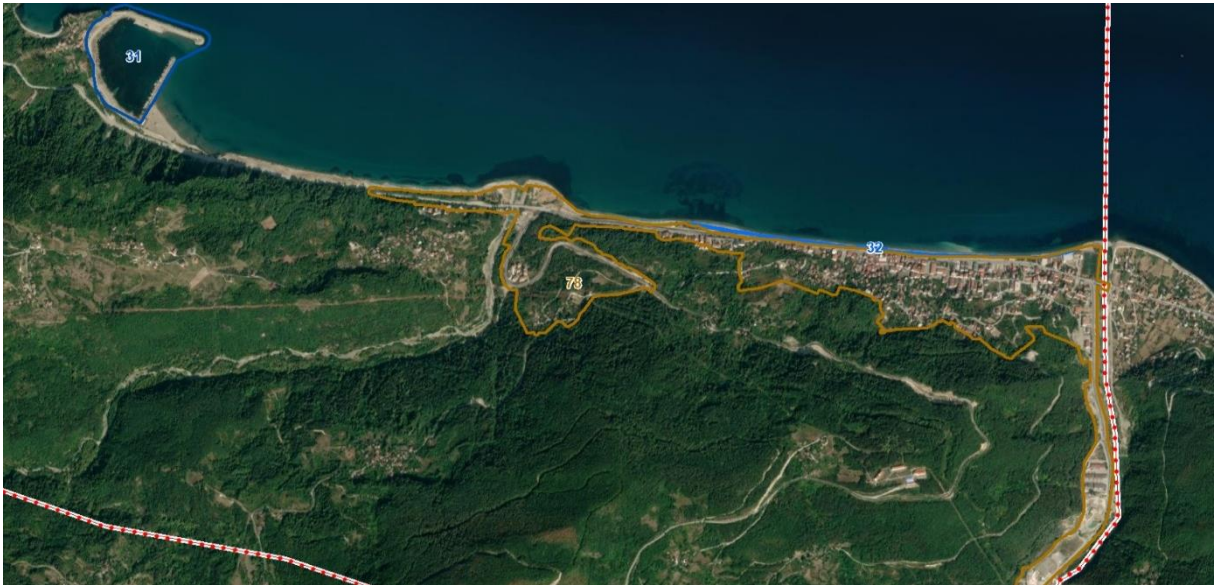
Şekil 41 Abana ve Bozkurt İlçeleri İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Abana Belediyesi, Bozkurt Belediyesi

Temin edilen görüşler çerçevesinde alt bölgenin doğu kesiminde yer alan Çatalzeytin ilçesindeki toplam planlı alanın 143 hektar olduğu belirlenmiştir. İlçenin batı kesiminde bulunan “Çatalzeytin Ginolu Balıkçı Barınağı İmar Planı”nın 2018 yılında ÇŞİDB tarafından onaylandığı, söz konusu kıyı yapısının faaliyette bulunduğu tespit edilmiştir. Çatalzeytin ilçe merkezinde ise batıdaki Kaşlıca Mahallesinden itibaren Çatalzeytin Çayına kadar kıyı boyunca devam eden, Çatalzeytin Çayından dere boyunca güneye doğru Çelebiler Mahallesi kadar uzanan, kentin yerleşme ve gelişme alanlarını kapsayan 121 hektar yüzölçümüne sahip imar planının yürürlükte olduğu belirlenmiştir. İlçe merkezinin kıyı kesiminde, kıyı koruma amaçlı hazırlanan ve 2017 yılında ÇŞİDB tarafından onaylanan imar planına ilişkin düzenlemelerin ise kısmen inşa edildiği tespit edilmiştir.

Şekil 42 Çatalzeytin İlçesi İmar Planları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Çatalzeytin Belediyesi

4.3. İmar Planı Onayı Bulunmayan Kıyı Yapıları

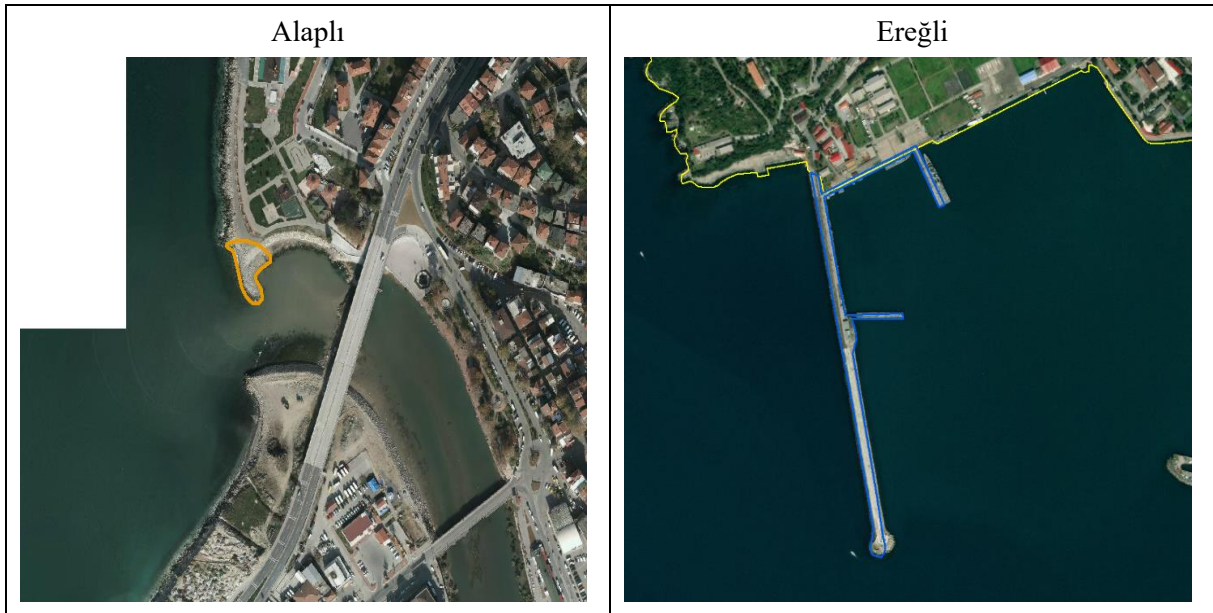
Yerinde yapılan çalışmalarda 3194 sayılı İmar Kanunu ile 3621 sayılı Kıyı Kanununa tabi olabilecek tüm kıyı yapıları tespit edilmiştir. Yapılan tespitlerden elde edilen veriler, kurum ve kuruluşlardan temin edilen veriler ile karşılaştırılmış ve bu yolla mevcut kıyı yapılarının plan durumlarına ilişkin 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.

Bu değerlendirmelerle birlikte halen faaliyette bulunan kıyı yapılarından Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı envanterinde yer alan, ağırlıklı olarak Kıyı Kanunu öncesinde eski bir tarihte projesine uygun olarak inşa edilen ancak onaylı imar planı bulunmayan veya erişilemeyen kıyı yapıları da bu bölümde ele alınmıştır.

Planlama alanının batısından doğusuna doğru imar planı bulunmayan kıyı yapıları incelendiğinde, Batı Zonguldak Alt Bölgesi Alaplı ilçe merkezinde, Alaplı Çayının denize çıkışında bulunan kıyı koruma yapısıyla ilgili herhangi bir plan/proje bilgisi bulunmadığı belirlenmiştir.

Yine Batı Zonguldak Alt Bölgesi Ereğli İlçesi kıyı kesiminde, Bozhane Balıkçı Barınağının kuzeyinde bulunan, askeri amaçlı olarak kullanılan ve yaklaşık 21694 m²'lik yüzölçümüne sahip dalgakıranın projesine uygun olarak inşa edildiği ancak onaylı imar planı bulunmadığı görülmektedir.

Şekil 43 Batı Zonguldak Alt Bölgesinde İmar Planı Bulunmayan Kıyı Yapıları

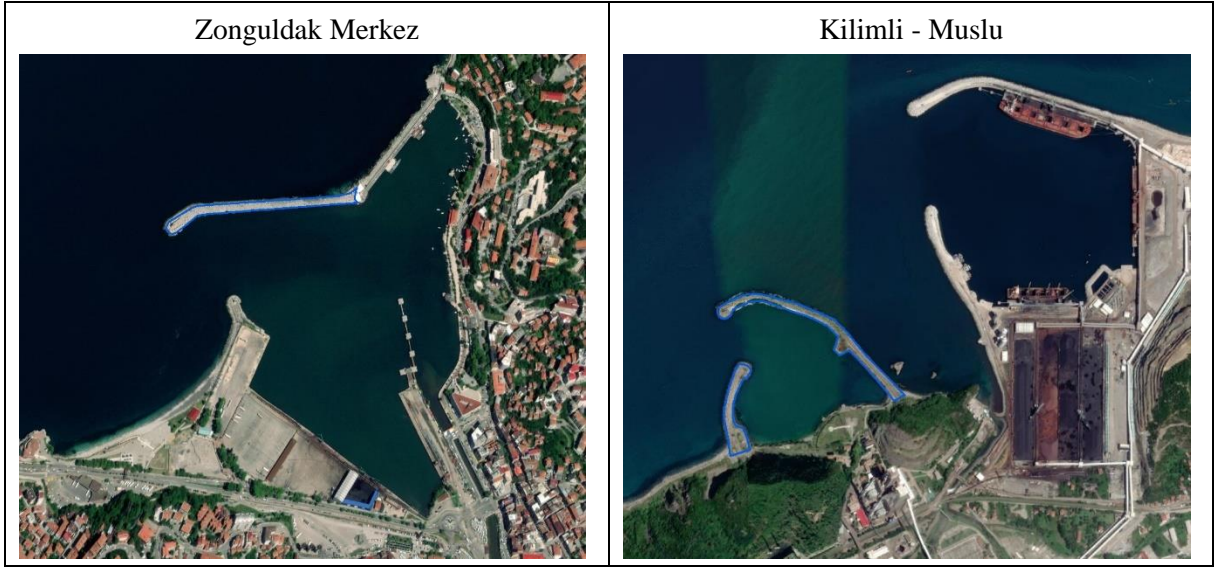


Planlama alanının Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde yer alan, Zonguldak kent merkezinin kıyı kesimindeki Zonguldak TTK Limanının onaylı imar planı bulunmaktadır. Ancak temin edilen

görüşlerde; limanın kuzeyinde bulunan dalgakıranının batı kesimi mevcut imar planlarında yer almamakta olup bu bölüme ilişkin bir ilave imar planı bilgisine erişilmemiştir.

Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde onaylı imar planı bulunmayan ancak Kıyı Kanunundan önce projesine uygun olarak inşa edildiği belirlenen bir diğer kıyı yapısı Çates Limanıdır. Kilimli İlçesinin Muslu Beldesinde, Erel Limanı ve Çatalağzı Termik Santralinin bulunduğu konumda yer alan kıyı yapısı yaklaşık 3,14 hektarlık bir yüzölçümüne sahiptir.

Şekil 44 Doğu Zonguldak Alt Bölgesi, Zonguldak Merkez ve Kilimli’de İmar Planı Bulunmayan Kıyı Yapıları



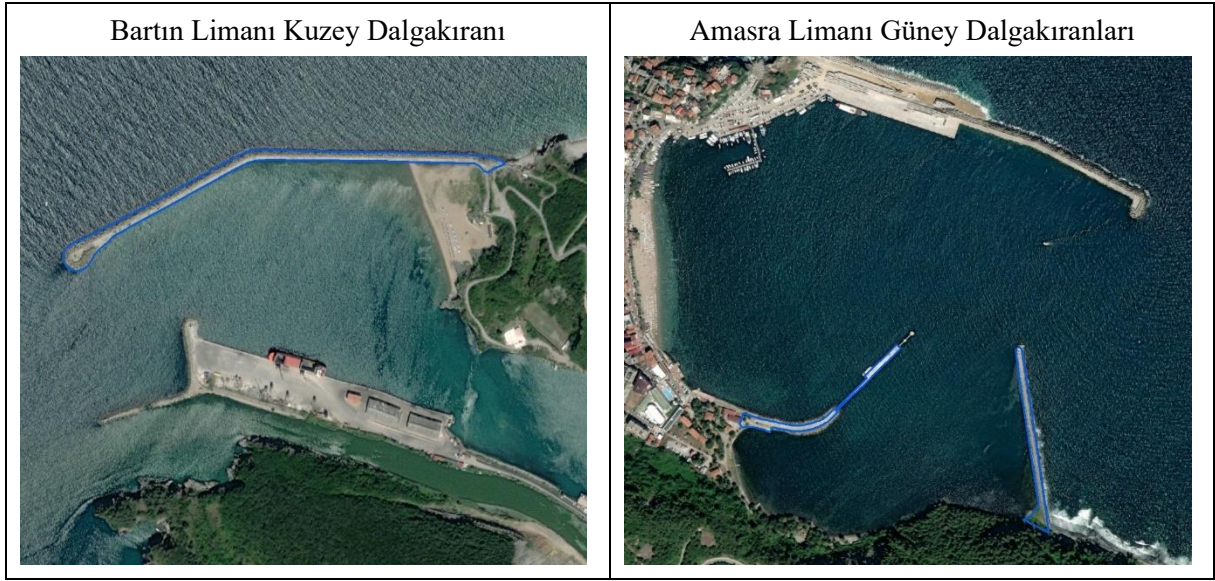
Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde onaylı imar planı bulunmayan bir diğer kıyı yapısı Çaycuma İlçesi Filyos Beldesi kıyı kesiminde bulunan ve denize doğru yaklaşık 310 m uzanan iskelelerdir.

Şekil 45 Doğu Zonguldak Alt Bölgesi, Çaycuma İlçesi Filyos Beldesinde İmar Planı Bulunmayan Kıyı Yapısı



Planlama alanının Bartın Alt Bölgesinde bulunan Bartın Limanına ait onaylı imar planları temin edilmiş olup mevcut kıyı yapısının imar planında öngörüldüğü şekilde faaliyet gösterdiği belirlenmiştir. Bartın Limanının kuzey kesiminde bulunan ve yaklaşık 16400 m²'lik bir alan kapsayan dalgakıranın projesine uygun olarak inşa edildiği ancak imar planının bulunmadığı tespit edilmiştir. Aynı alt bölgede bulunan, Amasra ilçe merkezinin doğu sahilinde konumlanmış olan Amasra Limanının güneyinde bulunan iki adet dalgakırana ait onaylı imar planı bilgisine ulaşılamamıştır. Projesine uygun inşa edilmiş olan kıyı yapıları toplamda 7700 m²'lik bir alan kaplamaktadır.

Şekil 46 Bartın Alt Bölgesinde İmar Planı Bulunmayan Kıyı Yapıları



Planlama alanının Batı Kastamonu Alt Bölgesinde, Cide ilçesi sınırları içindeki Kumluca Köyü'nde Irmak Çayının denize çıkış noktasında bulunan, derenin denize çıkışı için inşa edildiği anlaşılan bir mahmuz tespit edilmiştir. Bu yapının batısında, halen tekne imal, bakım ve çekek yeri olarak faaliyet gösteren alanın kıyı kesiminde de benzer bir kıyı koruma yapısı belirlenmiştir. Kurum ve kuruluşlardan temin edilen verilerde bu yapılara dair onaylı bir imar planına ve projeye rastlanmamıştır. Bu yapıların batı kesiminde, Cide Balıkçı Barınağının güneyinde, kıyı çizgisine dik olarak inşa edilen kıyı koruma yapılarına ilişkin de plan/proje bilgisi bulunmamaktadır.

Alt bölgenin doğu kesimindeki Doğanyurt İlçesinde bulunan ve yakın zamanda tamamlanarak faaliyet geçen Doğanyurt Balıkçı Barınağı projesine uygun olarak inşa edilip tamamlanmıştır. Ancak Doğanyurt Balıkçı Barınağına ilişkin onaylı imar planı bilgilerine erişilememiştir.

Şekil 47 Batı Kastamonu Alt Bölgesinde İmar Planı Bulunmayan Kıyı Yapıları



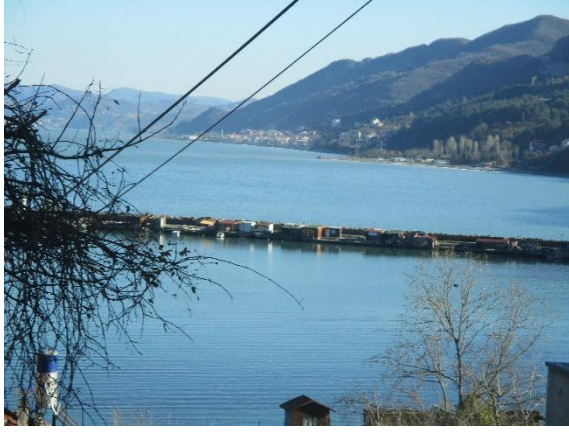
Yerinde yapılan arazi çalışmalarında bazı balıkçı barınaklarının kıyı kesiminde, imar planı bulunmayan, balıkçılık faaliyetlerinin dışında iskan amaçlı kullanılan yapılaşmalar bulunduğu tespit edilmiştir. Doğu Kastamonu Alt Bölgesinde, Bozkurt İlçesi İlişi Balıkçı Barınağı ile Çatalzeytin İlçesi Ginolu Balıkçı Barınağında bu duruma örnek yapılaşmalar dikkati çekmektedir.

Şekil 48 Balıkçı Barınaklarında Amaç Dışı Kullanım Örnekleri

Bozkurt İlişi Balıkçı Barınağı



Çatalzeytin Ginolu Balıkçı Barınağı



4.4.Riskli Alanlar ve Rezerv Yapı Alanları

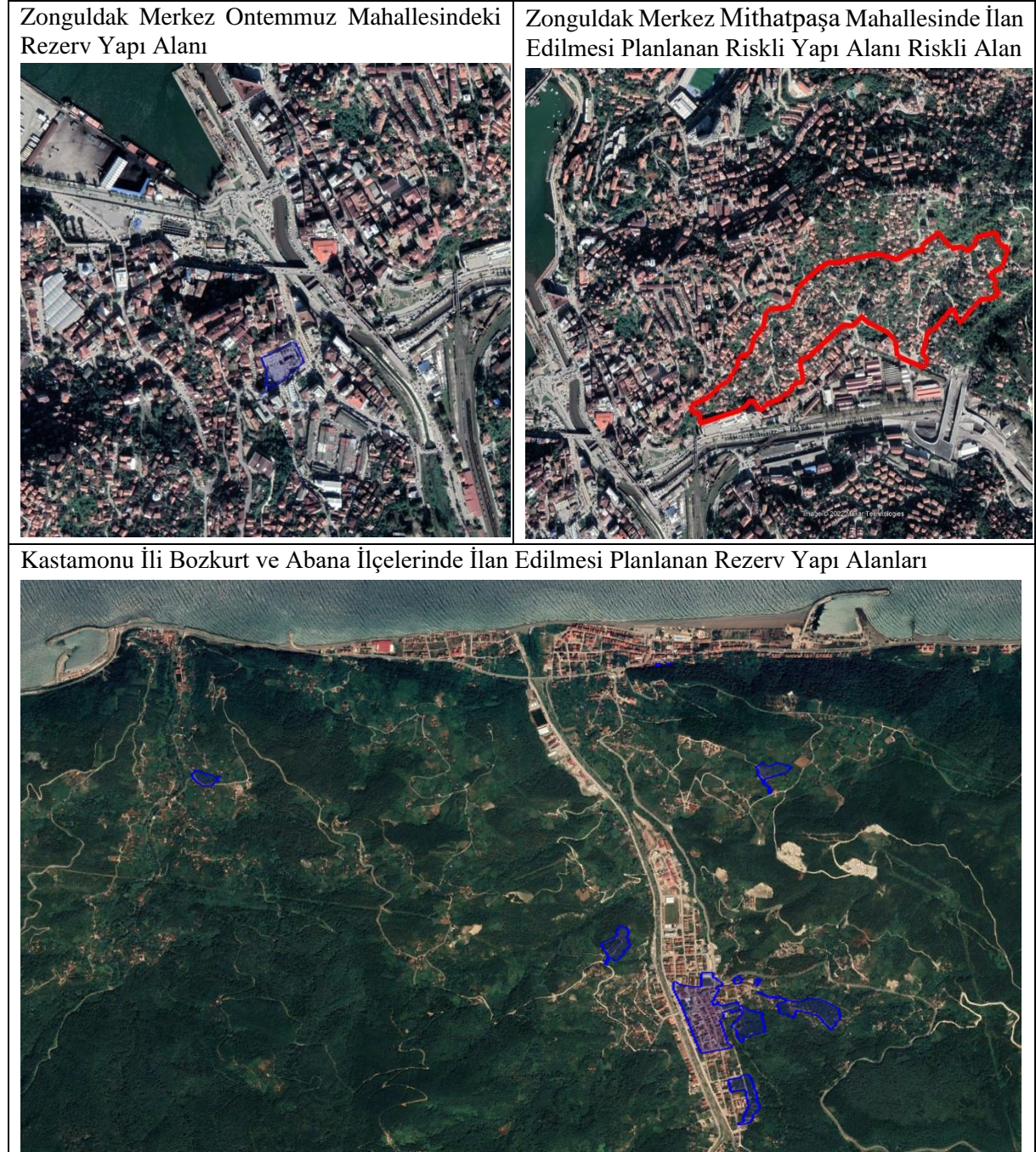
Riskli alanlar ve rezerv yapı alanlarının ilanı ile bu alanlarda yapılacak iş ve işlemler konusunda yetkili kurum olan Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün 18.01.2022 tarihli görüşüne göre çalışma alanı içinden 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanununa tabi alanlar bulunmaktadır.

Söz konusu görüşte Zonguldak İlinde 6306 sayılı Kanun kapsamında bulunan ve 12.01.2022 yılında ilan edilen 1 adet rezerv yapı alanı bulunduğu belirtilmektedir. Rezerv yapı alanı konum olarak Merkez İlçe, Ontemmuz Mahallesi 169 ada 36 parselde yaklaşık 5162 m²'lik bir alanı kapsamaktadır. Aynı görüşte yine Zonguldak İli Merkez İlçesi sınırları içinde bir adet riskli yapı alanının ilan edilmesiyle ilgili sürecin devam ettiği belirtilmektedir. Kurum görüşüne konu riskli alanın Merkez İlçe Mithatpaşa Mahallesi sınırları içinde yaklaşık 20 hektarlık bir alan kapladığı görülmektedir.

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün 18.01.2022 tarihli görüşünde Kastamonu İli Bozkurt ve Abana İlçe

sınırları içinde rezerv yapı alanı belirlenmesine ilişkin sürecin devam ettiği belirtilmiştir. Buna göre Bozkurt İlçesinde 24 hektar, Abana İlçesinde ise 1,7 hektarlık alanın bu kapsamda olduğu, söz konusu alanların ağırlıklı olarak 2021 yılında yaşanan sel felaketinden etkilenen bölge kapsamında yer aldığı tespit edilmiştir. 6306 sayılı Kanun uyarınca ilan edilen ve ilan edilme süreçleri devam eden alanlara aşağıdaki şekillerde yer verilmektedir. Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün görüşünde Bartın ilinde 6306 sayılı Kanun kapsamında herhangi bir alan olmadığı belirtilmiştir.

Şekil 49. Planlama Alanındaki Riskli ve Rezerv Yapı Alanları



Kaynak: Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğü'nün 12.01.2022 tarihli görüşü

5. SONUÇ VE DEĞERLENDİRMELER

Kıyılar, 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 kıyılar, 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.

Zonguldak-Bartın-Kastamonu İlleri BKAP çalışma alanındaki mevcut durum ve gelişme eğilimlerine ilişkin koşulların uluslararası ve ulusal düzeydeki değişikliklerden etkilendiği görülmektedir. BKAP çalışma alanının Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde faaliyet gösteren limanların hem karayolu hem de demiryolu bağlantıları bulunmaktadır. Yapımı tamamlanma aşamasında olan Filyos Limanı için demiryolu iltisak hatlarının inşasının planlandığı tespit edilmiştir. Ayrıca başta Filyos Limanı olmak üzere Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde bulunan limanlar, planlama alanının güneyinde yer alan ve 500.000 yolcu/yıl kapasitesine sahip Zonguldak-Çaycuma Havaalanı ile yakın bir konumda bulunmaktadır. Bu bakımdan Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde bulunan limanların karayolu, demiryolu ve havayolu olmak üzere çok modlu ulaşım bağlantıları açısından güçlü bir konumda olduğu görülmektedir. Ulaşım bağlantıları bakımından Batı Zonguldak Alt Bölgesindeki limanlar ele alındığında esas itibariyle bu bölgedeki taşımacılığın karayoluna dayandığı görülmektedir. Ancak Alaplı başta olmak üzere bu bölgedeki limanların hinterlandı ile demiryolu bağlantısını sağlayacak olan ve proje aşamasındaki Sakarya-Bartın demiryolu hattının tamamlanarak faaliyete geçmesi ile ulaşım olanaklarının güçleneceği değerlendirilmektedir. Hem Doğu Zonguldak hem de Batı Zonguldak Alt Bölgelerindeki limanların, ulusal düzeydeki üretim tesisleri ve hammadde ilişkileri açısından oldukça avantajlı bir konumda yer aldıkları görülmektedir.

Yeni yapılması planlanan limanlarla ilgili olarak çalışma alanının Batı Zonguldak Alt Bölgesinde, Alaplı Marmara Çimento Limanına dair projelerinin tamamlandığı ancak inşaa aşamasına geçilmediği tespit edilmiştir. Bunun dışında geçtiğimiz dönemde basında yer alan, Zonguldak'ın Alaplı ilçesinde yapılması düşünülen Alaplı Limanı ile ilgili olarak ise sorumlu kuruluş UAB'den herhangi bir görüş ve proje iletilmediği, ÇŞİDB'den de imar planı iletilmediği, söz konusu yatırımın tasarı aşamasında olduğu bu projenin gerçekleştirilmesi hususunda kesinleşen bir program bulunmadığı belirlenmiştir.

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 batısındaki endüstriyel gelişmelerin beklendiği gibi gerçekleşmesi bölgede deniz taşımacılığı ve liman kapasite kullanımında artışa neden olabilecektir.

Yat limanı planlaması ve yer seçimi standartları bakımından yapılan değerlendirmeler sonrasında, BKAP çalışma alanında mevcut 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. Zonguldak merkezde proje ve planlama çalışmaları tamamlanmış yat limanının halen inşa edilmemesinin en önemli nedeni yukarıda bahsedilen koşulların halen oluşmamasıyla ilgilidir. Planlama alanı genelinde yat kullanımına ilişkin koşulların orta ve uzun vadede kısmen oluşması sonrasında, yat limanına ilişkin projelerin gerçekleştirilmesinin gündeme gelebileceği değerlendirilmektedir.

Balıkçı barınaklarının planlaması ve yer seçimi standartları bakımından yapılan çalışmalar sonrasında Batı Zonguldak Alt Bölgesindeki balıkçılık faaliyetleri ile kıyı yerleşmelerinin çeşitli niteliklerine ilişkin koşulları değerlendirilmiştir. Halen işletilmekte olan balıkçı barınaklarındaki yer seçimi ölçütlerinin yerinde belirlendiği ancak bu alt bölgede balıkçı barınakları kapasite kullanımını ortalamasının % 80'i geçmiş olduğu, kısa-orta vadede bu alt bölgedeki mevcut balıkçı barınaklarının kapasitesinin geliştirilmesi veya yeni balıkçı barınağı inşasına ilişkin gelişmelerin değerlendirilmesi gerektiği tespit edilmiştir. Doğu Zonguldak Alt Bölgesinde halen işletilmekte olan Kozlu Balıkçı Barınağı % 79, Kilimli Balıkçı Barınağı % 45, Filyos Balıkçı Barınağı ise % 68 kapasite ile kullanılmaktadır. Bu alt bölgenin batısında bulunan Kozlu Balıkçı Barınağı kapasite kullanımını % 80 oranına yaklaşmıştır. Söz konusu balıkçı barınağının inşa edilmesi planlanan ek bir dalgakıranla büyütülmesi ve kapasitesinin geliştirilmesi planlanmakta olup alt bölgede kısa-orta vadede balıkçı barınakları açısından ek bir kapasite ihtiyacı bulunmadığı görülmektedir.

Bartın Alt Bölgesinde halen işletilmekte olan balıkçı barınaklarının günümüzdeki kapasite kullanımının alt bölge genelindeki ortalaması % 80'nin altındadır. Bu alt bölgedeki Tekkeönü ve Kurucaşile balıkçı barınakları özelindeki kapasite kullanımını % 80'e yaklaşmış durumdadır. Bu bakımdan orta vadede söz konusu iki balıkçı barınağının kapasitesinin bütütülmesine yönelik gelişmelerin değerlendirilmesi gerekecektir.

Doğu Kastamonu Alt Bölgesinde halen işletilmekte olan İnebolu Özlüce Balıkçı Barınağı % 83 kapasite ile, İnebolu Limanı/ Balıkçı Barınağı tam kapasitesinin üstünde, İnebolu Gemiciler

(Evrenye) Balıkçı Barınağı % 56 kapasiteyle, Bozkurt Yakaören (İlişi) Balıkçı Barınağı %36 kapasiteyle, Abana Balıkçı Barınağı % 17 kapasiteyle, Çatalzeytin (Ginolu) Balıkçı Barınağı % 86 kapasiteyle kullanılmaktadır. Bu bölgenin İnebolu kesiminde ortaya çıktığı görülen ek kapasite ihtiyacının UAB tarafından yapılması planlanan İnebolu Yeni Balıkçı Barınağı ile giderilmesi öngörülmektedir. % 83 kapasite ile kullanılan İnebolu Özlüce Balıkçı Barınağının ise inşa edilmesi planlanan ek bir dalgakıranla büyütülmesi ve kapasitesinin geliştirilmesi planlanmaktadır. Bunun yanında % 86 kapasite ile kullanılan Çatalzeytin Balıkçı Barınağı için kısa-orta vadede kapasite geliştirilmesine ilişkin projelerin gündeme geleceği değerlendirilmektedir.

BKAP alanında genel olarak üst ölçekten alt ölçeğe, kademeli olarak mekansal planların yürürlükte olduğu görülmektedir. Buna göre çalışma alanının batı kesimini olan Batı ve Doğu Zonguldak ile Bartın Alt Bölgelerinde Zonguldak-Bartın-Karabük Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planının, çalışma alanının Batı ve Doğu Kastamonu Alt Bölgelerinde ise Sinop-Kastamonu-Çankırı Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planının ÇŞİDB tarafından onaylandığı ve halen yürürlükte 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. incelenmiştir. 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.

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

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/>)

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

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.