

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

İSTANBUL İLİNDEKİ DOLGU ALANLARININ
SEÇİLEN ÖRNEKLERDE
KAMUSAL VE ÇEVRESEL AÇIDAN İNCELENMESİ

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Mehmet Emrah KÜÇÜKAKÇA

Denizel Çevre Anabilim Dalı

Danışman
Prof. Dr. Zinet Selmin BURAK

HAZİRAN, 2014

T.C.
İSTANBUL ÜNİVERSİTESİ
DENİZ BİLİMLERİ VE İŞLETMECİLİĞİ ENSTİTÜSÜ

Mehmet Emrah KÜÇÜKAKÇA tarafından hazırlanmış ve sunulmuş “İSTANBUL İLİNDEKİ DOLGU ALANLARININ SEÇİLEN ÖRNEKLERDE KAMUSAL VE ÇEVRESEL AÇIDAN İNCELENMESİ” başlıklı tez KIYI BÖLGELERİ YÖNETİMİ Bilim Dalında YÜKSEK LİSANS Tezi olarak kabul edilmiştir.

Tez Danışmanı

Prof. Dr. Zinet Selmin BURAK



Jüri Üyesi

Prof. Dr. Cem GAZIOĞLU



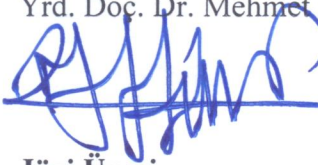
Jüri Üyesi

Prof. Dr. Lale BALAS



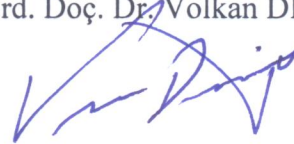
Jüri Üyesi

Yrd. Doç. Dr. Mehmet Ali AKKAYA



Jüri Üyesi

Yrd. Doç. Dr. Volkan DEMİR



Tez Savunma Tarihi: 20.06.2014

ÖNSÖZ

“İstanbul İlindeki Dolgu Alanlarının Seçilen Örneklerde Kamusal ve Çevresel Açından İncelenmesi” konulu yüksek lisans çalışması İstanbul’da geçmişten bugüne süregelen ve içinde bulunduğumuz günlerde sayıları artan dolgu alanlarının incelenerek İstanbul ili özelinde değerlendirmesini kapsamaktadır. İstanbul ilinde yapımı devam eden iki adet sahil dolgu projesinin olması tez konusunun belirlenmesi aşamasında belirleyici olmuştur.

İmar planları sürekli değişen, yeşil alanları hızla yok olan ve nüfusu artan İstanbul, kentsel yaşam standartları yönünden eksiklikleri giderek artan bir kent konumundadır. Plansız kentleşmenin etkileri ve dolgu işleminden ortaya çıkan rant olgusu, kent halkının ortak kullanım alanları olan İstanbul kıyılarında dolgu uygulamalarının artarak devam etmesine neden olmaktadır.

Tez çalışmamda mevcut idari ve cezai mevzuatı inceleyerek tespit ve önerilerde bulundum. Dolgu konusunda modern ve çevreci çözümler sunan Hollanda örneğini ülkemizdeki uygulamalarla mukayese edilebilmesi bakımından inceledim. Doğal yaşam alanları her geçen gün azalan İstanbul’da sahillerimizin doğal halleriyle kalması hususuna ve yapılması zorunlu olan dolgu işlemlerinin hangi yöntem ve amaçlarla yapılması gerektiğine dikkat çekmek istedim.

Yaptığım anket çalışması ile toplumun kıyı ve dolgu konusundaki bilgi seviyelerini, düşünce ve taleplerini tespit etmeyi amaçladım.

Tez konumun belirlenme aşamasından sonuçlanmasına kadar geçen sürede bana bilgi birikimiyle rehber, kişiliğiyle de destek olan değerli hocam Prof. Dr. Zinet Selmin BURAK’a ve çalışmama destek olan İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Enstitüsü’nün değerli öğretim üyelerine teşekkürü bir borç bilirim.

Eğitim hayatım boyunca beni sürekli destekleyen ve yüreklendiren annem Binnur KÜÇÜKAKÇA’ya ve eşim Selin KÜÇÜKAKÇA’ya sevgilerimi sunarım.

İÇİNDEKİLER

Sayfa

ÖNSÖZ	i
ÖZET	ii
ABSTRACT.....	iii
TABLO LİSTESİ.....	iv
ŞEKİL LİSTESİ.....	v
FOTOĞRAF LİSTESİ	vi
GRAFİK LİSTESİ	vii
KISALTMA LİSTESİ	viii
EK LİSTESİ.....	ix
I. GİRİŞ.....	1
1.1. Çalışmanın Amaç ve Kapsamı	1
II. MATERYAL ve METOT	2
III. BULGULAR.....	3
3.1. Dolgu Tanımı, Kullanım Alanları ve Özellikleri.....	3
3.1.1. Dolgu nedir?	3
3.1.2. Dolgunun kullanım alanları	4
3.1.3. Deniz kıyılarında dolgu teknikleri	5
3.1.4. Dolgu tipleri.....	6
3.1.4.1. Topraksız hafriyat yöntemi	6
3.1.4.2. Karışık hafriyat yöntemi	7
3.1.4.3. Beton iskele yöntemi	7
3.1.4.4. Yarı batık dolgu yöntemi	8
3.1.4.5. Borusal beton kanallı dolgu yöntemi	9
3.1.5. Dolgu yapımında dikkat edilmesi gereken hususlar	9
3.1.6. Dolgu işleminin kıyılara etkisi	11
3.2. Kıyı kullanım problemi.....	18
3.2.1. 1923–1950 Dönemi	19
3.2.2. 1950–1960 Dönemi	20
3.2.3. 1960–1984 Dönemi	22
3.2.4. 1984–2014 Dönemi	23
3.3. Kıyı Dolgu Alanları Yönetimi	24
3.4. Kıyı Mevzuatı-Kamu Yararı İlişkisi Kapsamında Dolgu İşleminin İrdelenmesi	30
3.4.1. Kıyı mevzuatının gelişimi	30
3.4.1.1. Geçmişten günümüze kıyı ile ilgili yasal düzenlemeler	31
3.4.1.2. Kıyı alanlarımızla ilgili olan diğer kanun ve yönetmelikler	38
3.4.1.2.1. 3194 Sayılı İmar Kanunu	38
3.4.1.2.2. 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu	38
3.4.1.2.3. 2872 Sayılı Çevre Kanunu	39
3.4.1.2.4. 6831 Sayılı Orman Kanunu.....	40
3.4.1.2.5. 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma	
Kanunu.....	40

3.4.1.2.6. 2873 Sayılı Milli Parklar Kanunu	40
3.4.2. Kıyı mevzuatı ve planlamasında yabancı ülke yaklaşımları	41
3.4.3. Kıyı mevzuatının kamu yararı yaklaşımıyla incelenmesi.....	44
3.4.4. Dolgu yoluyla arazi kazanımı.....	56
3.4.4.1. Kamu yararı ilkesi.....	58
3.4.4.2. Sürdürülebilirlik ilkesi	61
3.4.5. İdari ve yasal süreç	62
3.4.6. Dolgu yoluyla kazanılan araziler ve hukuki statüsü.....	62
3.4.7. Dolgu alanlarında yapılaşmanın hukuki statüsü.....	64
3.4.8. Dolgu işlemi neticesinde elde edilen araziler hakkındaki yargı kararları	66
3.5. Dolgu-Rant İlişkisi.....	67
3.5.1. Halkın dolgudan kaynaklanan kazancı	70
3.5.2. Yönetimlerin dolgudan kaynaklanan kazancı.....	70
3.5.3. Hafriyat firmaları ve ticari işletmelerin dolgudan kaynaklanan kazancı.....	71
3.6. Usulsüz Dolgu İşleminin Cezai Yaptırım Ve Teklifler	72
3.7. Dolgu Konusunda Uzman Bir Ülke -Hollanda Örneği.....	75
3.8. Kıyıların Korunması Konusunda Model Ülke-Fransa Örneği.....	80
3.9. İstanbul’da Yapılan Dolgu İşlemlerinden Örnekler.....	82
3.9.1. Maltepe sahil dolgusu	83
3.10. Anket.....	94
3.10.1. Anket uygulanan kitlenin ayırt edici özellikleri	95
3.10.2. Anket sorularına verilen cevaplar	97
3.10.3. Anket sonuçları	110
IV. TARTIŞMA VE SONUÇ	114
KAYNAKLAR	118
EKLER.....	124
ÖZGEÇMİŞ	136

ÖZET

İSTANBUL İLİNDEKİ DOLGU ALANLARININ SEÇİLEN ÖRNEKLERDE KAMUSAL VE ÇEVRESEL AÇIDAN İNCELENMESİ

Mehmet Emrah KÜÇÜKAKÇA

İstanbul yarımada özellikleri taşıyan ve bir boğaz sistemiyle iki yakaya ayrılmış bir kenttir. İstanbul kıyılarının geçmişten bugüne süregelen ve içinde bulunduğumuz günlerde artarak devam eden dolgu işlemine kontrolsüz, plansız ve yanlış yöntemlerle maruz kaldığı tüm bilimsel çevrelerce dile getirilen bir gerçektir.

Dolgu işlemine neden olan hatalı şehircilik anlayışının kıyıları baskıladığı ve bunun sonucu olarak kıyılarda dolgu uygulamalarının arttığı gözlemlenmektedir. Bu nedenle dolgu işleminin yapım nedenleri ve uygulanan metotlar bu çalışma dâhilinde incelenmiştir.

Modern ve çevreci kentlerdeki kıyı ve dolgu uygulamaları seviyesine ulaşabilmek için neler yapılması gerektiğine dair fikirler, dolgu konusunda uzman bir ülke olan Hollanda ve kıyıların korunması konusunda modern yaklaşımlar sergileyen Fransa örnekleri ışığında çevresel ve kamusal açıdan yapılan değerlendirme ile incelenmiştir. Dolgu işleminin kıyı mevzuatı ve kamu yararı kapsamında değerlendirmesi yapılarak dolgu sürecinde oluşan kazancın paylaşımı ve dağılımı incelenmiştir. İstanbul'da, yapımı, tezin yazım aşamasında devam eden Maltepe ve Yenikapı sahil dolgu alanı projeleri araştırılmıştır.

Yapılan anket çalışması kapsamında 110 kişi ile yüz yüze görüşülmüş, çoktan seçmeli anket katılımcı gruba uygulanmıştır. İstatistik programları kullanılarak anket sonuçlarının değerlendirmesi yapılmış, çalışma içeriğine dâhil edilmiştir.

Sonuç olarak bu çalışmada, geçmişten bugüne uzanan ve dolgu işlemine gerekçe yaratan sorunlar irdelenmiş, yasal mevzuat kronolojik olarak incelenmiş, dolgu sürecinde oluşan rantın analizi yapılmış ve gelecekte uygulanması gereken yöntemler hakkında fikirler sunulmuştur.

ABSTRACT

PUBLIC AND ENVIRONMENTAL ASSESSMENT OF RECLAIMED AREAS IN ISTANBUL THROUGH SELECTED CASE STUDIES

Mehmet Emrah KÜÇÜKAKÇA

Istanbul is a city, with the characteristics of peninsula on both sides which is divided into two by a straight system. Exposure of Istanbul coasts to uncontrolled, unplanned and wrong land filling methods continuously from past to present and lately increasing much more is a reality expressed by the scientific society.

Erroneous city planning causing the land filling process, pressurizes the coasts and a result of this it is observed that the coastal reclamation projects have been increased. Therefore, this study evaluates the reasons for land filling and the methods implemented.

To reach to the level of modern and environmentalist cities coastal management and reclamation policies, countries like Netherlands, an expert country in land filling and France, a country who presents modern approaches towards coastal conservation are evaluated in the light of environmental and common public interest are reviewed. Land filling, coastal legislation and in the context of general welfare evaluated and sharing and distribution of the gains obtained during the land filling process have been assessed. Maltepe and Yenikapi coastal reclamation projects in Istanbul, which were ongoing at the time of this thesis research, have been explored.

A face-to-face interview survey is conducted with 110 participants. The participants are asked to fulfill a multiple-choice questionnaire. Statistical programs are used to evaluate the survey results, and included in the study content. As a result, the problems causing land fill from past to present are evaluated in this study. Rules and legislation have been reviewed chronologically, the annuity costs occurring during the filling process have been analyzed and ideas about the methods to be implemented in the future have been presented.

TABLO LİSTESİ

Sayfa

Tablo 1. Türkiye’de kıyı mevzuatının tarihçesi.....	37
Tablo 2. Soru 6- soru 7 analizi.....	110
Tablo 3. Soru 6- soru 8 analizi.....	111
Tablo 4. Soru 4- soru 9 analizi.....	111
Tablo 5. Soru 4- soru 11 analizi.....	112
Tablo 6. Soru 12- soru 27 analizi.....	113
Tablo 7. Soru 4- soru 28 analizi.....	113

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1. Topraksız hafriyat.....	6
Şekil 2. Karışık hafriyat	7
Şekil 3. Beton iskele, rıhtım.....	7
Şekil 4. İskele dolgu tipi.	8
Şekil 5. Yarı batık yüzer dolgular	8
Şekil 6. Küt iskele yapımında su devir daimine katkı sağlayan borusal kanallar.....	9
Şekil 7. Derin deniz kıyılarında çelik beton ayaklı dolgu örnekleri	10
Şekil 8. Doğal kumsal kıyı tip yapımına örnek, sahil.	10
Şekil 9. Kıyı çizgisi, kıyı, kıyı kenarı, kuşak tanımlarını gösterir kroki.....	32
Şekil 10. Sahil şeridi tanımlarını gösterir kroki.....	33
Şekil 11. Sahil şeridi tanımlarını gösterir kroki.....	35
Şekil 12. Hollanda topraklarının deniz seviyesine göre durumu	77
Şekil 13. Yenikapı dolgu alanı temsili planı.....	89

FOTOĞRAF LİSTESİ

Sayfa

Foto 1. Alüvyon taşınması neticesinde oluşan bir doğal dolgu alanı-Almanya	4
Foto 2. İnsan eliyle oluşturulmuş bir dolgu alanı- Akyazı-Trabzon.....	4
Foto 3. Pina yarımadasının 2005 yılındaki durumu.....	12
Foto 4. Pina yarımadasının dolgu işlemi sonrasındaki durumu.....	13
Foto 5. Pina yarımadasının dolgu işlemi ve inşaat sonrasındaki durumu.....	13
Foto 6. Kıyı dolgusu hafriyat işlemleri-1	13
Foto 7. Kıyı dolgusu hafriyat işlemleri-2	13
Foto 8. Karadeniz sahil yolunun aşırı yağıştan sonraki durumu-1.....	15
Foto 9. Karadeniz sahil yolunun aşırı yağıştan sonraki durumu-2.....	15
Foto 10. Karadeniz sahil yolunun aşırı yağıştan sonraki durumu-3.....	15
Foto 11. 1999 Marmara depremi sonrasında Gölcük sahili-1.....	16
Foto 12. 1999 Marmara depremi sonrasında Gölcük sahili-2	16
Foto 13. 1999 Marmara depremi sonrasında Gölcük sahili-3.....	17
Foto 14. 1999 Marmara depremi sonrasında Gölcük sahili-4.....	17
Foto 15. 3.Havaalanının Yapılacağı Bölge	60
Foto 16. Dolgu yolu ile elde edilmiş tarım arazileri-Hollanda	77
Foto 17. Dolgu yolu ile elde edilmiş tarım arazileri-Hollanda	78
Foto 18. Dolgu yolu ile elde edilmiş ticari alanlar -Hollanda	79
Foto 19. Gemi yardımıyla doldurma işlemi-Hollanda.....	79
Foto 20. Derin denizden sahile borularla kum taşıma işlemi -Hollanda	79
Foto 21. Gemi yardımıyla doldurma işlemi-Hollanda.....	80
Foto 22. Yenikapı ve Maltepe dolgu alanlarının uydu görüntüleri-2013	82
Foto 23. Sahil dolgusu sonrasında Maltepe sahilinin durumu-2013	83
Foto 24. Maltepe sahil dolgusu sonrasında Maltepe sahilinin durumu-2013	86
Foto 25. Maltepe sahil dolgusu uydu görüntüleri-2013-1.....	87
Foto 26. Maltepe sahil dolgusu uydu görüntüleri-2013-2.....	87
Foto 27. Tarihi yarımadaının güney kesiminin uydu görüntüleri-2013.....	89
Foto 28. Yenikapı sahil dolgusu-2013.....	91
Foto 29. Marmaray kazıları sırasında ortaya çıkarılan tarihi eser ve kalıntılar	91
Foto 30. Miting sonrası Millet Caddesinde trafik durumu	92
Foto 31. Miting alanına deniz yoluyla ulaşım-30.04.2014	92
Foto 32. Yenikapı sahilinin dolgu öncesi durumu-2011.....	93
Foto 33. Yenikapı sahilinin dolgu sonrası durumu-2013	94
Foto 34. Maltepe sahilinin dolgu öncesi durumu-2011	94
Foto 35. Maltepe sahilinin dolgu sonrası durumu-2013	94

GRAFİK LİSTESİ

Sayfa

Grafik 1. Anket Uygulanan Kitlenin Cinsiyet Dağılımı	95
Grafik 2. Anket Uygulanan Kitlenin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı	95
Grafik 3. Anket Uygulanan Kitlenin Meslek Gruplarına Göre Dağılımı	96
Grafik 4. Anket Uygulanan Kitlenin Eğitim Seviyelerine Göre Dağılımı	96
Grafik 5. Anket Uygulanan Kitlenin Gelir Seviyelerine Göre Dağılımı	97
Grafik 6. Anket Uygulanan Kitlenin İkametgâh Bölgelerine Göre Dağılımı	97
Grafik 7. Soru 7'ye Verilen Cevaplar ve Dağılımı	98
Grafik 8. Soru 8'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı	98
Grafik 9. Soru 9'a Verilen Cevaplar ve Dağılımı	99
Grafik 10. Soru 10'a Verilen Cevaplar ve Dağılımı	99
Grafik 11. Soru 11'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı	100
Grafik 12. Soru 12'ye Verilen Cevaplar ve Dağılımı	100
Grafik 13. Soru 13'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı	101
Grafik 14. Soru 14'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı	102
Grafik 15. Soru 15'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı	102
Grafik 16. Soru 16'ya Verilen Cevaplar ve Dağılımı	103
Grafik 17. Soru 17'ye Verilen Cevaplar ve Dağılımı	103
Grafik 18. Soru 18'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı	104
Grafik 19. Soru 19'a Verilen Cevaplar ve Dağılımı	104
Grafik 20. Soru 20'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı	105
Grafik 21. Soru 21'ye Verilen Cevaplar ve Dağılımı	105
Grafik 22. Soru 22'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı	106
Grafik 23. Soru 23'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı	106
Grafik 24. Soru 24'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı	107
Grafik 25. Soru 25'ya Verilen Cevaplar ve Dağılımı	107
Grafik 26. Soru 26'ye Verilen Cevaplar ve Dağılımı	108
Grafik 27. Soru 27'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı	108
Grafik 28. Soru 28'a Verilen Cevaplar ve Dağılımı	109
Grafik 29. Soru 29'a Verilen Cevaplar ve Dağılımı	109

KISALTMA LİSTESİ

A.B.D	: Amerika Birleşik Devletleri
ÇED	: Çevresel Etki Değerlendirme
DLH	: Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü
FOTO	: Fotoğraf
GSGM	: Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü
İBB	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İSKİ	: İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi
İSTAÇ	: İstanbul Büyükşehir Belediyesi Çevre Koruma ve Atık Maddeleri Değerlendirme Sanayi ve Ticaret
K.H.K.	: Kanun Hükmünde Kararname
KM.	: Kilometre
M.	: Milyar
MD.	: Madde
PIM	: Programmi Integrati Mediterranei
R.G.	: Resmi Gazete
SPSS	: Statistical Package for the Social Sciences
STK	: Sivil Toplum Kuruluşu
TBMM	: Türkiye Büyük Millet Meclisi
TCK	: Türk Ceza Kanunu
TL	: Türk Lirası
TÜİK	: Türkiye İstatistik Kurumu
UNESCO	: United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization
UYG. YÖN.	: Uygulama Yönetmeliği
VB.	: Ve benzeri
VD.	: Ve diğerleri

EK LİSTESİ

Sayfa

EK.1. İstanbul 4. İdare Mahkemesi Kararı.....	124
EK.2. 7/9963 Sayılı Maltepe Dolgu Alanı Hakkında Verilen Soru Önergesi.....	125
EK.3. 7/18755 Sayılı Maltepe Dolgu Alanı Hakkında Verilen Soru Önergesi.....	128
EK.4. 7/18657 Sayılı Maltepe Dolgu Alanı Hakkında Verilen Soru Önergesi.....	130
EK.5. Katılımcı Gruba Yöneltilen Anket	132

I. GİRİŞ

1.1. Çalışmanın Amaç ve Kapsamı

Dolgu, denizden karasal alan elde etmek amacıyla yapılan ve deniz ortamına telafisi mümkün olmayan zararlar veren bir işlemdir. Ülkemizde yaygın olarak görülen dolgu işleminin, plansız ve kalitesiz olarak devam ettirilmesinin nedeni ise dolgunun dayandırıldığı kamu yararı kavramının, kıyı mevzuatımızda farklı yorumlanabilecek şekilde yer alması, dolgu işleminden yüksek miktarda rant elde edilmesi ve cezai yaptırımların yetersiz kalmasıdır. Uzun dönemli planlar yapılmaması, nüfus artış hızının tahmin edilememesi, zaman içerisinde oluşan göç hareketlerinin hesaplanamaması ve kontrol altında tutulamaması gibi nedenlerle İstanbul kenti ve özellikle kıyı alanları sürekli artan bir yapılaşma baskısı ile karşı karşıya kalmıştır. Bu baskı yerel yönetimleri kıyı alanlarında planlanması gereken altyapı ve üstyapı tesisleri için uygun yer bulamama sorunu ile karşı karşıya bırakmış ve bu sorun dolgu alanları oluşturularak bertaraf edilmeye çalışılmıştır. Bu döngü içerisinde ise en büyük zararı doğa ve kent halkı görmüştür.

Ekonomik anlamda kalkınma sürecinde doğal kaynaklar tüketilmektedir. Doğal kaynakların korunması, sürdürülebilir ve sağlıklı koşulların devamı ve bu doğal mirasın gelecek nesillere aktarılması sürecinde kamu yararının gerçekleştirilme yöntemleri tartışılmaktadır. Dolgu, bu kapsamda ele alınması gereken bir işlemdir.

Çalışma kapsamında dolgu teknikleri tanımlanmış, hatalı uygulamalar neticesinde oluşan zararlar anlatılmış, yapılan dolgu neticesinde oluşan kamu yararı kavramının mevzuat ışığında irdelenmesi ve cezai yaptırımların sorgulaması yapılarak, İstanbul ilinde biri tamamlanmış, diğerrinin yapımı devam eden iki adet dolgu alanı incelenmiştir.

II. MATERYAL ve METOT

“İstanbul İlindeki Dolgu Alanlarının Seçilen Örneklerde Kamusal ve Çevresel Açıdan İncelenmesi” başlıklı çalışmamızda akademik yayınların taranarak büro çalışmalarının oluşturulmasına ek olarak, İstanbul sahillerinde gözlem ve mülakat yapmak suretiyle saha çalışmaları yapılmıştır.

Büro çalışması kapsamında kütüphaneler, akademik yayınlar, yüksek lisans ve doktora tezleri incelenmiş, İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İSTAÇ A.Ş. faaliyet raporlarında teze katkı sunabilecek veriler elde edilmiştir.

Saha çalışmaları kapsamında İstanbul’un Maltepe ve Yenikapı bölgelerindeki dolgu şantiyelerinde gözlem yapılmış, kıyı bölgelerinde özellikle dolgu alanları civarında ikamet eden halk ile yüz yüze mülakat yapılmış, İSKİ görevlileriyle fikir alışverişinde bulunulmuştur. İstanbul ilinde önceki yıllarda yapılan dolgu çalışmalarına ait detaylı belgelere ulaşılammıştır. Bu nedenle 2010 yılı öncesinde oluşturulan dolgu alanları çalışma kapsamı dışında tutulmuştur.

29 sorudan müteşekkil anket 110 kişi üzerinde uygulanmış, sonuçları tutarlılık göstermeyen 10 sonuç çalışmaya dâhil edilmemiştir. Katılımcı grubun ayırt edici özellikleri incelenerek bu kapsamda elde edilen veriler Microsoft Excel ve SPSS istatistik programları vasıtasıyla hazır veri haline getirilerek çalışma kapsamında değerlendirilmiştir.

Dolgu işlemi konusunda kentte geçmişten bugüne uzanan uygulamalar, dolgu işleminin nedenleri, dolgu konusunda uzman ülkelerde dolgu işleminin nasıl ve hangi gerekçelerle yapıldığı, usulsüz dolgu işlemine uygulanan cezai yaptırımlar ve buna bağlı hukuki süreçlerin nasıl ilerlediği incelenmiş, ülkemiz açısından önümüzdeki yıllarda izlenmesi gereken dolgu politikasına dair fikirler sunulmuştur.

III. BULGULAR

3.1. Dolgu Tanımı, Kullanım Alanları ve Özellikleri

3.1.1. Dolgu nedir?

Kıyılar, geçmişten günümüze özellikle ekonomik nedenlerden dolayı insanlığın ilgi odağı olmuş alanlar, arttırılamayan doğal kaynaklardır. Kıyılar hava, su ve toprak hareketlerinin etkisiyle oluşur ve şekil değiştirirler. Söz konusu bu değişimler neticesinde kıyılar kullanıma elverişli hale gelebildiği gibi dik falezlerin oluşumu neticesinde efektif kullanımları açısından dışarıdan müdahaleyi de gerektirebilir. Denizlere açılma ve denizden faydalanabilme konusunda kıyılar; karasal yaşamın denizlere açılan kapıları, iki dünya arasındaki geçiş noktalarıdır. Geçmişten bugüne kıyılar, deniz ve kıyı alanını daha iyi bütünleştirebilmek maksadıyla tasarlanmak istenmiş, dolgu yoluyla kıyılar bir anlamda evcilleştirilerek kullanıma uygun hale getirilmiştir. Dolgu; su alanlarının su tarafında inşa edilen kalıcı yapıları tanımlayan bir kavramdır (Doğan v.d., 2005).

Dolgu tanımı için Kıyı Kanunu'nda yer verilmiş net bir açıklama bulunmamaktadır. Dolgu, kamu yararına yapılan bir idari işlemin sonucu olan ve imar hukukunda yapı olarak ifade edilen bir kavramdır. Ayrıca dolgu "...fiziki anlamda dolgu, kara ve su alanlarını birlikte içerisine alan, sabit veya taşınabilir tesisler olarak tanımlanmaktadır. Dolgu alanları; deniz, göl vb. su alanlarında ve bunların kıyı ve sahil şeridindeki uzantılarında inşa edilmektedir. Dolgu arazi kazanma amacıyla, gündeme gelen bir yapılanma türü olmakla birlikte yapımındaki temel şart kamusal bir gerekliliğin ortaya çıkmasıdır. Kıyı ile bir şekilde bağlantılı veya deniz alanını kullanan her türlü yapı dolgu tanımı içerisinde yer almaktadır ...”^{*} şeklinde tanımlanabilir.

^{*} Dolgu kavramı için bkz. E.DOĞAN, S.BURAK, M.A.AKKAYA, Türkiye Kıyıları Kavramsal Tanımlama-Planlama-Kullanım, Beta Yayıncılık, 2005, İstanbul

3.1.2. Dolgunun kullanım alanları

Dolgu alanları, oluşum biçimleri bakımından doğal ve yapay olarak ikiye ayrılmaktadır. Doğal dolgu alanları, akarsuların taşıdığı alüvyonlu toprakların akarsu ile denizin birleştiği noktada birikerek oluşturduğu deltalar, su veya rüzgâr erozyonu ile diğer doğal etkiler sonucu deniz özelliklerini yitirerek karalaşan araziler olarak değerlendirilebilir. Göksu Nehri'nin taşıdığı alüvyonlar neticesinde oluşan Göksu Delta'sı Foto 1 ile gösterilmiştir. Yapay dolgu alanları ise toplum ihtiyaçları gözetilerek insan eliyle doldurulan alanlar olarak tanımlanabilir (Ergin, 2006). Spor tesisi inşaa etmek maksadıyla dolgu çalışması yapılmış bir alan Foto 2 ile gösterilmektedir.



Foto 1. Alüvyon taşınması neticesinde oluşan bir doğal dolgu alanı-Göksu Deltası (www. <http://www.turkiyesulakalanlari.com>)



Foto 2. İnsan eliyle oluşturulmuş bir dolgu alanı- Akyazı-Trabzon (www.lojistikhatti.com)

Kıyı dolgu alanları; yapım tekniklerine, kullanılan dolgu materyaline, kullanım amacına göre değişik şekillerde sınıflandırılabilir. Bunlardan bazıları;

- * Islah Amaçlı: Bataklıklar veya hastalık üretmesi muhtemel yarı sulak alanlar,
- * Koruma Amaçlı: Bir limanı veya şehri dalgalardan koruma amaçlı inşa edilen dalgakıranlar,
- * Ulaşım Amaçlı: Köprüler, limanlar,
- * Rekreasyonel Faaliyet Amaçlı: Parklar, spor alanları,
- * Barınma ve Bakım Amaçlı: Limanlar, barınaklar, tersaneler, çekek yerleri,
- * Kamu Tesis Amaçlı: Fabrika, tesis, askeri bölgelerdir.

1990 yılında çıkarılan 3621 sayılı Kıyı Kanunu’nda doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanma ve bu araziler üzerinde yapılacak yapılar belirtilmiştir. 01.07.1992 tarihinde kabul edilen 3830 sayılı kanun değişiklikleri ile kıyıda ve doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan arazilerde inşaa edilebilecek yapılar tekrar belirlenmiştir. Günümüzde de yürürlükte olan mevcut kanun, devletin hüküm ve tasarrufu altındaki, kurutma ve doldurma yoluyla kazanılan arazilerde, “...kanunun 14. maddesinde belirtilen, iskele, liman, barınak, tersane, gemi söküm yeri, sabit olmayan, duş, gölgelik, soyunma kabini 6 m²’yi geçmeyen büfe, kirletici etkisi olmayan fosseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet, ahşap iskeleler, kara, deniz, hava ulaşımına yönelik altyapı ve tesisler, park, çocuk bahçesi, açık spor alanları ile açık alan ağırlıklı olmak üzere ve emsali aynı amaçla ayrılan alanın % 3’ünü yüksekliği 5.50 m.’yi aşmayan takılıp sökülebilir elemanlarla, inşa edilen lokanta, gazino, çay bahçesi, sergi üniteleri ve idare binalarını içeren fuar, piknik, eğlence alanları yapılabilir...”^{*} hükmünü taşımaktadır.

3.1.3. Deniz kıyılarında dolgu teknikleri

Kıyılarda uygulanan dolgu teknikleri kıyının yapısına ve fiziksel özelliklerine göre farklılık gösterir.

* 3830 sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik

Dolgu tekniklerinde bulunması gereken ortak özellikler şu şekilde özetlenebilir;

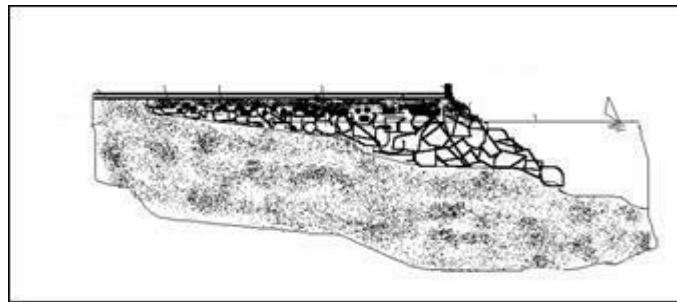
- * Kıyının doğal yapısına en az zarar verecek yöntemlerle uygulanması,
- * Deniz suyunun özümleme ve yenileme mekanizmasını bozmayacak veya en az zarara uğratacak şekilde projelendirilmesi,
- * Deniz suyunun ve deniz tabanının dolgu malzemeleriyle zarar görmemesine, kirlenmemesine özen gösterilmesidir.

3.1.4. Dolgu tipleri

Planlanan alanda yapılacak dolgu tipi deniz kıyısının derinliğine, kıyının doğal yapısına, doldurulacak alanın genişliğine ve kullanım amacına göre belirlenir. Bu teknikler aşağıda incelenmiştir.

3.1.4.1. Topraksız hafriyat yöntemi

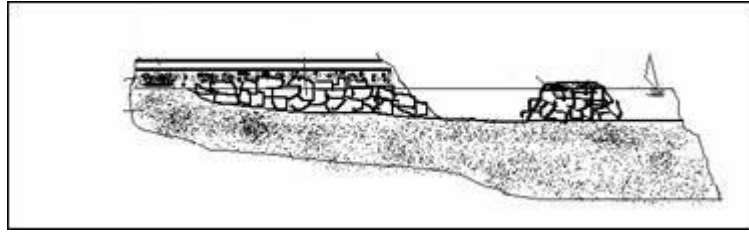
Sığ bölgelerde uygulanan bu yöntemde topraksız, iri kaya parçaları dolgu yapılacak alana yerleştirilir. Kaya parçaları arasında kalan boşluklar daha küçük kaya parçaları ve çakıl malzeme ile doldurulur. Daha sonra toprak dökülerek dolgu alanına malzeme döküm işlemi tamamlanır. Silindirler marifetiyle sıkıştırılan alan doğal çökme evresini tamamladıktan sonra dolgu alanı üzerine beton dökülerek işlem tamamlanır. Bu yöntemle oluşturulan alanlar rekreasyonel amaçlı kullanım için uygundur. Topraksız hafriyat yöntemi kullanılarak oluşturulan dolgu alanına ait şema Şekil 1’de gösterilmiştir.



Şekil 1. Topraksız hafriyat (www.dr-huso.com)

3.1.4.2. Karışık hafriyat yöntemi

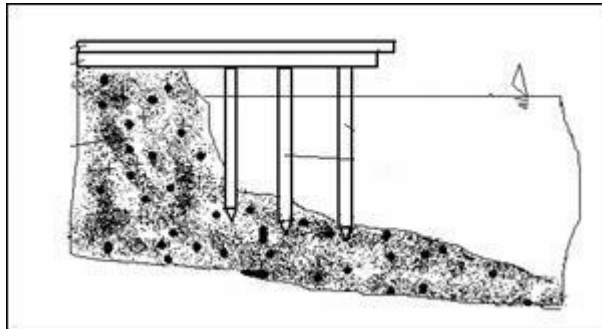
Sığ kıyıların topraklı hafriyatla doldurulması işleminde toprağın ve çamurun denize yayılmasını önlemek amacıyla dolgu yapılacak alan beton bir setle önceden çevrilir. Sığ sularda setin kurulmasında farklı yöntemler uygulanabilir. Bu işlem genel olarak küt iskele veya mendirek oluşumu ile dolgu alanının denizle irtibatı kesilmesi şeklinde uygulanır. Set içerisinde kalan alana karışık hafriyat dökülerek işlem tamamlanır. Şekil 2 ile gösterilen yöntem daha çok, geniş alanlı sığ sularda ve sulak arazilerin ıslahı maksadıyla yapılan dolgu uygulamalarında tercih edilmektedir.



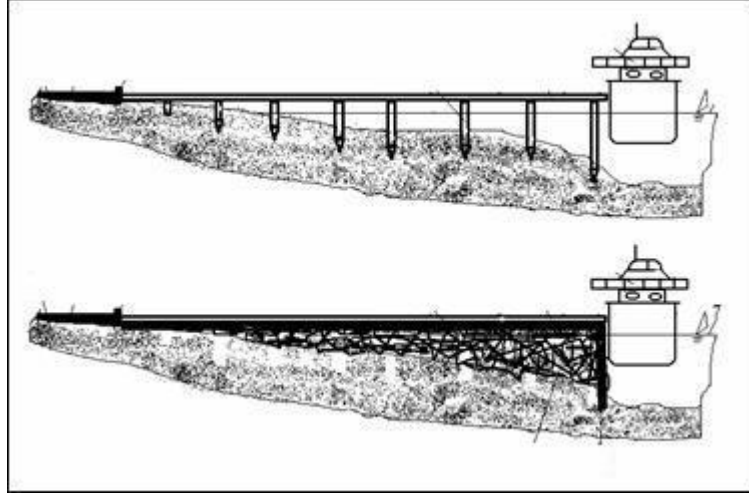
Şekil 2. Karışık hafriyat (www.dr-huso.com)

3.1.4.3. Beton iskele yöntemi

Beton iskele yöntemi dar ve sınırlı bir alanda oluşturulacak dolgu alanlarında kullanılır. Bu yöntem derin sahil kenarlarında araç ve yaya trafiğine yer kazandırmak veya otopark alanı oluşturma amacıyla tercih edilmektedir. Deniz tabanına yerleştirilen çelik-beton kazıklar üzerinde dolgu alanı oluşturulur. Şekil 3 ve Şekil 4 ile gösterilen beton iskele yönteminde deniz alanına hiçbir şekilde hafriyat malzemesi dökülmez. Bu yöntemin en büyük getirisi ise dar ve sınırlı bir alanda deniz ortamına zarar vermeden uygulanabilir olmasıdır.



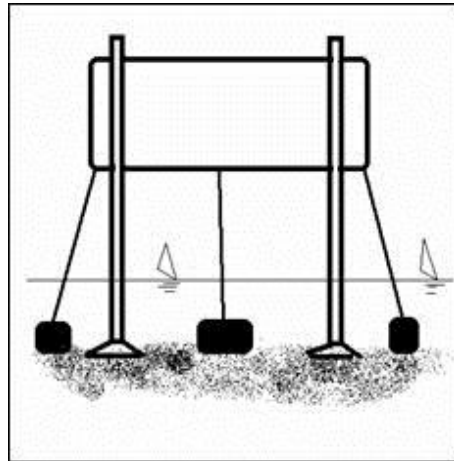
Şekil 3. Beton iskele, rıhtım (www.dr-huso.com)



Şekil 4. İskele dolgu tipi. (www.dr-huso.com)

3.1.4.4. Yarı batık dolgu yöntemi

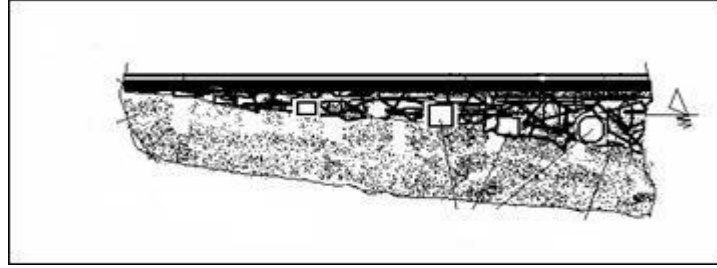
Yarı batık dolgu yöntemi iskele, dalgakıran, mendirek, dalyan gibi deniz yapılarına bir alternatif olarak değerlendirilmektedir. Bu yöntemde dolgu alanını iki veya daha fazla gövdeli geleneksel bir gemiye benzeyen yüzer unsurlar oluşturur. Şekil 5’de yüzer bir dolgu örneği görülmektedir. Bu dolgu tipinin güneş ışığının denizin alt katmanlarına inmesini engellemek dışında zararlı bir etkisi tespit edilmemiştir. Uygulama alanı eski haline getirilmek istenildiğinde yapının deniz dışına alınması yeterlidir. Fakat bu yapılar sabit olmadıklarından dolayı deniz ve hava hareketlerine kısmen maruz kalmaktadır.



Şekil 5. Yarı batık yüzer dolgular (www.dr-huso.com)

3.1.4.5. Borusal beton kanallı dolgu yöntemi

Dalyan, barınak, dalgakıran, küt iskele vb. dolgu uygulamalarında suyun devir daimini sağlamak maksadıyla borusal kanallı dolgu yöntemi tercih edilmelidir. Liman ve marina gibi içerisinde bulundurduğu yüzer unsurların veya deniz yapılarının denizden etkilenmesini engellemek maksadıyla yapılan dolgularda aynı zamanda liman içi canlı yaşamının devamı da kısmen sağlanabilir. Yapılan kanallar vasıtasıyla liman içerisinde bulunan su, devir daim yapma yoluyla kendini yenileyebilmektedir. Kirlenme, yosunlanma gibi durağan suyun yol açacağı zararlar da bu yolla en aza indirgenir. Şekil 6’da gösterilen borusal beton kanalların deniz tabanına yerleştirilmesi suyun temiz kalmasına, tazelenmesine katkı sağlar.



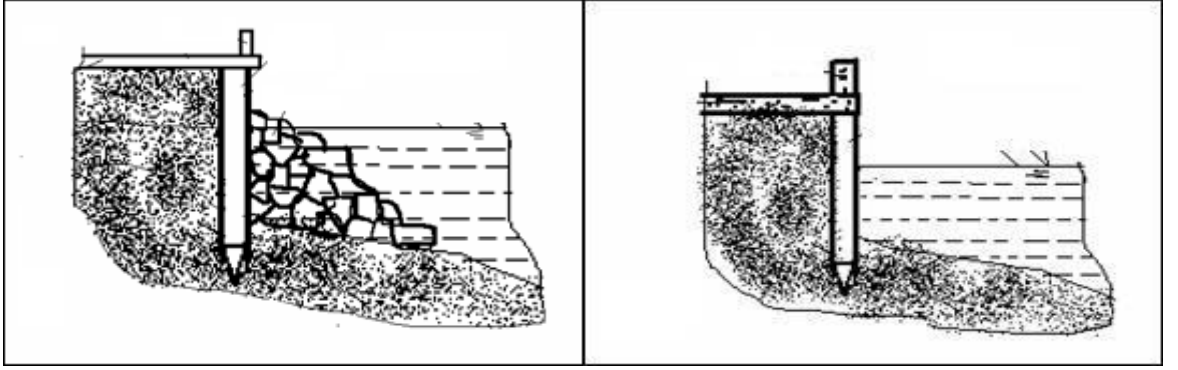
Şekil 6. Küt iskele yapımında su devir daimine katkı sağlayan borusal kanallar (www.dr-huso.com)

3.1.5. Dolgu yapımında dikkat edilmesi gereken hususlar

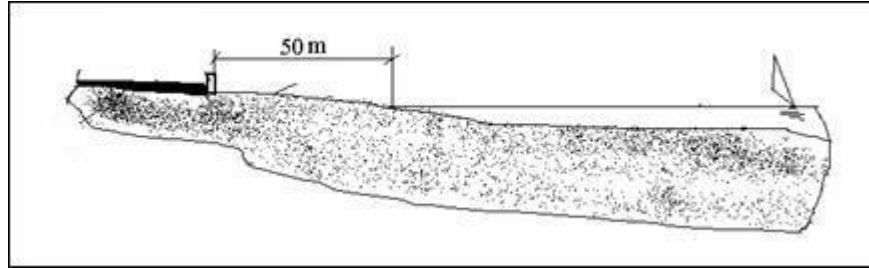
Dolgu alanı oluşturulurken dikkat edilmesi gereken bazı önemli hususlar vardır. Hatalı yöntemlerle ve uygun olmayan malzeme kullanılarak yapılan dolgu çevreye ciddi zararlar verir. Uygun olmayan malzeme kullanılarak inşa edilen dolgu alanları zamanla su içerisinde çözünerek hem efektif kullanım ömürlerinden kaybeder hem de deniz ve kıyı ortamının kimyasal dengesinin bozulmasına neden olurlar. Bu kapsamda dolgu yapılırken dikkat edilmesi gereken hususlardan bazıları aşağıda sıralanmıştır;

- * Dolgu alanına dökülen malzemeler, deniz seviyesinin üzerine çıkıncaya kadar iri ve mümkünse az boşluklu, topraksız kaya parçalarından seçilmelidir,
- * Su seviyesi üstündeki iri kaya parçaların arasına topraksız taşlar, çakıllar dökülerek bu tabakanın üzerine topraklı hafriyatın boşaltılmasına başlanılmalıdır,

- * İnşaat hafriyatı vb. malzemelerin dolgu yapımında kullanımına izin verilmemelidir,
- * Dolgu yapısı su akşını engellemeyecek ve değiştirmeyecek şekilde biçimlendirilmelidir,
- * Rıhtım ve kordon kıyısı denize dik inen duvarlarla sınırlandırılmamalı, kordon duvarı dolgunun kuru iç kesiminde Şekil 7’de gösterildiği şekilde inşaa edilmelidir.
- * Kullanılacak hafriyatın teknik özellikleri standartlara uygun olmalı, suda çözünmesi zor olan malzemeler tercih edilmelidir*,



Şekil 7. Derin deniz kıyılarında çelik beton ayaklı dolgu örnekleri
(www.dr-huso.com)



Şekil 8. Doğal kumsal kıyı tip yapımına örnek, sahil. (www.dr-huso.com)

- * Deniz tabanına dik inen kordon duvarlarının önüne çekik su seviyesine kadar iri kaya parçaları dökülmelidir. Şekil 8’de gösterilen bu yöntemle kayalar arasında ve üzerinde birçok mikro organizmanın, yosunun ve canlıların barınması mümkün olacaktır. Aynı zamanda, kordon duvarını döven sert dalgaların şiddeti azaltılmış ve kordon duvarının ömrü de uzatılmış olur.

* Detaylı bilgi için bkz. <http://www.csb.gov.tr/db/ced/editordosya/DOLGU%20PROJELER%C3%84%C2%B0.pdf>

3.1.6. Dolgu işleminin kıyılara etkisi

Denizlerdeki canlı yaşamının dağılımda en etkili olan unsur derinliktir. Denizlerdeki yaşamın %90'ı neiritik alan olarak adlandırılan ve 200 metreye kadar olan bölgedir. Güneş ışınlarının, besin kaynaklarının ve oksijenin en yoğun olarak bulunduğu bu bölgeler gün geçtikçe kirlilik vb. nedenlerle canlı yaşamı için uygun ortamı sağlamaktan hızla uzaklaşmakta bu nedenle denizlerdeki canlı nüfusu hızla azalmaktadır. Söz konusu alan içerisinde kalan kıyıların hatalı yöntem ve uygun olmayan malzeme ile doldurulması ekosistemi olumsuz etkilemektedir*.

Topraksız hafriyatla yapılan kıyı dolguları; balıklara barınak olan kaya kovuklarının ve otlakların dolmasına sebep olmakta, değerli kaya balıklarını göçe zorlamaktadır. Kıyı yapıları sonucu akıntıların yön değiştirmesi, bu akıntılar ile hareket eden planktonlardan beslenen balıkların da göç etmesine neden olmaktadır. Doğru yöntemlerle yapılan dolgunun az da olsa faydaları mevcuttur. Kaya ile yapılan dolgular pelajik balık türlerinin çeşitlilik ve yoğunluklarında azalmalara yol açarken, kaya balıklarının popülasyonunda artışa neden olmaktadır. Dolguda kullanılan kayalar, doğal resiflerin az olduğu bölgede, suni resif gibi görev yapmakta ve bu kayaların aralarındaki boşluklarda oluşan mikro habitatlar, biyolojik çeşitlilikte hızlı bir artışa yol açmaktadır. Suni resifler, özellikle genç canlıların beslenme ve üremelerine yardımcı olmaktadır (Yüksek vd., 2007).

Dolgu yapımı, kıyıların doğal güzelliklerinin kaybolmasına neden olur. Bu nedenle dolgu projesi çevreye, bilhassa deniz ortamına en az zarar verecek şekilde hazırlanmalı, dolgu uygulamasının projeye uygun olarak yapıldığı kontrol edilmelidir. Özellikle turizmle anılan kıyılarda hatalı yöntemler kullanılarak ve ticari amaçlarla dolgu yapılması sıklıkla karşılaşılan bir sorundur. Kıyıların uygun olmayan malzeme ile doldurulduğu uygulamalar başta olmak üzere, dolgu işleminin Kıyılarda dolgu alanları oluşturmak suretiyle ticari olarak cazip alanlar yaratılmak istenmektedir.

* Detaylı bilgi için bkz. https://obs.artvin.edu.tr/oibs/akademik/shr_files/66388195196_Su%20Kaynaklar%C4%B1n%C4%B1n%20Korunmas%C4%B1%20ve%20Y%C3%B6netimi_Hafta2.pdf

Muğla'nın Güllük Körfezi'nde bulunan Pina Yarımadası söz konusu duruma örnek oluşturmaktadır. Öncelikle bölgede kiralanan 85 dönüm orman arazisindeki çam ağaçları kesilmiş ve açılan alanda bir otel inşaa edilmiştir. İnşaat esnasında ortaya çıkan hafriyat Pina Yarımadası etrafına kaçak ve izinsiz olarak dökülerek iskele ve plaj oluşturulmak istenmiştir. İşlemin iptali için sivil toplum kuruluşları (STK) seferber olmuş, konuyu yargıya intikal ettirmiş, devletin yetkili makamlarına şikâyet ve talepleri iletmıştır. Bu baskı ve uğraşlar kısmen de olsa sonuç vermiş, yapılan dolgu alanı kaldırılmış fakat yarımada üzerindeki otel inşaatına engel olunamamıştır. Zaman içerisinde yarımada oluşun değişim Foto. 3-4-5'te net olarak görülmektedir.

Pina Yarımadası örneği hafriyat artıklarının denize dökülmesi yoluyla yapılan dolgu uygulamalarına verilebilecek en iyi örneklerden biridir. İnşaat, hafriyat artıkları veya çöp olarak nitelendirilen sınıflandırılmamış ve dönüştürülmemiş artık maddelerin dolgu işleminde kullanılması tehlikeli olduğu gibi zararlıdır.

Modern yöntemler ve zararsız malzemeler kullanılarak yapılan dolgunun bile çevreye zarar verdiği düşünüldüğünde yanlış yöntem ve malzeme kullanılarak yapılmış dolgunun ortaya çıkarabileceği zararların ne boyutlarda olabileceği ancak gelecek kuşaklarca net olarak görülebilecektir (Province, 2000).



Foto 3. Pina yarımadasının 2005 yılındaki durumu
(Milliyet Gazetesi 11.07.2012)



Foto 4. Pina yarımadasının dolgu işlemi sonrasındaki durumu
(Milliyet Gazetesi 11.07.2012)



Foto 5. Pina yarımadasının dolgu işlemi ve inşaat sonrasındaki durumu
(Milliyet Gazetesi 11.07.2012)

Topraksı hafriyatla dolgu yapımı esnasında dökülen malzemenin deniz ortamına karışması Foto 6 ve Foto 7’te görülmektedir. Dolgu yapımında kullanılan uygunsuz malzeme rüzgâr, akıntı, dalga gibi etkenlerle denizin derinliklerine yayılmakta, zamanla deniz tabanına çökmektedir. Bir kısmı ise yakın sahillerde tekrar karaya vurmaktadır.



Foto 6. Kıyı dolgusu hafriyat işlemleri-1
(www.dr-huso.com)



Foto 7. Kıyı dolgusu hafriyat işlemleri-2
(www.dr-huso.com)

Uygun olmayan malzeme kullanılarak yapılan dolgunun suda zamanla eriyerek yayılması sonucu su berraklığını ve sağlıklı fiziksel özelliklerini kaybeder. Çamurlu su içindeki katı atıklar zamanla deniz tabanına çökerek bir tabaka oluşturur. Bu tabaka canlıların, bitki örtüsünün, mikro organizmaların ve balık yavrularının oksijensizlikten telef olmalarına neden olmaktadır. Oluşan bu tabakanın bir diğer zararı da deniz tabanındaki bitki örtüsünün üzerini kaplayarak birçok balık türünün besin kaynaklarını yok etmesidir. Biyolojik ortamın değişimi o bölgedeki tüm canlı hayatını da etkilemekte, canlı çeşitliliğini azaltmaktadır.

Kıyıların doğal dengesinin bozulması deniz suyunun rejenerasyon görevini de yerine getirememesine neden olur. Kumluk, taşlık gerekse de kayalık özellikteki kıyılar, birçok mikro organizmaya, deniz canlısına ve yosuna ev sahipliği yapan alanlardır. Kıyıların doldurulmasıyla ilk etapta bu canlılar yok olmaktadır. Doğal kıyılarda barınabilen sağlıklı yosunlar, mikroorganizmalar, midyeler, kara dikenleri, deniz patlıcanları, salyangozlar, yengeçler, denizyıldızları, mamunlar, deniz böcekleri, karidesler vb.'nin suyun temizlenmesinde önemli rol oynadıkları bilinmektedir. Ayrıca birçok balık türünün besin kaynağının da söz konusu canlılar olduğu ve besin zincirinin herhangi bir noktasından yapılan müdahalenin bütün zinciri etkileyeceği ve canlı çeşitliliğini azaltacağı unutulmamalıdır (Aksungur, 2009).

Hatalı olarak planlanan dolgu projeleri deniz suyunun doğal akış dengesini de değiştirmektedir. Deniz suyunun doğal akış ritminin bozulması, deniz suyunun kendi kendini tazeleme, yenileme işlevini yitirmesine neden olmaktadır. Suyu karışan artıklar akıntı vasıtasıyla açık denizlere taşınmamakta, suyun tabanını bir örtü şeklinde kaplayarak, canlılar ile besin, ışık, oksijen gibi kaynakların bağı kopartmaktadır.

Hatalı dolgu uygulamalarının yağış, dalga, toprak kayması gibi nedenlerle yapısal bütünlüklerinin bozulduğu pek çok örnekte görülebilir. Fiziksel olarak zarar gören bu alanlar can ve mal kaybına sebebiyet verirler. Foto. 8–9–10'da denizin doldurulması suretiyle yapılan Karadeniz sahil yolunun yağış neticesinde uğradığı zarar görülmektedir.



Foto 8. Karadeniz sahil yolunun aşırı yağıştan sonraki durumu-1
(www.haberler.com)



Foto 9. Karadeniz sahil yolunun aşırı yağıştan sonraki durumu-2
(www.haberler.com)



Foto 10. Karadeniz sahil yolunun aşırı yağıştan sonraki durumu-3
(www.haberler.com)

Gölcük'te yaşanan deprem felaketi sonrasında dolgu alanlarının uğradığı zarar Foto. 11-12-13-14'te görülmektedir. 1999 yılında yaşanan Marmara Depremi her ne kadar bölge genelinde büyük yıkıma yol açmışsa da dolgu alanları üzerindeki etkileri ortalama zararın üzerinde olmuştur. Dolgu alanları ve üzerinde bulunan yapılar deprem sonrasında deniz alanına dâhil olmuştur. Bu nedenle binaların yıkılması sonucu değil suların yükselmesi nedeniyle boğularak hayatlarını kaybeden vatandaşlarımız olmuştur. Bu durumun en büyük nedeni ise dolgu alanlarında ve sahile çok yakın mesafelerde binaların inşaa edilmesidir.



Foto 11. 1999 Marmara depremi sonrasında Gölcük sahili-1
(www.ozelkalem.com.tr)



Foto 12. 1999 Marmara depremi sonrasında Gölcük sahili-2 (www.haberler.com)



Foto 13. 1999 Marmara depremi sonrasında Gölçük sahili-3 (www.haberler.com)



Foto 14. 1999 Marmara depremi sonrasında Gölçük sahili-4 (www.ozelkalem.com.tr)

İstanbul kıyılarında çeşitli amaçlarla oluşturulan dolgu alanları İstanbul kıyı çizgisi ve kıyı planlamasında dikkate değer değişikliklerin meydana gelmesine neden olmuştur. Kıyı alanlarında yoğun yapılaşma sonucunda oluşan baskı denizden gelen rüzgârların kentin iç bölgelerine ulaşmasını engellemektedir. Bunun doğal bir sonucu olarak trafik ve baca gazı gibi oluşumlar kentin üzerinin siyah bir duman tabakası ile kaplanmasına neden olmaktadır. Bu durum kent sağlığını da etkilemektedir. Ayrıca, rüzgârların serinletici etkisinden faydalanılamamasının doğal sonucu olarak klima gibi elektrikle çalışan suni serinleme yöntemleri devreye girmektedir. Denizden gelen rüzgârı kesilen bir şehrin sağlıktan ekonomiye pek çok kaleme zarar göreceği değerlendirilmektedir (Kurt v.d., 2008).

3.2. Kıyı kullanım problemi

Nüfusun hızla artması, sanayi toplumuna geçiş, üretimi artırma zorunluluğu, buna paralel olarak ulaştırmanın, enerji elde ediniminin ve nakliyesinin önem kazanması doğal kaynakların ve kent yerleşimlerinin öneminin artmasına neden olmuştur. Kıyılar, bu gelişim sürecinde ülkemizin iktisadi kalkınmasının gereği olan ulaşım, konut, turizm, sanayi vb. sektörler için zorunlu yatırım alanı haline gelmiştir. Ulusal ve uluslararası kıyı kullanım talebi doğal kaynağın değerini artırırken, kıt kaynakların azalması, kaynak üzerinde farklı kullanımları da beraberinde getirmiştir (Akkaya v.d., 1998).

8333 km'ye varan uzunluğu ile Türkiye kıyıları son otuz yıldır yoğun bir biçimde kullanılmaktadır. Ulaşım kolaylıklarının öncelikle kıyılara götürülmesi, turizmin tek kalkınma yoluymuş gibi gösterilmesi, kıyıda arazi ve konut sahibi olmanın özendirilmesi, dışa bağımlı turizm girişimlerinin teşvik edilmesi, kıyıya yönelik talepleri arttırmıştır.

Kıyı, bir ülkede sınırlı, ekonomik değeri yüksek ve çoğaltılamaz değerli bir kaynak olup, yanlış kullanıldığında ancak büyük maliyetler karşılığında yeniden kazanılabilen bir özelliğe sahiptir (Eke ve Karaaslan, 1997). Kıyıların kullanılması, korunması, geliştirilmesi gerçekte ülke topraklarının, doğal kaynakların toplumsal adalete ve kamu yararına kullanılması sorununun bir parçasıdır. Kıyı kullanım sorunları, gerçekte kıyı kaynaklarını kullanmada paylaşım sorunları yaşayan değişik çıkar gruplarının çatışmasının bir sonucudur.

Türkiye; kıyı uzunluğu ve kıyılarının sahip olduğu doğal kaynaklar bakımından dünyanın ve özellikle Akdeniz havzasının önde gelen ülkeleri arasındadır. Fakat mevzuattan kaynaklanan bazı sorunlar nedeniyle kıyılarımız yeterince korunamamaktadır. Bilinçsiz kullanım ve koruma tedbirlerinin yetersizliği gibi nedenlerden dolayı gelecek kuşaklara aktarmak zorunda olduğumuz kıyıların tehdit altında olduğu değerlendirilmektedir (Akça, 2004).

İstanbul, iki kıtada toprağı bulunan ve ülke yüzölçümüne oranla dar bir alanda kurulmuş olmasına rağmen nüfusun önemli bir bölümünü barındırması nedeniyle özel olarak

incelenmesi gereken bir kenttir. Coğrafi konumu ve İstanbul Boğazı'na hâkim olması nedenlerinden dolayı İstanbul, tarihteki pek çok devlet tarafından sürekli olarak egemen olunmak istenen bir kent olmuştur. Yukarıda yer verilen nedenler ile doğu ve batı uygarlıklarının buluşma noktası olması, İstanbul'un jeopolitik, stratejik ve ekonomik önemini arttırmaktadır.

1973 ve 1987 yıllarında 1. ve 2. boğaz köprülerinin yapılması İstanbul'da kentsel büyümeyi hızlandırmış, büyümeye paralel olarak nüfusun da plansız olarak artması engellenememiştir. 1985 yılında yapılan nüfus sayımında İstanbul'un nüfusu 5.068.512 iken, 2007 yılında bu rakam 9.044.859, 2012 yılında ise 13.854.740 kişiye yükselmiştir.*

Hızlı nüfus artışı ve kontrolsüz kentleşme sadece kent alanlarında değil, aynı zamanda kıyı alanlarında da etkili olmuş ve kıyılarda oluşan baskıyı arttırmıştır. 1950'den sonra kentleşmenin ve sanayileşmenin getirdiği hızlı büyüme kıyıların büyük bir hızla işgal edilmesine sebep olmuştur (Kılıçaslan, 2006; Bayram v.d., 2008).

Plansız kentleşmenin kıyı alanlarına yansımaları 1990'lı yıllara doğru ulaşım, sanayileşme ve yerleşim şeklinde gerçekleşmiştir. Kıyılar, insan odaklı kullanımın sağlanamaması, nüfus yapısının değişimi, sosyal ve ekonomik ihtiyaçların artmasına paralel olarak hızla artan kaynak ve mekân gereksinimi sonucunda biçimsel, yapısal ve çevresel değişimlere uğramış ve bunun neticesinde kıyı kullanım problemleri ortaya çıkmıştır. Çalışma kapsamında 1923–2014 yılları arası 4 döneme ayrılarak incelenmiştir.

3.2.1. 1923–1950 Dönemi

Kent kıyılarının değişimindeki en önemli husus, 20. y.y.'da otomobilin yarattığı ulaşımındaki karakter değişimi olmuştur. 1935 yılında Mustafa Kemal Atatürk tarafından İstanbul'a davet edilen ve 1951 yılına kadar çalışmalarını sürdüren şehir plancısı Henry PROST, Büyükdere caddesini, İstanbul Boğazı kıyısında bulunan sahil yolunu, Taksim

* Detaylı bilgi için bkz. Türkiye İstatistik Kurumu verilerine bakınız. www.tuik.gov.tr

bölgesindeki parkları ve Taksim’i tarihi yarımadaya bağlayan bir yeraltı tren hattını planlanmıştır. Bu planda Küçük Ayasofya-Samatya arasında sınırlı bir sahil yolu inşasını ve Florya’nın rekreasyon alanı olarak düzenlenmesini plan dâhiline almıştır (Daver, 1944).

Prost Planında; ulaşım hatları boyunca yayılan kentin kıyı ile bütünleşmesi, İstanbul silüetinin korunması, başta Boğaziçi olmak üzere halkın doğal güzelliklere ulaşması, kentte ulaşım ve altyapı yatırımları ile birlikte nitelikli binaların yapılması, tarihi değerlerin korunması ve restore edilmesi olarak belirlenen ilkeler ülkenin ekonomik kaynakları ile desteklenememiştir. İstanbul, Prost Planı aracılığıyla, Anadolu’nun canlandırılması için Ankara’ya giden zengin ve aydın bürokratlar ile İstanbul ekonomisinin önemli bir bölümünü oluşturan azınlıkların ülkeyi terk etmesinin kenti içine soktuğu ekonomik çöküntüyü aşarak durumun mekânsal izlerinden kendini kurtarmaya çalışsa da istenen gelişmeyi bu dönemde yakalayamamıştır. Söz konusu yıllarda kent yönetiminin yasal alt yapısının oluşturulmasına olanak hazırlayan 1580 sayılı Belediyeler Yasası (1930), Umumi Hıfzısıhha Kanunu ve ona bağlı olarak çıkarılan Gayri Sıhhi Müesseselere Ait Yönetmelik kentsel altyapı hizmetleri üretimi ve işlev alanlarının denetimi konularında önemli hamlelere yön vermiştir. Kentin imar planını yapmak üzere İstanbul Belediyesi İmar Müdürlüğü kurulmuştur.

1938–1949 yılları arasında sahil yolu planı, Unkapanı-Yedikule yolu olarak güncellenmiş fakat bu plan 15 yıllık bir bekleme süreci sonunda uygulanabilmiştir. Planlı dönem öncesi Boğaziçi’nde büyük dolgular yapılmamış, küçük rıhtım genişletmeleri yoluyla sınırlı müdahaleler yapılmıştır. 1944 yılında kullanıma açılan Bebek-İstinye karayolu hattı için rıhtımlar büyütülmüştür (Daver, 1944). Bu dönem, Henry PROST’un bazı fikirleri hayata geçirilememiş olsa da İstanbul’un ilk nazım planının yapılmış olması açısından önemlidir.

3.2.2. 1950–1960 Dönemi

1950’li yıllar İstanbul kenti için bir dönüm noktası olmuştur. Artan sanayileşme ile birlikte o zamana kadar görülmemiş hızdaki kentleşmenin yarattığı sorunların yaşandığı bu dönem çok partili rejim denemeleri açısından da bir ilk olmuştur. CHP’nin ideolojisine karşı çıkan Demokrat Parti için, Cumhuriyetin başkenti Ankara’ya karşı, Osmanlı başkenti olan

İstanbul, imar hareketlerinin yoğunlaşacağı kent olarak seçilmiştir (Kuban, 1996). 1950'den sonra Türkiye'de sanayileşmenin getirdiği hızlı şehirleşmeye paralel olarak genişlemeye başlayan İstanbul'a göç artmış, 1950'de yaklaşık 980.000 olan İstanbul'un nüfusu 1960'da yaklaşık olarak 1.500.000'a ulaşmıştır. İstanbul, özellikle 1950 yılından sonra aşırı göçlerin etkisi ile hızlı ve plansız kentleşme çabalarının saldırısına uğramıştır. Şehre akın eden bu göç dalgası neticesinde konut ihtiyacı başta olmak üzere kentin sosyal ve altyapı ihtiyaçları da artmış mevcut talebe karşılık verememeye başlamıştır.

Adnan Menderes'in 1950- 1960 yılları arasında sürdürdüğü İstanbul imar faaliyetleri, yeni bir İstanbul imgesinin oluşturulması açısından dönemidir. Bu bağlamda, metro yerine, karayolu yapımının tercih edilmesi, kentin yapılanmasında etkili olmuştur. İstanbul'un su yolu ile ayrılan Suriçi, Beyoğlu ve Anadolu yakalarının bağlantılarının hızlı ve rahat bir şekilde sağlanması, trafiğin düğüm noktası olan meydanların ve bu meydanlara açılan caddelerin genişletilmesi, kıyılardan başlayarak alternatif trafik yolları yapılması öngörülmüştür. Dönemin yükselen değeri olan karayolu, kent kıyılarını da etkileyerek sahil yolu şeklinde kent sınırlarını denize doğru genişletmiştir. Bu amaçla Henry Prost'un Küçük Ayasofya-Samatya sahil yolu önerisi, Adnan Menderes döneminde, Florya'ya kadar uzatılmış, Sirkeci-Florya sahil yolu projesi olarak uygulanmıştır. Prost Planı'ndan farklı olarak, kıyıda oluşturulan sahil yolu projesinde rekreasyon bandı yapılmamıştır (Gül ve Kılıç, 2002).

Bu dönemde parçalı dolgu yapılan yerler, Avrupa yakasında Arnavutköy, Akıntı burnu, Tarabaya, Emirgan'dır. Adnan Menderes dönemi imar planı uygulamaları nedeniyle yoğunlaşan eleştiriler İstanbul için yeni bir plan arayışını başlatmıştır. Bu kapsamda 1958 yılında çalışmaya başlayan İtalyan şehircilik uzmanı Prof. Dr. Luigi Piccinato'nun şu önerilerde bulunmuştur;

- * İstanbul kenti ile ilgili çözüm çevre ve bölge ölçeklerini içeren mekânsal örgütlenmede aranmalı,
- * Radial-Concentric kent modeli yerine sanayinin ve konut alanlarının desantralizasyonuna dayalı açık ve doğrusal gelişen bir kent sistemi kurgulanması ve buna bağlı olarak yerleşik alanda yoğunluğun düşürülmeli,

- * İstanbul bir üretim kenti değil, ticaret, kültür ve yönetim merkezi olmalı,
- * Haliç kıyılarındaki sanayi tesisleri temizlenmeli, Topkapı ve Rami’de kurulan sanayiye hizmet edecek şekilde Kazlıçesme- Bakırköy arasında bir liman kurulmalı,
- * Kâğıthane’de büyük bir hayvanat bahçesi yapılmalı, sur içi ve sur dışındaki yeşil alanların Marmara ve Haliç kıyılarındaki yeşil alanlarla bağlantısı sağlanmalı,
- * İstanbul’un turizm potansiyeli korunmalı ve özendirilmeli, tarihi eserler korunmalı, sahillerin yanlış kullanımı önlenmelidir.

20. yüzyılın başında yoğunlaşmaya başlayan ve sonraki dönemlerde giderek ölçeği büyüyen Haliç’teki sanayi alanlarının desantralizasyonu için çareler aranırken, Haliç dışında Alibeyköy, Rami-Topçular, Topkapı-Sağmalcılar, Sefaköy, Kazlıçesme-Zeytinburnu gelişen ve yoğunlaşan yeni sanayi alanları olarak ortaya çıkmıştır. Kentin bir başka sanayi aksı ise Beyoğlu yakasında Kâğıthane-Bomonti-Levent-Esentepe bölgesinde oluşturulmuştur.

3.2.3. 1960–1984 Dönemi

1961 yılından itibaren ülkemizde daha planlı bir kalkınma döneminin başladığı ifade edilebilir. İlk dönem kalkınma planları ile bölgelerarası dengenin sağlanması amacıyla bölgesel kalkınmaya önem verilmesi gerekliliği vurgulanarak, sanayileşme ve kentleşme desteklenmiştir. 1975 sonrası kalkınma planları ve sanayinin planlı desantralizasyonu ile birlikte kıyıların potansiyelinden yararlanmak amacıyla kıyı yerleşmelerinde turizmin özendirilmesine gayret sarf edilmiştir.

Marmara Bölge Planlama Bürosu, Luigi Piccinato’nun önerileri doğrultusunda, kıyı şeridindeki yoğun yapılaşma baskısını azaltmak için doğrusal bir kent içi gelişme aksı önermiştir. Hızlı deniz ulaşımının geliştirilmesini, metropoliten işlevlerin üst bir yönetim organı eliyle bölgeye yayılmasını, desantralizasyonun sanayi bölgeleri, haller ve üniversiteler vasıtasıyla gerçekleşmesi gerektiğini vurgulamıştır (Özdemir, 2007).

Belediyeler sınırlarını aşan problemlere çözüm üretmek için Marmara ve Boğazları Belediyeler Birliği’ni, bu kurumun metropoliten alanın koordinasyonunu sağlamakta yetersiz

kalmasıyla ise 1979 yılında İstanbul Belediyeler Birliği'ni kurmuşlardır. 1960 ve 1984 yılları arasında İstanbul'da Florya, Küçükyalı, Tuzla gibi banliyö yerleşme kıyıları parçacıl planlarla düzenlenmek istenmiştir. Deniz hamamları ve plajlar bu dönemde de eğlence ve rekreasyon alanı olarak kullanılmıştır. Açılan her plaj, farklı sosyo- ekonomik gruplara hitap ederken, farklı kimliklerde ve eğlence, rekreasyon mekânları olarak ortaya çıkmaya başlamıştır. Bu dönemde yapılan kıyı dolgu çalışmaları yeşil alan düzenlemesi ve rekreasyon amaçlı ve ulaşım amaçlı olmuştur (Özdemir, 2007).

3.2.4. 1984–2014 Dönemi

1985'te Tarihi Yarımada'da, Samatya'dan başlayan yıkımlarda Sirkeci-Florya kıyı bandı, rekreasyon planı uygulamaya konulmuştur. Batı Marmara kıyılarında, Sarayburnu'ndan Ataköy'e, mevcut sahil yollarına, rekreasyon alanları için genellikle ek dolgular ile genişletme yapılırken, Yeşilyurt-Florya arasında yeni dolgular yapılmıştır. Sirkeci-Florya kıyı bandı, dolgu alanının genişliğinden yararlanılarak halka açık kıyı rekreasyon kuşağı olarak düzenlenmiştir. Böylece kent kıyıda modern parklardan oluşan yeşil kuşak ile sarılmak istenmiştir. 1984 yılında Bedrettin Dalan'ın İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanı olmasıyla Haliç ve çevresini de derinden etkileyen sanayi ile birlikte merkezi iş alanının desantralizasyonu sürecinde gerçekleşen yıkımlar, önemli tartışmalara yol açmıştır. İki noktada odaklanan bu tartışmaların ilki; bu operasyonların bir plana dayandırılmaması, ikincisi ise; Haliç'in kimliği ile özdeşleşen bazı yapıların yıkılmasıdır.

Sanayinin desantralizasyonu ile başlayan süreçten özellikle kentin çeperlerinde yer alan nitelikli tarım ve orman alanları ile su havzaları da olumsuz biçimde etkilenmiş, altyapıdan yoksun, niteliksiz, kaçak konut alanları ve çalışma alanlarını içeren yerleşmeler hızla gelişmeye başlamıştır (Özdemir, 2007). İstanbul'un kanalizasyonunun toplanarak arıtılması için kolektörlerin kurulması ve bir arıtma tesisinin planlanması bu dönemde yapılmıştır. Sonraki dönemde bu uygulamalara devam edilmekte geç kalınması Haliç'i kirlilikle baş başa bırakmıştır. Haliç ve Marmara Denizindeki kirlenmenin baş aktörlerinden olan Haliç kıyılarındaki sanayi tesisleri ve gecekondu tarzı yapılaşmanın bu bölgeden temizlenmesi ve boşaltılan alanlara dolgu yapılması dönemin kıyı uygulamaları arasında yer almaktadır.

2000’li yıllarda İstanbul’un her iki yakasının güney kesimlerinde ve Boğaziçi’nde kıyının yapısını ve kullanımını değiştirecek önemli gelişmeler olmuştur. Bu gelişmelerin başında dolgu alanları gelmektedir. Bostancı Maltepe arasında kalan bölge eğlence ve rekreasyon alanları ile birlikte, büyük perakende alışveriş merkezlerinin, yığılma noktası olarak öne çıkmaya başlamıştır. Bostancı-Maltepe, Kartal-Maltepe, Kartal-Pendik-Tuzla, arasında kıyı düzenlemeleri dolgu sonrası etaplar halinde devam etmiştir. Düzenlemeler açık alanlar ve günü birlik kullanıma uygun mekânlardan ibaret kalmıştır.

Maltepe- Tuzla arasında kalan bölgedeki kıyı dolguları üzerinde rekreasyon alanları oluşturulmuştur. Üsküdar-Harem sahili ise, yeşil dokuyu bozan çok katlı rant tesisleri, restoranlar ve eğlence tesisleri arasında paylaşılırken, Şemsi Paşa camisinin çevresi yine çay bahçeleri ile kuşatılmıştır. Refüjler ise tasarımında yetersizlikler nedeniyle, halk tarafından piknik alanı olarak kullanılmıştır (Özdemir, 2007).

Bu dönemde yapılan dolgu çalışmaları yeşil alan düzenlemesi ve sahil yolu oluşturma amaçlı olmuştur. Dolgu yoluyla kıyı boyunca geniş alanlar elde edilmesine rağmen birincil amaç olan kentin deniz ile bütünleşmesi sağlanamamıştır

3.3. Kıyı Dolgu Alanları Yönetimi

Denizlerden kıyılara geçiş noktası olan kıyılar, canlılar ve özellikle de insanlar için tarih boyunca önemli yaşam alanları olmuşlardır. Dünya nüfusunun üçte biri kıyılarda yaşamaktadır. Bu nedenle kıyılar yıllar boyunca insanoğlunun gereksinimlerini karşılamak zorunda kalmışlardır.

Üç yanı denizlerle çevrili olan Türkiye’de de kıyılar; son on yılı yoğun olmak üzere, 1960’lardan beri, kentleşme, sanayileşme, turizm gibi arazi kullanımlarıyla karşı karşıyadır. Özellikle 1980’lerden sonra başlayan göç dalgası, kıyılardaki büyük ölçekli arazilerin amaç dışı kullanımlarına, şehrin kıyı çizgisini baskılamasına ve yönetimlerin de bu çizgiyi dolgu yoluyla denize doğru ötelemesine neden olmuştur.

Kıyı bölgelerindeki nüfus artışı neticesinde oluşan baskı neticesinde ortaya çıkan sorunlar şu şekilde özetlenebilir;

- * Kıyı alanları üzerindeki taleplerin doğru değerlendirilmemesinden kaynaklanan planlama ve neticesinde oluşan altyapı sorunları,
- * Kıyılardaki canlı çeşitliliğinin, suyun ve kıyının kirletilmesi neticesinde azalması,
- * Kıyılardaki plansız ve kaçak yapılaşma neticesinde zarar gören tarihi eserlerin örnek olarak verilebileceği kültürel sorunlar,
- * Kıyı alanlarında oluşan sektörel değişimlerden kaynaklanan sosyal ve iktisadi sorunlar,
- * Dönemsel nüfus artışının oluşturduğu altyapı sorunları,
- * Mevzuattaki eksiklikler nedeniyle ortaya çıkan kurumlar arasındaki koordinasyon sorunu,
- * Hatalı analizler neticesinde oluşturulan planların icra safhasında uygulanamaz olmasından kaynaklanan plan-icra sorunlarıdır (Döker, 2006).

Kıyılar geçmişte insan aktivitelerinin en yoğun yaşandığı, gelecekte de yaşanacağı bölgelerdir. İnsanoğlunun kıyılarda yaşama isteği bu bölgelerde barınma ve ticari faaliyetlerini gerçekleştirebilmesine olanak sağlayan yapılar inşaa etmesine neden olmuş ve bu durum kıyıları her geçen gün değeri artan alanlar haline getirmiştir. Kıyının kara tarafında yapılaşma için uygun alanların tükendiği hallerde insanoğlu çareyi deniz alanında yapılaşmakta bulmuştur. Kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında kalan alanda yapılacak yapılar kıyı yapıları olarak tanımlanmıştır. Bunlar: iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkthane, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi kıyının kamu yararına kullanımını ve kıyıyı korumak amacına yönelik altyapı ve tesisler ile faaliyetlerinin özellikleri gereği, kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri gibi, özelliği olan yapı ve tesislerdir.

Bu tanım kapsamında yer alan her türlü kalıcı yapı dolgu olarak tanımlanmıştır. Türkiye’de kıyılar, Kıyı Kanunu’nun yürürlüğe girdiği 1984 yılına kadar 1933 tarihli Yapı ve Yollar Kanunu’na, 1956 tarihinden itibaren İmar Yasası ve bu yasalarla ilgili yönetmeliklere

ilave edilen maddeler değiştirilerek idare edilmiştir (Keleş, 2013). 1984 yılında yürürlüğe giren Kıyı Kanunu 1986 yılında iptal edilmiş, kıyılarda yapılaşma Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın (Yeni Adı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı) 1987 yılında yayınladığı genelge ile yöneltmiştir. 1990 yılında çıkan (3621 sayılı) ikinci Kıyı Kanunu'nda 1992 yılında yapılan değişiklikle kıyı şeridi 100 m. olarak belirlenmiş, 2 Nisan 2013 tarihli resmi gazetede yayımlanan yönetmelik değişikliği ile bu rakam 50 m. olarak değiştirilmiştir. Aynı kanunun 7. maddesi kamu yararı için deniz kıyılarında doldurma ve kurutma yoluyla arazi kullanımına onay vermektedir. 1994 yılında, 21890 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan yönetmelik değişikliği kısaca dört konuda özetlenebilir;

- * Günübirlik turizmin tanımına getirilen çeşitlendirme,
- * Kısmi yapılaşma tanımına getirilen değişiklik,
- * Kıyı tanımı ve kıyı kenar çizgisi tespitine getirilen teknik değişiklik,
- * Dolgu ve kurutma yolu ile elde edilen alanlar üzerinde yer alabilecek arazi kullanımlarına ilişkin çeşitlendirme.

Dolgu yapımının kıyı alanlarına verdiği zarar nedeniyle 1997 yılında yayınlanan son Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Yönetmeliği'ne göre bilimsel önemi olan jeolojik ve jeomorfolojik oluşumların bulunduğu alanlarda ulaşım sisteminin altyapı faaliyetleri için (iskele, karayolu) ÇED Raporu talep edilmektedir. Dolgu alanlardaki yapıların imar işlemleri 3621 sayılı Kıyı Kanunu ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığının görev ve sorumluluğundadır. İskele dolgu alanları onaylarında Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın, DLH Genel Müdürlüğü'nün, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ÇED ve Planlama Genel Müdürlüğü'nün, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı Tarımsal Üretim Genel Müdürlüğü ve Koruma Kontrol Genel Müdürlüğü'nün, sit alanları dâhilinde ise Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı'nın, Karayolları Genel Müdürlüğü'nün görüşleri alınır (Bakanlık ve müdürlüklerin güncel adları kullanılmıştır).

İşletme izinleri ise Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından verilmektedir. Yapılacak yatırım turizm alan veya merkezleri içinde ve turizm amaçlı ise imar planları Kültür ve Turizm Bakanlığınca onaylanır. Yapılacak yatırım özel çevre koruma

alanları içinde yer alıyor ise izin hususunda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı sorumludur. Balıkçı barınakları Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı'nın, yat limanları ise Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın sorumluluğundadır. Yatırımcı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanan imar planı, Demiryollar Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) tarafından onaylanan uygulama projesi, (turizm alan ve merkezinde yer alan turizm amaçlı yapılar için) Kültür ve Turizm Bakanlığı'ndan alınacak yatırım belgesi ile birlikte Milli Emlak Genel Müdürlüğünden izin belgesi ve ilgili idareden (Belediye veya Valilik) yapı ruhsatı almak zorundadır. Uygulama Projeleri DLH tarafından incelenir, onaylanır ve DLH denetiminde gerçekleştirilir. İnşaatın bitiminde ise Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'ndan işletmeye açma yazısı olarak tekrar ilgili idareye başvurulur ve işletme ruhsatı alınır (Bakanlık ve müdürlüklerin güncel adları kullanılmıştır).

Kıyıda doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan arazilerde planlama ve yapılanma konusunda etkin kurum ve kuruluşlar Genel Kurmay Başkanlığı, Maliye Bakanlığı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Gümrük ve Ticaret Bakanlığı, Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı, Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığı, Bilim, Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı, Kültür ve Turizm Bakanlığı, Orman ve Su İşleri Bakanlığı'dır.

3.4. Dolgu Yapımının Nedenleri

Kıyı alanları sundukları doğal, ekonomik ve sosyal olanaklar nedeniyle geçmişten günümüze ilgi odağı olmuş alanlardır. Bu kaynakların coğrafi ölçekte eşit dağılmamış olması, ulusal ve uluslararası artan talepler karşısında sürekli tartışma konusu olmaktadır. Artan taleplere bağlı olarak doğal kaynakların artırılabilmesi, doğal olmayan kaynak oluşturma süreçlerini gündeme getirmiştir. Doğal olmayan yollardan toprak kazanma konusundaki en belirgin örnek dolgu ve kurutma yoluyla karasal alan kazanma işlemidir. Dolgu, denizel ortamdan karasal alan elde edilmesine imkân verirken, kıyı değerlerinin kaybolmasına neden olmaktadır. Anayasada kıyı ve dolgu alanlarının kullanımını düzenleyen temel ilke bu alanlardan yararlanmada kamu yararının sağlanmasını, bu alanların korunmasını ve sürdürülebilir kullanımını öngörmektedir (Çakmak v.d., 2002).

Doldurma ve kurutma işleminin zorunlu hallerde yapılabileceği, keyfiyete bağlı dolgu ve kurutma faaliyetinin yapılamayacağı, bu işlemlerin çevresel özellikler dikkate alınarak yapılması gerektiği, bu süreçte doğal çevrenin sosyo-ekonomik amaçlı bozulmasının önlenmesi gerekliliği kanun yapımında etkili olan temel felsefedir. Uygulamada bu alanlardan sorumlu kamu kurumları, mevzuatın öngördüğü kamu yararı ilkesine uygun olmayan gerekçelerle kıyı alanlarını doldurmakta veya dolgu yapımına göz yumarak doldurulan alanın zemininde kalan denizel canlı varlığının ve çevre dengesinin uğramış olduğu zararı ve durumun hukuki sorumluluğunu göz ardı etmektedir. Plansız ve kontrolsüz dolgu işleminin en büyük sebebi plansız ve kontrolsüz bir şehircilik anlayışına sahip olunmasıdır. İstanbul kentine ait imar planlarının sık sık değiştirilmesi ve çıkartılan imar afları neticesinde kent kıyıları, yapılaşmanın verdiği zararları tolere edemeyecek durumu gelmiştir.

İmar planları yapılırken analizlere ve şehrin gereksinimlerine ait tahminlere ihtiyaç duyulmaktadır. Çalışma kapsamında incelenen örneklerin İstanbul kentine ait örnekler olması nedeniyle İstanbul'a ait nüfus verilerinden örnekler vermek değerlendirme yapma açısından faydalı olacaktır. 1990 yılında yapılan nüfus sayımında yaklaşık 6.500.000 olan kent nüfusu 2014 yılı itibariyle 17.000.000 civarındadır.* Aynı yıllar arasında New York şehrinin nüfus artışının incelenmesi karşılaştırma yapabilmek açısından faydalı olacaktır. 1990 yılında 7.322.000 olan New York nüfusu 1.000.000 kişi artışla 2014 yılında 8.547.000 kişiye yükselmiştir.**

Planlanamayan ve kontrol edilemeyen ve hatta yapılan hatalı uygulamalarla istenmeden de olsa destek olunan göç dalgası, kentin plansız gelişimine neden olmuş, kenti sahip olduğu altyapı kapasitesinin çok üzerinde bir yükü taşımaya mecbur bırakmıştır. Şehrin genişleme isteği kıyılarla sınırlandırılmamış, kıyı kenar çizgisi oluşturulan dolgu alanlarından dolayı sürekli olarak denize doğru ötelenmiştir.

Ulaşım imkânları sözü edilen altyapı sorunları arasında başı çekmektedir. Artan araç ve insan trafiği mevcut ulaşım imkânlarını her geçen gün zorlayarak sahil yolları gibi

* Detaylı bilgi için Türkiye İstatistik Kurumu verilerine bakınız. www.tuik.gov.tr

** Detaylı bilgi için bkz. www.worldpopulationstatistics.com

alternatifler geliştirilmesine neden olmuş, yol yapımı için sahillerde yeterli alan bulunmaması nedeniyle de dolgu yapılarak sahil yolları ile İstanbul çevrelenmiştir. Sahil kenarındaki yapıların yıkılarak bu alanların kamu kullanımına tahsis edilmesi ise gerçekleştirilememiştir.

Yapı sahiplerinin kazanılmış haklarının varlığı, istimlâk bedellerinin yüksek olması, yıkımların oy kayıplarına neden olabileceği endişesi ve bu bölgelerde bulunan bazı yapıların tarihi eser niteliği taşıması bu alanlardaki yapıların yıkılmasına engel olan konuların başında gelir. Bu nedenle yönetimler dolgu yaparak sorunları çözme yolunu tercih etmiştir. 1950’de Avrupa yakasında Sirkeci-Florya hattı ile başlayan ve ulaşım sorununu geçici olarak çözen sahil yolu yapımı 1987 yılında Anadolu yakasında yapılan sahil yolu ile devam etmiştir.

Ortak kullanım alanı olması gereken sahillerin yola ve plansız yapılaşmaya kurban edilmesi yeşil alan ihtiyacını gündeme getirmiş, halkın ihtiyacı olan rekreasyon alanları ve sahil meydanları için yeni dolgu alanları oluşturulması yolu tercih edilmiştir. Dolgu işleminin, hafriyat artıklarının kullanıldığı ve yerel yönetimlere maddi kazanç sağlayan bir işlem olması ve bu alanlarda yeşil alan, park, çay bahçesi gibi uygulamaların halk arasında ilgi görmesi, yönetimlerin dolguya olan ilgisini arttırmıştır (Sağlık v.d., 2012).

Sahilde ve deniz alanında kurulması zorunlu olan tesisler için dolgu yapımı sürdürülebilir kalkınma açısından önemlidir. Söz konusu durumu kıyı gerisinde kurulan organize sanayi bölgesindeki fabrikaların hammadde ve üretimlerini deniz yoluyla nakletmeleri için bölgede dolgu alanı oluşturularak bir liman yapılması örnek verilebilir.

Limanlar, iskeleler, gemi inşaa ve söküm tesisleri gibi denizle direk olarak irtibatlı olmasına ihtiyaç duyulan alan ve tesislerin inşası maksadıyla yapılan dolgu işlemi kabul edilebilir bir uygulamadır. Fakat yerel yönetimlerin denizi doldurarak yeşil alan elde etme çalışmalarının kamu yararı kavramı ile açıklanamayacağı ve maddi gelir elde etme amacından öteye gidemeyeceği değerlendirilmektedir. Bir kentin zaman içerisinde tabi olacağı değişimin değerlendirilmesi ile yapılacak planlar o kentin kaç yıl sonra ne kadar metro ağına, ne kadar sağlık kuruluşuna, ne kadar yeşil alana ihtiyaç duyacağını kapsamlı ve şehircilik uygulamaları bu kıstaslara göre planlanmalıdır. Artan nüfus ve kısıtlı kaynakların hatalı

kullanımı, yerel yönetimleri geçici çözümler üretmeye itmektedir. Dolgunun, yerel yönetimlerce kabul görmesinin temel sebebi belediyelere para kazandırması ve halkın nazarında olumlu bir algı yaratmasıdır.

Ayrıca İstanbul gibi inşaat sektörünün yoğun olarak faaliyette bulunduğu bir kentte hafriyat döküm alanları değerli alanlar olarak kabul edilmektedir. İstanbul’da yapımı tamamlanan Yenikapı ve devam eden Maltepe dolgu alanlarının hafriyatı İnönü Stadyumu ve Ataşehir Finans Merkezi inşaatından çıkan hafriyat malzemelerden karşılanmaktadır.

Bu nedenle İstanbul’daki dolgu alanları için “hafriyat deposu” tanımının yapılması hatalı bir tespit olmayacaktır. İstanbul kenti özelinde yapılan değerlendirme neticesinde dolgu işlemine neden olan hususlar aşağıda sıralanmıştır;

- * Hatalı planlama neticesinde kentin kıyılara baskı oluşturması ve bu nedenle ortaya çıkan altyapı, yeşil alan ve ulaşım sorunları,
- * Zorunlu kıyı tesisleri,
- * Hafriyat artıklarının dolgu alanlarına depolanması suretiyle hem hafriyat artığı döküm alanı sorununun bertaraf edilmesi ve bu yolla maddi kazanç elde edilmesi,
- * Dolgu alanında yapılan sosyal tesislerden dolayı sosyal imkânları artan halkın duyduğu memnuniyet.

3.4. Kıyı Mevzuatı-Kamu Yararı İlişkisi Kapsamında Dolgu İşleminin İrdelenmesi

3.4.1. Kıyı mevzuatının gelişimi

Ülkemizde, kıyı alanlarındaki kullanımın biçimlenmesinde en önemli araç kıyı mevzuatıdır. Bununla beraber kıyılar ile ilgili mevcut diğer kanun ve yönetmelikler de kıyı kullanımını etkilemektedirler. Bu bölümde kıyı alanları ile ilgili mevzuatın gelişimi anlatılarak, diğer mevzuatın kıyı kullanımındaki etkileri incelenmiş, yabancı ülke mevzuatlarına ilişkin yaklaşımlar değerlendirilmiştir.

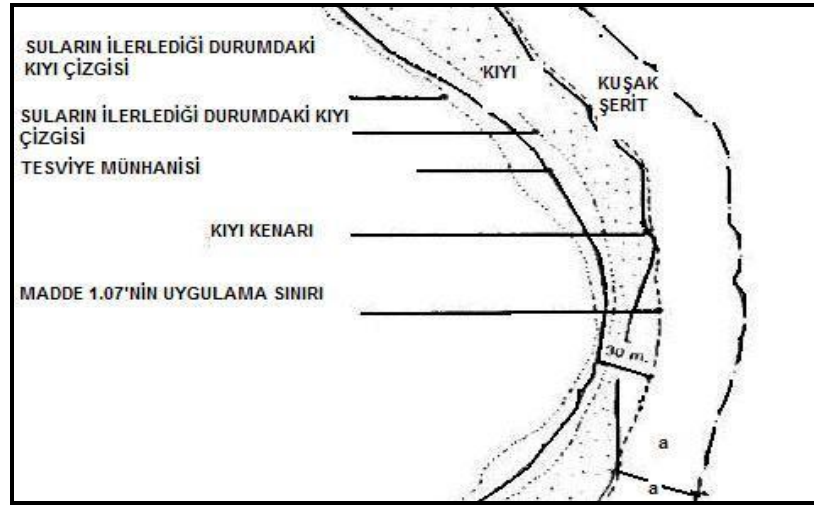
3.4.1.1. Geçmişten günümüze kıyı ile ilgili yasal düzenlemeler

Kıyı mevzuatının iki temel ilkesi; kıyı olarak tanımlanan yerdeki arazinin mülkiyeti ve kullanımına getirilen sınırlamalardır. Kıyının kamu malı sayılması ve özel mülkiyete konu olmaması hususu sınırlı değişikliklerle geçmişten günümüze kadar yürürlüğe giren her mevzuatta yer almıştır (Akça, 2004). Osmanlı toprak düzeninde kıyıların devlet malı sayıldığı bilinmektedir (Eke, 1995). 1858 sayılı Arazi Kanunu dolgu yapılmasına ve özel mülkiyete izin veriyorsa da 1876 sayılı Mecelle'nin 1234, 1237 ve 1264. maddeleri deniz ve göllerin herkesin ortak malı olduğunu ifade etmektedir. Kıyının Türk hukukundaki ilk yasal tanımı ve korunması ilkesi 1926 yılında kabul edilen 643 Sayılı Medeni Kanun'da yer almıştır (Eke, 1995). Medeni Kanun'un 641 ve 912. maddelerindeki "sahipsiz şeyler ile menfaati umuma ait sular, devletin hüküm ve tasarrufu altındadır" ibaresi ile kıyıların toplumun kullanımına açık alanlar olduğu, bu alanların özel mülkiyete konu olamayacağı ve kamu kullanımına tahsis edilen bu taşınmazların tescile konu olamayacağı vurgulanmıştır (Akça, 2004; Gezim ve Kiper, 1991).

1933 Tarihli 2290 Sayılı Belediye Yapı ve Yollar Kanunu'nun 4. maddesi, deniz ve göl kenarlarından 10 m. genişliğindeki bir bandın kamunun yararlanmasına ayrılmış bir yer olarak serbest bırakılmasını öngörmüştür. 1957 yılında yayınlanan İmar Nizamnamesinin 40. maddesi de su kenarından itibaren en az 30 m. Derinliğindeki bir bantta özel yapılaşmaya izin vermemiştir. 1966 yılında, Milli Kıyılar Kanunu hazırlanmış ancak yasalaşamamıştır (Gezim ve Kiper, 1991).

Mülkiyete ilişkin yaklaşımların çok eskilere dayanmakta olduğu ve kıyı alanı tanımının genellikle denizden itibaren belli bir mesafeyi kast eden bir bant olarak algılandığı anlaşılmaktadır. Kıyılarda düzenli yapılaşmanın sağlanması amacıyla kıyı kullanım ve yapılaşma koşullarına ilişkin kapsamlı ilk yasal düzenleme 6785 sayılı İmar Kanunu'na 1605 sayılı kanunla 1972 yılında eklenen 7. maddedir. Bu maddenin uygulama yönetmeliği ise 1975 yılında ek 8. madde ile sağlanmıştır. Söz konusu iki maddenin ilgili mevzuata eklenmesi suretiyle oluşan kıyı tanımları Şekil 9 ile gösterilmiştir. Kıyılarımızın gelecek nesillere bugünkü değerleri ile geleceğe aktarılması, kamu yararlı kullanım yaklaşımının benimsenmesi

ve kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olması 1982 Anayasası'nın 34. ve 43. maddelerinde yer almaktadır. Planlama konusundaki yetkilerin merkezden mahalli idarelere kaydırıldığı dönemde 3194 sayılı İmar Kanunu ile birlikte 1984 yılında 3086 sayılı Kıyı Kanunu yürürlüğe girmiştir (Şekil 9), (Eke, 1995).

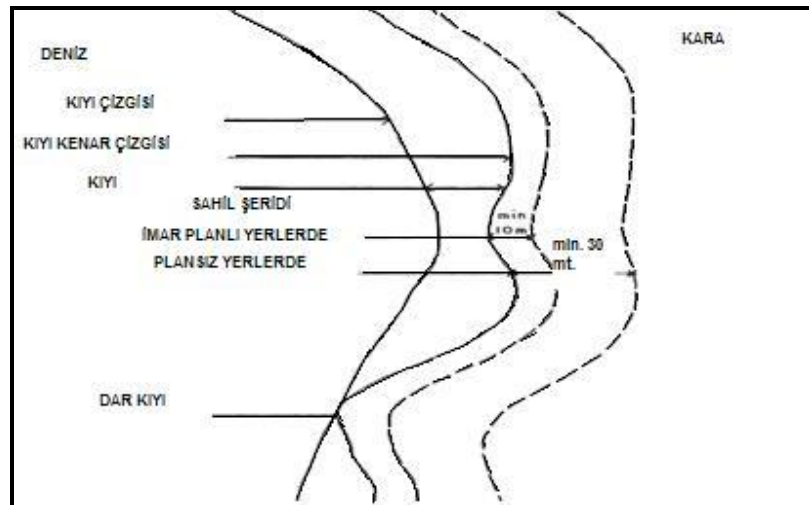


Şekil 9. Kıyı Çizgisi, Kıyı, Kıyı Kenarı, Kuşak Tanımlarını Gösterir Kroki– 6785 Sayılı İmar Kanunu'na 1605 say. yasa ile eklenen ek 7 ve 8.md.

3086 sayılı Kıyı Kanunu sahil şeridinin derinliğini imar planı olan yerlerde 10 m., diğer yerlerde 30 m. olarak belirleyerek kıyılardaki yapılaşmalara imkân tanımıştır (Eke, 1995). Bu yasanın ömrü oldukça kısa olmuştur. Zira Anayasa Mahkemesi 1986 tarihli kararı ile bazı maddelerinin Anayasaya aykırı olması (tanım ve kamu yararı yorumu) nedeniyle kanunun tümünü iptal etmiştir (Gezim ve Kiper, 1991). 3086 sayılı Kıyı Kanunu ile oluşturulan kıyı tanımları Şekil 10 ile gösterilmiştir.

Kıyı Kanunu yürürlüğe girene kadar problemleri gidermek amacıyla, Anayasa Mahkemesi gerekçeli kararı uyarınca, Anayasa'ya aykırı bulunmayan hususlar, önceki mevzuat ve uygulamalarda yerleşmiş prensipler dikkate alınmak suretiyle belirlenmiş ve 1987 yılında (eski adı) Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından 110 sayılı genelge ile yayımlanmıştır (Eke, 1995).*

* Detaylı bilgi için Anayasa Mahkemesi'nin 25.02.1986 tarih ve 1985/1 esas sayılı kararı.



yönetmeliğinin düzenlenmesi gündeme gelmiştir. 1994 tarihinde yönetmelik değişikliği yapılarak kısmi yapılaşma, kentsel ve kırsal uygulama imar planlarında, mevzi imar planlarında, turizm merkez ve alanlarında farklı değerlendirmelere tabi olmuştur.

Aynı yönetmelikte kıyı; dar yüksek kıyı ve alçak basık kıyı olarak iki farklı şekilde tanımlanırken, günübirlik tesislerin tanımına; spor tesisleri, golf alanları, lunapark, fuar, su oyunları parkı ifadeleri eklenmiştir (Kıran, 2008).

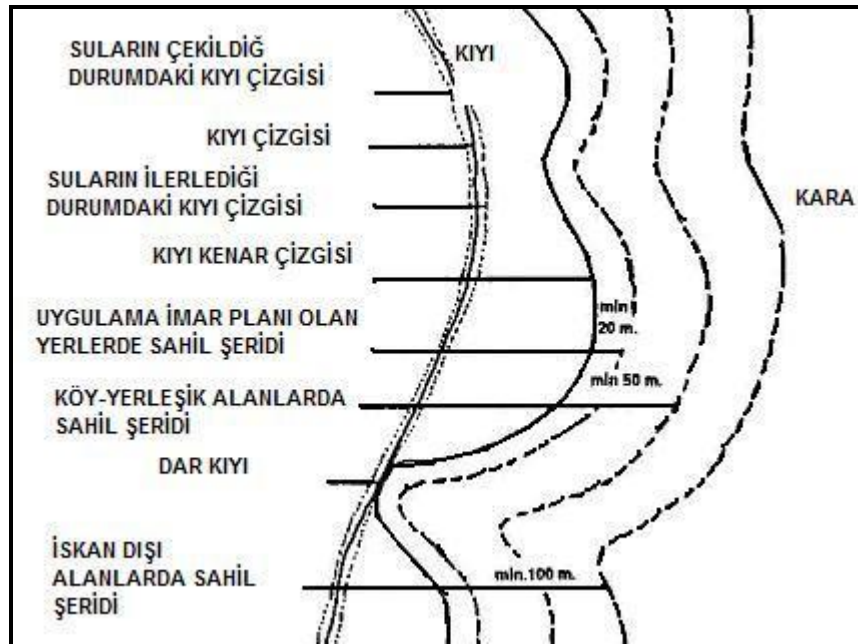
1996 tarihindeki yönetmelik değişikliğinde ise liman, tersane, yat limanı, balıkçı barınağı, yat çekek yeri, yönetim destek birimleri, teknik ve sosyal altyapı terimleri mevzuatta ilk kez tanımlanmış, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisi ile günübirlik turizm tesisleri tanımı ise değiştirilmiştir. Faaliyetlerin özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılmaları mümkün olmayan yapı ve tesislere “yat limanı, balıkçı barınağı ve yat çekek yeri” ifadesi ilave edilmiştir. Ayrıca yat limanlarının ihtiyacı olan üst yapı tesisleri için kara alanının %20’si ile %55’i oranında emsal ve 1 kat sınırlaması getirilirken, kara alanı; dalkıranlar da dâhil olmak üzere doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler ile kıyıda ve sahil şeritlerinde yat limanlarının kullandığı toplam alan olarak tanımlanmıştır.

Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma İle İlgili Genelge ve 209 sayılı Danıştay Kararı kıyı alanları hakkında bazı yeni hükümler getirilmiştir. 30 Mart 2004 Tarih ve 25418 Sayılı Resmi Gazete’de (R.G.) yayımlanarak yürürlüğe giren Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik ile Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 4. maddesindeki liman* tanımından sonra gelmek üzere, kurvaziyer liman* tanımı ve “...özellikle kapsama ve programı içinde olsun veya olmasın, sahil şeridinde kalan resmî kurum ve kuruluşlara ait alanlar, kısmi yapılaşma tanımı içinde değerlendirilmez. Bu alanlarda, ilgili kurum ve kuruluşların olumlu görüşleri alınmak suretiyle kanunda öngörülen kullanımlar ile birlikte toplumun faydalanması amacıyla turizm yapıları ve tesisleri yapılabilir. Bu alanlara ilişkin imar plânları, 3194 sayılı İmar Kanunu uyarınca Bakanlıkça, Valilikçe ve Belediyesince onaylanarak yürürlüğe konulur...”*

* Detaylı bilgi için bkz. Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik

ifadeleri eklenerek değişiklik gerçekleştirilmiştir (Serdaroğlu Sağ, 2005). 21.07.2005 tarihinde Kıyı Kanunu 6-c bendi ile kruvaziyer ve yat limanı yapılabileceği, ek madde ile bu alanlarda yapılabilecek tesislerin yapılaşma şartlarının imar planı ile belirleneceği hukmleri eklenmiştir.

13.08.2008 tarihinde Kıyı Kanununun 6.maddesinin d bendi ile “...uluslararası spor otoritelerinin, Türkiye’de spor faaliyetlerinin düzenleneceğine dair kararı gereğince Gençlik ve Spor Genel Müdürlüğü (GSGM)’nin bağlı olduğu spordan sorumlu Bakanlığın izni doğrultusunda, 10.12.2003 tarihli ve 5018 sayılı Kamu Mali Yönetimi ve Kontrol Kanununun (I) sayılı Cetvelinde düzenlenen genel bütçe kapsamındaki kamu idareleri, aynı Kanunun (II) sayılı Cetvelinde düzenlenen özel bütçeli idareler, belediyeler ile il özel idareleri tarafından her türlü spor aktiviteleri ve organizasyonların yapılmasına/yaptırılmasına yönelik spor tesisleri ve zorunluluk arz eden durumlarda bunların tamamlayıcı konaklama tesisleri yapılabilir...”* hükmü getirilmiştir.



şekil 11. Sahil şeridi tanımlarını gösterir kroki (3621 sayılı Kıyı Kanunu)

8 şubat 2008 tarihinde Kıyı Kanununa eklenen 15. madde “...Kıyıda ve uygulama imar

* Detaylı bilgi için bkz. Kıyı Kanunu.

planı bulunan sahil şeritlerinde duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engelleri oluşturanlara 2.000 Türk Lirası'ndan 10.000 Türk Lirası'na kadar idarî para cezası verilir (Belirtilen rakamlar 2008 yılına aittir). Ayrıca oluşturulan engellerin beş günden fazla olmamak üzere belirlenen süre zarfında kaldırılmasına karar verilir. Bu süre zarfında engellerin ilgililer tarafından kaldırılmaması halinde, masrafı %20 zammıyla birlikte kendilerinden kamu alacaklarının tahsili usulüne göre tahsil edilmek üzere kamu gücü kullanılmak suretiyle derhal kaldırılır. Kabahatin tekrarı halinde, ceza üst sınırdan verilir.

Birinci fıkrada sayılan yerlerden kum, çakıl alanlara 3.000 TL'den 15.000 TL'ye kadar idarî para cezası verilir (Belirtilen rakamlar 2008 yılına aittir). Birinci fıkrada sayılan yerlere moloz, toprak, cüruf, çöp gibi atık ve artıkları dökenler, atılan veya dökülen maddenin niteliğine, çevreyi kirletici ve bozucu etkisine göre Türk Ceza Kanunu, Kabahatler Kanunu veya Çevre Kanunu hükümlerine göre cezalandırılır..."* hükmüne amirdir. Ayrıca aynı kanunda "...yukarıdaki fıkralarda sayılan fiillerin kıyının doğal yapısını bozacak bir etki meydana getirmesi halinde, daha ağır cezayı gerektiren bir suç oluşturmadığı takdirde, failleri hakkında altı aydan iki yıla kadar hapis cezasına hükmolunur..."* ve "...birinci fıkrada sayılan yerlerde ruhsatsız veya ruhsat ve eklerine aykırı olarak yapı yapan kişilere Türk Ceza Kanunu (TCK) veya İmar Kanunu hükümlerine göre verilecek ceza bir kat artırılır..."* hükümleri bulunmaktadır

2 Nisan 2013 tarihli ve 28606 sayılı resmi gazetede yayımlanan Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile "...iki bölümden oluşan sahil şeridi kullanım amacı, topografya ve doğal eşiklere göre uygulama imar planı kararı ile belirlenir. Sahil şeridinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 mt. yaklaşabilir. Yapı yaklaşma mesafesi içerisinde kalan alanlar uygulama imar planı ile gezinti alanları, dinlenme ve bu Yönetmelikte tanımlanan rekreatif alanlar ve yaya yolları olarak düzenlenebilir..."** hükmü mevzuata girmiştir. Bu madde ile kıyılardaki yapılaşma yasağı 50 metreye indirilmiştir.

* Detaylı bilgi için bkz. Kıyı Kanunu.

** Detaylı bilgi için bkz. Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik.

Tablo 11’de kıyı mevzuatı konusundaki değişikliklerinin kronolojik sıralamasını göstermektedir. Bu kapsamda 1926 – 2014 yılları arasında bir tarama yapılmıştır.

Tablo 1. Türkiye’de kıyı mevzuatının tarihçesi

TARİH	SAYI	MEVZUAT
1926	643	Medeni Kanunun 641. Maddesi
1933	2290	Belediye Kanununu 159. Maddesi
1933	2293	Belediye Yapı Ve Yollar Yasası 4/F ve 10. Maddesi
1934	2444	Tapu Yasası 8–10. Maddeleri
1950	5516	Bataklıkların Kurutulması Hk. Kanunun 1–2–3–4–5–6–7. Md.
1972	6785	İmar Kanununa 1605 Sayılı Yasa İle Eklenen Ek 7–8. Madde
1975	1605	Yasanın Ek 7. Ve 8. Madde Yönetmeliği
1982	2709	T.C. Anayasası, Kıyı Alanları İle İlgili 8–43. Madde
1982	2634	Turizm Teşvik Kanunu 3–4–5–6. Md.
1984	3086	Kıyı Kanunu 11–13. Md.
1985	3086	Kıyı Kanununa İlişkin Yönetmelik
1985	3194	İmar Kanunu
1986	3086	Yasa İptaline İlişkin Anayasa Mahkemesi Kararı
1987	110	Genelge
1990	3621	Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği
1992	3621	Yasanın Bazı Maddelerinin İptaline İlişkin Anayasa Mahk. Kararı
1992	3830	3621 Sayılı Kıyı Yasasında Değişiklik Yapılmasına Dair Yasa
1992	3830	Kanuna İlişkin Yönetmelik
1993	3830	Kanuna İlişkin Genelge
1994	3830	Kanuna Ait Yönetmeliğine İlişkin Yönetmelik Değişikliği
1996	22709	Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik Değişikliği
1996	3830	Kıyı Kanunu Ve Yönetmeliğe İlişkin Genelge
1996	10713	Doldurma Ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma İle İlgili Genelge
2004	25418	Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılması Hakkında Yönetmelik
1996	209	Danıştay Kararı

TARİH	SAYI	MEVZUAT
2005	5398	3621 Sayılı Kanuna Ek Ve Değişiklik
2008	5728	3621 Sayılı Kanuna Ek Ve Değişiklik
2008	5801	3621 Sayılı Kanuna Ek Ve Değişiklik
2011	3621	Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliği 1–2–3–4–5–6–7–8. Md.
2013	3621	Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

3.4.1.2. Kıyı alanlarımızla ilgili olan diğer kanun ve yönetmelikler

Ülkemizde kıyı alanlarıyla ilgili mevzuat gözden geçirildiğinde konu ile doğrudan ve dolaylı olarak ilgili bir dizi kanun, yönetmelik, tüzük bulunduğu ve söz konusu mevzuatın verdiği yetki çerçevesinde çeşitli kurum ve kuruluşların görevler üstlendikleri görülmektedir.

3.4.1.2.1. 3194 Sayılı İmar Kanunu

3194 sayılı İmar Kanunu Belediye sınırları içinde ve dışında kalan arazilerle ilgili yapılacak planlarla, inşa edilecek resmi ve özel bütün yapılar hakkında düzenlemeler getirmiştir. Kanun, belediye ve mücavir alanlar içinde imar planlama yetkisini belediyelere vermiş, ayrıca yapıların denetimi, ruhsata bağlanması, ruhsatsız yapılara ceza verilmesi konularında da ilgili kuruluşlara geniş yetkiler vermiştir. Kıyıdaki yoğun yapılaşma talepleriyle birlikte altyapı hizmetlerine bindirilen aşırı yük karşısında zaten teknik ve ekonomik güçleri ile yetersiz durumda bulunan kıyı belediyelerinin sorunların çözümünde zor durumda kaldıkları görülmektedir (Doğan ve Erginöz 1997).

3.4.1.2.2. 2634 Sayılı Turizmi Teşvik Kanunu

Söz konusu kanun ile Kültür ve Turizm Bakanlığı'na kıyı boyunca bazı arazileri turistik amaçlar için ayırma ve yönetme yetkisi verilmekte ve turistik tesis yapan özel yatırımcılara mali teşvikler verilmesi mümkün kılınmıştır. Bu yolla ilgili bakanlık kıyı boyunca yer alan pek çok bölgeyi turizm bölgesi olarak ilan etmiştir (Durukan; Gülez, 1997).

Kanunun 8. maddesi “...turizm alanlarında ve merkezlerinde, imar planları yapılmış ve turizme ayrılmış yerlerdeki taşınmaz mallardan hazineye ait olan araziler, ilgili kuruluşlarca Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın talebi üzerine Turizm Bakanlığı’na tahsis edilir. Ormanların turizme ayrılması ve amenjman planlarının tadili işlemleri en geç 1 ay içinde tamamlanır. Uyuşmazlıkların çözümlenmemiş olması, arazinin turizm amaçlı kullanımına engel değildir...” hükmüne amirdir.

3.4.1.2.3. 2872 Sayılı Çevre Kanunu

Çevre Kanunu ile (yeni adı) Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, teorik olarak kentsel alanlarla, turizm bölgelerinde hazırlanan nazım imar planlarına yol gösterecek Çevre Master Planı hazırlanması konusunda ulusal düzeyde tam yetki sahibi olmuştur (Büyükvelioğlu, 1998). 1993 yılında Çevre Kanunu’nun 10. maddesi gereğince yürürlüğe giren Çevresel Etki Değerlendirme Yönetmeliği ile gerçekleştirilmesi planlanan faaliyet sonucu çevre sorunlarına yol açabilecek, kamu veya özel sektöre ait kurum, kuruluş ve işletmelerin yatırım kararlarının çevre üzerine yapacakları tüm etkilerin belirlenerek değerlendirilmesini amaçlamaktadır. Kıyılarla ilgili olarak denizden büyük çapta arazi elde edilmesi ve dip taraması ÇED uygulanacak faaliyetler listesinde yer almaktadır (Doğan ve Erginöz, 1997).

383 sayılı Kanun Hükmünde Kararname (K.H.K.) ile günübirlik alan olarak ilan edilen özel mülkiyet dışındaki alanların ve kumsalların irtifak hakkı, işletmesi Özel Koruma Kurumu Başkanlığı’na verilmiştir (Sert, 1991). Ayrıca bu başkanlığa 2872 Sayılı Çevre Kanunu’nun 9. maddesine göre Özel Çevre Koruma Bölgesi olarak ilan edilen ve edilecek alanların sahip olduğu çevre değerlerini korumak ve mevcut çevre sorunlarını gidermek için tüm tedbirleri almak, bu alanların koruma ve kullanma esaslarını belirlemek, imar planlarını yapmak, mevcut her ölçekteki plan ve plan kararlarını revize etmek ve re’sen onama yetkisi verilmiştir (Durukan, 1997). 2011 yılında Çevre Bakanlığı ile Bayındırlık ve İskân Bakanlığı; Çevre ve Şehircilik Bakanlığı adı altında birleştirilerek tek bir bakanlık haline getirilmiştir. Bakanlık arazi kamulaştırma ve imar planı hazırlama yetkisine sahip kılınmıştır (Akkaya, 2009). Uygulamanın tek elden yönetim konusunda faydalı olacağı fakat kentte yapılacak planlama ve uygulamalarda yerel yönetimlerin söz haklarını ellerinden alacağı değerlendirilmektedir.

3.4.1.2.4. 6831 Sayılı Orman Kanunu

Orman Kanunu ile ormanlar devletin idare ve tasarrufu altına alınmış, bitki örtüsüne, orman ve su kaynaklarına zarar verici faaliyetler yasaklanmıştır. Kıyı bölgesinde yer alan ormanlık araziler de bu kanun hükümlere tabidir (Doğan ve Erginöz, 1997). Orman Kanunu'na göre Türkiye'deki tüm ormanlar devlet malıdır. Kanun, ormanların rekreasyonel ve estetik değerini kabul ediyorsa da ekonomik değerini daha üstün tutmaktadır (Alaca, 1997). Ayrıca yasanın 17. maddesinin 3. fıkrasıyla turizm alan ve merkezleri dışında kalan devlet orman alanlarında, gerçek ve tüzel kişilere, kamu yararına yönelik bina ve tesisleri bedeli karşılığı, en fazla 49 yıl işletme izni vermeye Orman ve Su İşleri Bakanlığı yetkili kılınmıştır (Ay, 1996). Bununla beraber Kültür ve Turizm Bakanlığı'na tüm koruma düzenlemelerini aşan, turizm alan ve merkezlerinde orman arazilerini tahsis yetkisi verilmesi orman alanlarının daralmasına neden olunmaktadır (Alaca, 1997).

3.4.1.2.5. 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu ile tarihsel, arkeolojik ve doğal değeri olan sit alanlarını, yapılarını koruma yetkisi Kültür ve Turizm Bakanlığı'na aittir. Bu tür özellik gösteren alanların çoğunun kıyı bölgelerinde yer alması, bu alanların koruma ve yönetiminde önemli sorumlulukları beraberinde getirmektedir. Kültür ve Turizm Bakanlığı bu alanlarda, daha önceden mevcut uygulama planlarını geçersiz kılan koruma amaçlı planlar hazırlamak ve uygulamaları denetlemekle yükümlüdür. Doğal ve tarihsel öneme sahip bu alanların korunmasında sorunlar yaşandığı Sayıştay raporlarında yer almaktadır.*

3.4.1.2.6. 2873 Sayılı Milli Parklar Kanunu

Milli Parklar Kanunu ülkemizdeki milli ve uluslararası düzeyde değere sahip milli park, tabiat parkı, tabiat anıtı ve tabiat koruma alanlarının seçilip belirlenmesine, özellik ve karakterinin bozulmadan korunmasına, geliştirilmesine ve yönetilmesine ilişkin esasları

* Detaylı bilgi için bkz. <http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2006/2006-1Kiyi/2006-Kiyi.pdf>

düzenlemek amacıyla çıkarılmıştır (Doğan ve Erginöz, 1997). Milli Parklar Kanunu ile uluslararası standartta doğayı koruma alanlarının belirlenmesi, planlanması, korunması, tesis ve yönetimi görevleri Orman Genel Müdürlüğü'ne verilmiştir. 2873 sayılı Milli Parklar Kanunu ile gelişme planlarının uygulanabilmesi amacıyla, milli park sınırları içinde kalan gerçek ve tüzel kişilere ait taşınmaz malların kamulaştırılmasına olanak verilirken, yine bu amaçla hazineye ait ya da devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan taşınmazların, Orman ve Su İşleri Bakanlığı'nın talebi üzerine, tahsisine olanak tanınmıştır. Ayrıca söz konusu kanun ile Orman ve Su İşleri Bakanlığı'na turizm bölgelerinin dışında kalan, milli ve doğal parklarda, kamu yararına yönelik ve plana uygun olmak koşulu ile turistik tesis ve yapı inşasına izin verme yetkisi verilmiştir.

3.4.2. Kıyı mevzuatı ve planlamasında yabancı ülke yaklaşımları

Kıyı kaynaklı kullanımlarda yol gösterici ya da sınırlayıcı temel aracın, kıyı mevzuatı olduğu ve kıyıların kamu yararı doğrultusunda kullanılması gerekliliği bütünleşik kıyı alanları yönetiminde süreklilik tezini savunan her kesimin ortak düşüncesidir.

Kıyılar, toplumlar için geniş olanaklara sahip doğal kaynaklar oldukları için kıyıda faaliyetleri düzenleyen ve kıyıyı korumaya alan yasal düzenlemeler her ülke mevzuatında mevcuttur (Eke, 1995). Amerika ve Avrupa ülkelerinin yasaları; yapılaşmış kıyıların, düzenlenmesi ve geliştirilmesi, yapılaşmamış kıyıların da korunması konusunda ilkeler belirlemiş olmasından ve merkezi hükümetlerinin bu yönde geliştirilecek projelere finansal destek sağlamasından dolayı konuya açılım kazandırması noktasında çıkış noktası olarak belirlenmiştir (Kılıç, 1999). Bu bağlamda A.B.D., Fransa ve İspanya, kıyı planlamasında yerel idarelerin, İngiltere ise merkezi idarenin etkili olduğu bir kıyı planlamasının sonuçlarını göstermesi açısından incelenmeye değer görülmüştür. Ayrıca Yunanistan ve İspanya kıyı kullanım talepleri açısından Türkiye ile benzerlikler göstermesi nedeniyle ülkemiz için kıyaslama kriteri oluşturmuşlardır. Amerika Birleşik Devletleri'nde sorunlu olan kıyı bölgeleri için özel ve kapsamlı bir yaklaşımın gerekli olması dolayısıyla, 1977 yılında "Kıyı Kuşağı Yönetim Yasası" oluşturulmuştur. Programın amacı hassas kıyıların korunması ve dengeli geliştirilmesi için eyalet hükümetleri ile işbirliği yapmaktır.

Federal düzeydeki kıyı alanları yönetim programının amacı, eyaletlerin öncelikle ulusal hedefleri göz önüne alan belirli programları kabul etmelerini ve kıyı alanlarına ilişkin yasa ve yönetmelikleri, eyaletin politika ve uygulamaları ile uyum içerisinde federal düzeyde onay görecektir şekilde yürütebilmelerini teşvik etmektedir. Eyalet hükümetleri geleneksel arazi kullanımı ve altyapı iyileştirmelerini, kıyı politikaları ile sağlayabilmeyi amaçlar. A.B.D.’de; kıyı bölgelerindeki nüfus, kıyı rekreasyonu, turizm talebi artışı ve kamu yararı ile çevresel yararlarından daha çok kişisel mülkiyet önemsenmeye devam ederse, kıyı kaynaklarının zarar göreceği ve en etkili kıyı politikalarıyla bile kıyıların kaynaklık gücünün ve özelliğinin tekrar kazanılamayacağı düşüncesi ile kıyı kaynaklarının korunması gerekliliği, kıyı politikalarının oluşumunu şekillendirmiştir (Hershman v.d., 1999).

A.B.D eyalet yönetimlerinin özerklik sınırlarının geniş olması nedeniyle, federal hükümetin bu konudaki rolü ancak ortak bir hedef ve yöntem kullanarak kıyıların korunmasını teşvik etmek, bu konuda mali ve teknik destek sağlamak ve yol gösterici politikalar önermekten ibarettir (Eke, 1995). Programın temel felsefesi gelişimin sınırlanması yönündedir. Hükümet, özel sektör tarafından gerçekleştirilecek otel, yat tesisleri vb. tesislere bu bölgelerin zaten yeterince cazip olduğu düşüncesinden hareketle herhangi bir teşvik vermemektedir (Bostanoğlu, 1993).

A.B.D. ve Avrupa ülkeleri, yerelleşme politikalarını benimseyerek, kıyıların düzenlenmesi ve geliştirilmesinde sorumluluğu yerel yönetimlere bırakmış ve sorunları halkın katılımı ile yerel ölçekte çözümleme yoluna gitmiştir. Bu nedenle kurulan komisyonlar içinde kamu yöneticileri azınlıkta, toplumun her kesiminden oluşan temsilciler ise çoğunluktadır. Bu durum halkın eğitim düzeyi ve bu konularda bilinçlendirilmesi ile eşgüdümlü olarak başarılı bir süreci oluşturmaktadır (Eke, 1995).

Bir ada ülkesi olan İngiltere’de kıyı konusunda özel bir yasa bulunmamaktadır. Kıyılardaki planlama faaliyetlerinin temelini 1971 yılında çıkarılan Kent ve Kır Planlama Yasası teşkil etmektedir (Eke, 1995). Planlama bölgesel ve yerel ölçekte yürütülmekte, merkezi hükümet ve Çevre Bakanlığı bu kurumlara politika seviyesinde yol gösterici olup sorunlar karşısında plan kararlarına müdahale edebilmektedir (Kılıç, 1999). Yapılaşmamış

kırsal alanların ve kıyıların korunması Milli Parklar Yasası, Kırsal Alanlar Yasası, Yerel Yönetimler Yasası Ve Yaban Hayatını Koruma Yasası gibi çeşitli düzenlemelerin konusudur. Kıyıların ve doğal alanların korunması için İngiltere’de yöresel projeler de denenmektedir. Yerel idarelerin yetkileri kıyı kenar çizgisinde sona ermektedir. İngiltere’de yerel planlar genel politikaları uygulamaya geçirmektedirler.

Fransa’da, 1986’da yürürlüğe giren “Kıyısal Mekânın Planlanması, Korunması ve Geliştirilmesi Yasası” ulusal düzeydeki sınırları belirlemektedir. Buna göre kıyı alanı, denize ve 1000 m³’ü aşkın su yüzeyine sahip iç göllere cephesi olan belediyelerin idari sınırları içinde kalan tüm alandır. Bu nedenle kıyı alanı içerilere kadar kilometrelerce uzanabilir. Deniz gören veya denizden görülebilen her yer kıyı alanına dâhildir. Bu yasa, her seviyedeki kurumu, merkezi ve yerel, özel ve kamu kurumlarını tümüyle bağlayıcı niteliktedir. Yasanın amacı, kıyıda yapılaşmayı sınırlandırmak, sadece yapılaşmış alanlarla bütünleşen gelişmelere imkân tanıyarak, kentsel gelişmeler için karasal alanlara yönelmeyi sağlamaktır. Yasa halen yapılaşmış yerler dışında kıyı kuşağını 100 metre derinlikte tanımlamakta bu alanda marina dışındaki yapılaşmaları yasaklamaktadır. Bu yasaya göre kıyıdan 2000 metre derinliğe kadar yeni yol açılmamaktadır. Yasanın amacı, kıyının halkın kullanımına belli bir devamlılık ve derinlikte açılmasını sağlamaktır.

Yunanistan, Akdeniz havzasının en geniş kıyı uzunluğuna sahip ülkesidir. Kıyısal gelişim isteği bu alanlarda sürekli olarak bir baskı oluşturmaktadır. Sürekli koruma ve geliştirmeyi hedefleyen çabaların büyük bir kısmı, mevcut kentsel yerleşim alanlarının dışında, kıyısal kırsal bölgelerde yoğunlaşmıştır. En güçlü baskılar turizm, kentleşme ve su kültürü konularında yaşanmaktadır. Son zamanlarda arazi kullanım planları hemen hemen ülkenin tüm kıyıları için hazırlanmış olup önerilen çözümler yasal önlem politikaları için taban oluşturmuştur. Temel arazi politikası, kıyı alanları üzerindeki yapılaşmanın kısıtlanmasını öngörmektedir. Kış mevsiminde yaşanan büyük dalga hareketleri arasındaki en yüksek su seviyesi ile kara tarafındaki 50 m.’lik mesafe arasında kalan kıyı şeridinin bir kamu mülkiyeti olarak kabul edilmesi ilkesi benimsenmiştir (Erginöz, 1998). Ayrıca kıyıdan itibaren 500 metrelik bir bant ta kamunun yararlanmasına ayrılmıştır (Ünal, 1997).

İspanya, kıyılarını yoğun bir şekilde turizme sunarak ölçsüz bir kıyı yapılaşması yaşamış eski bir turizm ülkesidir. İspanya'nın Akdeniz sahilleri yapılaşma sorunu yaşanan sahillerdir. İspanya'da 1978'de çıkarılan Yerelleştirme Yasası arazi kullanımına ait kararlarda bölge idarelerine, eyaletlere geniş yetkiler tanımıştır. 1976 yılında yürürlüğe giren yasada ise belediyelere kendi planlarını yapma yetkisi verilmiştir. 1988'de ulusal düzeyde Kıyı Kanunu yürürlüğe girmiştir (Eke, 1995). Kıyılarda 100 metrelik kuşak kamu alanı olarak ayrılmış, bu kuşaktan sonra 6 metrelik bir bant geçiş alanı olarak tanımlanmıştır. Bu banttan sonra gelen 100 metrelik kuşakta(gereğinde 200 metreye kadar çıkabilmekte) konut, günde 500 araçtan fazla araç trafiği olan yollar, reklâm panoları, enerji nakil hatlarının yapımı yasaklanmıştır. Bu kuşağın da gerisinde 500 metrelik bir bant etkileme geçiş bölgesi olarak tanımlanmıştır ve mimari perdelemeyen, yerel ortalama yapı yüksekliğini aşan yapılaşmadan kaçınılması önerilmiştir (Ünal, 1997).

İspanya'daki planlama sisteminin akılcı bir yaklaşımı olmasına rağmen yasal mevzuat ve planlama kademeleri arasındaki boşluklar, merkezi ve yerel düzeydeki kurumlar arası çelişkiler, kıyı bölgesindeki planlama denetiminin sağlanamamasına neden olmaktadır. Turizme dayalı kalkınma düşüncesi ile birlikte İspanya'da, kıyı bölgeleri turizm için eski cazibesini kaybeden alanlar haline gelmeye başlamıştır (Eke, 1995).

3.4.3. Kıyı mevzuatının kamu yararı yaklaşımıyla incelenmesi

3621 Sayılı Kıyı Kanunu, deniz, tabii ve suni göl ve akarsu kıyıları ile bu yerlerin devamı niteliğinde bulunan sahil şeritlerinin doğal ve kültürel özelliklerini koruma ve toplumsal kullanımına açık, kamu yararına kullanıma esaslarını tespit etmek amacıyla düzenlenmiştir. Kanunun kapsamını, deniz, tabii ve suni göller ve akarsu kıyıları ile deniz ve göllerin sınırlarını çevreleyen sahil şeritlerine ait düzenlemeler ve bu yerlerden kamu yararına yararlanma imkân ve şartlarına ait hükümler oluşturur. Kıyı Kanunu, amaç ve kapsam bakımından kamu yararını esas alacak düzenlemeler getirmiştir.

Kıyı Kanununun genel esaslar başlığı altında bulunan 5'inci maddesinde; "...kıyıları devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyıları herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına

açıktır. Kıyılardan ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarda ve sahil şeritlerinde uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur...”^{*} ifadesine yer verilmektedir. Bu madde ile “...kıyıların devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu...”^{*} vurgulanmaktadır. Bu maddede ifade edilmeye çalışılan olgu kıyıların tüm halkın ortak kullanımı için olduğudur. Kıyı mülkiyetinin, kıyı alanlarının devletin denetimi altında olan özel bölgeler olduğu fakat kullanım ve tasarrufunun kamu ve halkın faydasına kullanılacağını ifade etmektedir. Uygulamada kıyı kenar çizgisinin hemen kenarından başlayan birçok alan özel mülkiyete konu olup bu alanlar toplumun ortak kullanımına kapatılmış durumdadır. Bu alanların mülkiyetine sahip özel kişilikler de sahibi oldukları taşınmazları kendi menfaatlerine uygun şekilde kullanma isteğindedirler.

Bu durum, Anayasamızın 35’inci maddesinde belirtilen mülkiyet hakkı hususu ile örtüşmektedir. Ancak yine aynı madde, bu hakkın kamu yararını sağlama noktasında sınırlandırılabilceğini ve mülkiyet kullanımında kısıtlamalara gidilebileceğini de belirtilmektedir. Diğer taraftan, kıyıların hukuksal niteliğinden söz edilmekte, kıyıların kamu malı olmasından doğan sonuçlarda yer verilen ve kıyı alanlarında hiçbir zümrenin mülkiyet hakkının olmadığı gibi kıyı kullanımında da önceliğin kamu yararını sağlama amaçlı kullanıma açılması gerekliliği vurgulanmaktadır (Akkaya, v.d., 1998).

Kanunda, kıyılardan ve sahil şeritlerinden yararlanmada önceliğin kamu yararının gözetilmesinde olduğu belirtilmiştir. Dolayısıyla sahil şeritlerinin kamu yararına uygun olarak kullanılması gerekliliği açıkça ortadayken özel kişilere ait arazilerim nasıl bir yöntemle kamu yararına uygun kullanılabilceği ve bu alanların sahipliği konusu açıkta bırakılarak, bir mülkiyet çelişkisinin doğmasına neden olunmuştur.

Bu mülkiyet çelişkisi, kıyı kullanımında kamu yararını sağlayabilme noktasında engel teşkil ederken, aynı zamanda Kıyı Kanunu’nun kamu yararını sağlama amacına da aykırılık taşımaktadır. İztuzu Plajı’nın işletmesinin yerel belediyeden alınarak özel bir teşebbüse kiraya verilmesi sonucunda oluşan süreç söz konusu kullanım problemine güncel bir örnek teşkil

^{*} Detaylı bilgi için bkz. Kıyı Kanunu

etmektedir. 24.06.2013 tarihinde yerel mahkemenin verdiği karar ile İztuzu Plajı işletmesinin özel sektöre devredilmesinin yürütmesi durdurulmuştur. Sahil şeritlerinde mülkiyet çelişkisinin oluşumundaki bir diğer neden kısmi yapılaşma, kazanılmış hak ve imar affı konularıdır.

Kıyı mevzuatının tartışmaya açık önemli konularından biri de kısmi yapılaşma kavramıdır. Bununla birlikte Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliği'nde yer alan kısmi yapılaşma tanımı sahil şeritlerinde mülkiyet ve yapılaşma konularını muallakta bırakmıştır. Kısmi yapılaşma kavramı ile sahil şeridindeki kazanılmış haklar korunmuştur. 3621 sayılı Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte yer alan aşağıdaki hususlar önem taşımaktadır;

a. “Kısmi yapılaşma” kavramı “...Belediye ve mücavir alanlar içinde ve dışında; 11 Temmuz 1992 tarihinden önce belirli bir kullanım amacına dayalı olarak onaylanmış 1/1000 ölçekli mevzii imar planlarının kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik kesim içerisindeki imar adalarında; üzerinde yapıldığı tarihte yürürlükte bulunan plan ve mevzuata uygun olarak tamamlanmış yapılar ile ruhsat alınarak en az su basmanı seviyesinde inşaatı tamamlanmış yapıların bulunduğu parsellerin sayısının veya kullanılan toplam taban alanının imar adasındaki toplam parsel sayısının veya toplam alanın %50'sinden fazla olması durumu...”^{*} olarak tanımlanmıştır. Üzerinde birden fazla yapı yapılması mümkün olan parseller, en az su basmanı seviyesinde inşaatı tamamlanmış olmak kaydı ile taban alanı veya yapı sayısı itibariyle bu kapsamda değerlendirilirler.

b. Kentsel ve kırsal yerleşmelerde; meskûn ve gelişme alanlarını kapsamak, yerleşmenin mevcut veya izdüşümü nüfusuna dayalı gerekli tüm kullanım ve fonksiyonları içermek üzere hazırlanmış ve 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 m.'lik kıyı bandı içerisinde kalan kesiminde yer alan imar adalarının sayısının %50'sinden fazlasında a. bendindeki tanıma uygun yapılaşma olması durumudur. Aksi halde a. bendi hükümleri geçerlidir.^{*}

^{*} Detaylı bilgi için bkz. Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik

c. Turizm alan ve merkezlerinde; Kültür ve Turizm Bakanlığı’nca 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış turizm amaçlı uygulama imar planlarının, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde 100 metrelik bandı içerisinde kalan kesimindeki imar adalarının %50’sinden fazlasında a. bendindeki tanıma uygun yapılaşma olması durumudur. Aksi halde a. bendi hükümleri geçerlidir.*

 . Turizm alan ve merkezlerinde, turizm dışı kullanımlara yönelik olarak hazırlanmış ve 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planlarının ilgi ve kapsamına göre “a. veya b. bentlerindeki tanımlara uygun yapılaşmış olması durumudur”* şeklinde ifade edilmektedir. Bu ifade yarısından fazlası yapılaşmış imar adalarında yer alan boş parsellerde de imar planına uygun olarak cephe hattı ve yaklaşıma sınırının uygulanacağını yeni bir sahil şeridi derinliğinin tespit edilemeyeceğini belirtmektedir. Kısmi yapılaşmanın ada  l eği veya kent bütününde değerlendirilmesi yanı sıra imar planına ve mevzuatına uygun olarak yapılmış yapılar için de bir m kteseplik getirdiği Kıyı Kanunu’nda hükme bağlanmıştı (Eke, 1995). Kıyılardan toplumsal düzeyde ortaklaşa yararlanma hususunun anayasada bir hak olarak belirlenmesi ile kıyılarda özel mülkiyet ve özel yararlanmalara yönelik yapılaşmalar mümkün olmadığından kıyılarda kazanılmış hakkın varlığından söz edilemez (Akın, 1998). Ancak, sahil şeritlerinde kazanılmış hak kavramı sadece, uygulamada ortaya çıkabilecek güçlüklerden kaçınma anlamı taşımakta ve kanunun özü olan kamu yararı sağlama amacını zayıflatmaktadır. Geçmişten gelen hataların geleceğe aktarılması, başka bir anlatımla mevcut örneklerden yola çıkılarak planlama yapılmasıdır (Akkaya v.d., 2002).

Bu anlamda, kısmi yapılaşma yaklaşımı içerisinde önceden yapılan planlama hataları, yeni yapılaşma alanları için bir hakmış gibi algılanmakta, bu çerçevede, hataların sürekliliği gibi çözümü güç bir durum oluşturmaktadır (Mersin  dare Mahkemesi 2004 / 1701E, 2005 / 109E). Buna göre kamu yararı kriterlerinde belirlenen sahil şeritlerinin topluma açık olması ilkesinin gerçekleşmesi noktasında problemler yaşanmaktadır. Dolayısıyla kullanımlardaki mülkiyet sorununun kamu yararını sağlamada ne şekilde aşılabileceği sorusuna cevap aramak gerekmektedir. Sahil şeritlerinde, kazanılmış hak olarak kabul edilip korunacak olan yapılar

* Detaylı bilgi için bkz. Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik

için öngörülen koşullar belirtilerek; bu ölçütler dışında inşaatın daha önceki aşamalarının, inşaat ruhsatının alınmasının, mevcut imar planına uygun imar durumu belgesinin verilmesinin, korunması gereken bir hak ölçütü olarak kabul edilemeyeceği ifade edilmiştir.

Ayrıca, “kazanılmış hak” teşkil etse bile sahil şeritlerinde özel mülkiyet altında bulunan ve özel faydaya yönelik yapılaşmaların Anayasa’nın 43. maddesi gereği kamulaştırılarak kamu yararını sağlayacak şekilde toplumun yararlanmasına açılması gerekmektedir (Akin, 1998).

Anayasa’nın 43. maddesi ile sahil şeritlerinde özel mülkiyet oluşumu engellenememektedir. Kanun her ne kadar kamu yararını koruma amaçlı olsa da özel kullanım konusunda bir yasaklama getirmemektedir. Kıyı alanlarındaki imar plan ve izinleri konusunda bırakılan inisiyatif alanı kıyı kentlerinde doğrusal planlama anlayışı şekline dönüşmüştür. Doğrusal planlama ile de kumsalların etrafı binalar ile çevrelenmiştir. Kıyının kamu yararına uygun kullanımının sağlanmasında kıyının hemen arkasında bulunan sahil şeridinin kullanım şekli de etkili olmaktadır. Sahil şeridindeki mevcut mülkiyet durumunun hukuki bir statüye oturtulması zorunludur. Tabii bu hukuki statünün kamu yararına uygulanacak şekilde imtiyazlı olması gerekmektedir. Ancak bu şekilde, Kıyı Kanunu’nun bu maddesi kanunun amacı ve çalışma çerçevesinde, kıyı kullanımında kamu yararını sağlamak için gerekli kriterler ile bütünlük taşıyacaktır. Bu noktada önem kazanan bir başka konu da kıyıya ulaşımında kullanılması zaruri olan arazilerin özel mülkiyete ait olması hususudur. Kıyı ve sahilin kullanımı kamuya açık olsa da sahile ulaşmak için kullanılacak arazilerin özel mülkiyete konu olması ve arazi sahiplerinin kendi arazilerinin kullanımına kanuna aykırı olarak izin vermemesi kıyı kullanımında bazı sorunların ortaya çıkmasına neden olmaktadır.

Kıyı Kanunu’nun genel esaslar başlığı altındaki 5. maddesi; “...sahil şeridinde yapılacak yapılar kıyı kenar çizgisine en fazla 50 m. 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. 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 şeritlerinde yapılacak yapıların kullanılma amacına bağlı olarak yapım koşulları yönetmelikte belirlenir...”^{*} hükmüne amirdir.

Bu esaslar genel anlamda sahil şeridinde yapılabilecek yapılara ve kullanımlara ilişkin sınırlamalar getirmektedir. Kıyı Kanunu’nun 4. maddesinde sahil şeridi, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 m. genişliğindeki alan olarak tanımlanmıştır. Kanunun uygulama yönetmeliği ise sahil şeridini “...birinci bölümü tümü ile sadece açık alanlar olarak düzenlenen; yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları, gezinti ve rekreatif alanlardan ve yaya yollarından oluşan, kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak 50 m. genişliğindeki alan, ikinci bölümü ise birinci bölümden sonra kara yönünde yatay olarak en az 50 m. genişliğinde olmak üzere belirlenen ve üzerinde sadece toplumun yararlanmasına açık günübirlik turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları, açık otopark ve arıtma tesislerinin yer aldığı...”^{*} iki bölümden oluştuğunu belirtilmiştir.

Sahil şeridinin birinci bölümünün yapıdan arındırılması kamu yararı gereği toplum kullanımına ayrılması olumlu bir husustur. Kıyı, sahil şeridi ve dolgu alanlarında yapılacak yapıların kanunda sınırlandırılması ve belirlenmesi olumlu bir durum sergilerken, bu sınırlamaların kıyı mekânının sürekliliğini ve kamu yararına uygun kullanımını sağlayacak ölçüde düzenli olması gerekmektedir. Kamu yararının kıyı alanlarında herkes için eşitlik taşıyan kullanımların varlığı ile sağlanabileceği ortadayken yapılaşmanın da bir düzen içinde olması gereklidir. Buna rağmen kıyılardaki yapılaşmanın önünü açacak bazı hükümler yönetmeliğe dâhil edilmiştir. 2 Nisan 2013 tarihli ve 28606 sayılı resmi gazetede yayımlanan Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile kıyılardaki yapılaşma yasağı 50 m.’ye indirilmiştir. Yapılan bu değişiklik ile kıyılarda yapılaşmanın önü açılarak sahil şeridindeki yapılaşmanın biraz daha kıyı kenar çizgisine yaklaştırılmış olması kıyılarımız açısından yeni bir tehdit unsuru oluşturacağı değerlendirilmektedir. Kıyı Kanunu’nun 6. maddesinde; “...Kıyı herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturamaz. Kıyılarda kıyıyı değiştirecek boyutta

^{*} Detaylı bilgi için bkz. Kıyı Kanunu

kazı yapılamaz; kum, çakıl vesaire alınamaz veya çekilemez. Kıyılara moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez...”^{*} ifadeleri ile kıyıda yapı yasağını belirtirken bazı istisnalar da getirmiştir.

Bu maddeye göre, “...iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkthane, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacına yönelik altyapı ve tesisler ile kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan tersane, gemi söküm yeri ve su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri gibi, özelliği olan yapı ve tesisler...”^{*} in yapılması mümkündür.

Ayrıca Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 13. maddesinde de bu yasağa ilişkin hususlar mevcuttur. Bu noktada kıyıların kendisine doğal kaynak niteliği kazandıran özelliklerini yitirmemesi ve kamu yararı nedeniyle toplumsal kullanıma açıklığın sağlanması için güvence altına alınması amacıyla yapılaşma şartlarının ve yasaklamaların belirlenmesi gerekmektedir. Ancak bu maddelerde belirtilen, özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan yapı ve tesislerin hemen hepsinin kıyı için toplumsal düzeyde ve ortaklaşa yararlanmayı aşan kullanım şekillerini kapsadığı ve özel yararlanma kapsamına girdiği yaşanan pek çok örnekle sabittir.

Bununla birlikte, toplumsal kullanıma öncelik verilerek kamu yararının sağlanabilmesi, bu kullanımların toplumsal kullanımların yoğun olmadığı kıyı alanlarında yapılmalarının sağlanması ile mümkündür.

Kıyı alanlarında kamu yararının varlığını olumsuz etkileyen bir problem de, yönetmeliğin 13. maddesinin (1-c) bendinde görülmektedir. Mevzuata göre, “...kıyılarda ayrıca uygulama imar planı yapılmadan sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, aralarında en az 150 m.’lik uzaklık olması şartıyla 6 metrekareyi geçmeyen büfe ve kirletici

^{*} Detaylı bilgi için bkz. Kıyı Kanunu

etkisi olmayan fosseptik yapımını gerektirmeyen seyyar tuvalet ve ahşap iskeleler...”^{*} yapılabilmektedir. Görüldüğü gibi bu yapı ve tesislerin yapılabilmesi için ayrıca uygulama imar planlarının yapılması şartı aranmamaktadır. Kıyılarda, mevzuatla yapımına izin verilen yapıların belli bir plana göre yapılması ve bu yapıların denetimlerinin sağlanabilmesi için imar planları yapılmaktadır.

Belirtilen yapı ve tesislerin imar planına alınma mecburiyetinin bulunmaması, denetlenmelerini ve kontrol altına alınmalarını güçleştireceğinden kıyıda yapılaşmaya geçilebilmesi için imar planlarının yapılmasını zorunlu tutan amaca aykırılık taşır. Burada değinilmesi gereken önemli nokta, ilgili madde ile yapılabileceği belirtilen tesislerin, takılıp sökülebilen ve seyyar olabileceğinin belirtilmiş olması ile denetimin sağlanabileceği düşünüldüğü için imar planında gösterilme zorunluluğunun olmamasının sorun oluşturmayacağının düşünülmesi ancak bu seyyar yapıların yapım özellikleri ile ilgili kesin hükümlerin belirtilmemesidir. Bu nedenle yönetmelikteki ifadenin, kamu yararının açıklık ilkesi gereği netleştirilmesi gerekmektedir. Fiziki mekânların planlamasının hukuki boyutunu başta Anayasa olmak üzere, İmar Kanunu, Kıyı Kanunu, diğer ilgili kanun ve yönetmelikler ile imar planları oluştururken, fonksiyonel boyutunu kamu yararı oluşturmaktadır (Kalabalık, 2003). Bu ifadeden de anlaşılacağı üzere kamu yararını sağlayabilmenin bir koşulu olarak imar planlarının yapılması zorunluluğu ortadadır. Bu noktada yapılması gereken yönetmeliğin 13. maddesi 1-c bendinin kanuna uygun olacak şekilde yeniden düzenlenerek kamu yararı ilkesiyle uyumlu hale getirilmesidir.

Doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanma ve bu araziler üzerinde yapılabilecek yapılarla ilgili esaslar içeren Kıyı Kanunu 7’inci maddesi “...kamu yararının gerektirdiği hallerde (daha uygun alternatifler bulunmaması veya kıyı alanının yetersizliği nedeniyle) uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda çevresel özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir. Bu yerler için yapılacak planlar hakkında İmar Kanunu hükümleri uygulanır. Ancak, bu planlar (yeni adı) Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından, 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında kalan alanlardaki planlar ise

^{*} Detaylı bilgi için bkz. Kıyı Kanunu

anılan kanunun 7'inci maddesine göre tasdik edilir. Doldurma ve kurutma işlemleri yürürlükteki mevzuat hükümlerine göre yapılır. Bu araziler devletin hüküm ve tasarrufu altındadır, özel mülkiyet konusu olamaz...”^{*} hükmüne amirdir. Bu madde Kültür ve Turizm Bakanlığı'na verilen yetki yönetmeliğinin 12.i maddesinin 2. fıkrasıyla sınırlandırılmıştır. Bu madde “...turizm alan, bölge ve merkezlerindeki turizme dönük kullanımlar ile aynı alanlarda yer alan sahil şeritlerindeki günübirlik turizm alanlarının veya sahil şeridi dışındaki konaklama tesislerinin tamamlayıcı ve devamı niteliğinde olan ve kıyının kamu yararına kullanımına ve kıyıyı korumak amacına yönelik altyapı ve tesislere ilişkin imar planları Kültür ve Turizm Bakanlığı'nca onaylanarak yürürlüğe...”^{**} gireceğini ifade etmektedir.

2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu'na göre belirlenen turizm bölge, alan ve merkezlerindeki turizme dönük kullanımları içeren yapı ve tesislere ilişkin imar planlarının yürürlüğe girişini sağlama fonksiyonuna sahip olduğunun belirtilmesi, Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin kıyıda ve sahil şeridinde turizme dönük kullanımlara imkân tanıdığının bir işareti olarak değerlendirilmeye olanak tanır. Bu nedenle söz konusu yetkinin niteliği ancak kıyıda ne tür faaliyetlerin mümkün olduğunun tekrar gözden geçirilmesi ve Turizmi Teşvik Kanunu'ndaki tesislerin buna ne kadar uygun olduğunun incelenmesi ile belirlenebilir. Ayrıca Kıyı Kanunu'nda ne tür kıyı alanlarının Turizmi Teşvik Kanunu kapsamında yer aldığı belirtilmemiş olduğundan Turizmi Teşvik Kanunu'nda belirlenen alanların kamu yararını sağlamada yeterli olacağını söylemek mümkün değildir (Kalabalık, 2003).

Kıyılarda, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılacak alanlarda ve sahil şeritlerindeki kullanımların kamu yararına olması anayasal gerekliliktir. Kıyı alanlarındaki problemlerde değinilen kanunların çeşitliliği ve birbirlerine karşı çelişkili durumlar içermesiyle oluşan ve kanunlarda da kendini gösteren kargaşa, kamu yararı kıstaslarında sürdürülebilir kullanımlara olanak tanıyacak düzenlemelerin olmasını engellemektedir.

^{*} Detaylı bilgi için bkz. Kıyı Kanunu

^{**} Detaylı bilgi için bkz. 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu

Doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan alanlar hukuki bakımdan kıyılarla aynı statüde olmalıdır. Bu nedenle Kıyı Kanunun Uygulamasına Dair Yönetmeliğin 14. maddesi hükümlerinin, hem Kıyı Kanunu'nun 7. maddesinden, hem de kamu yararının algılanmasındaki eksiklikten dolayı düzenlenmesi gerektiği ortadadır.

3830 sayılı Kıyı Kanunu 8'inci maddesi uygulama imar planı bulunmayan sahil şeritlerinde 100 metre mesafe içinde hiçbir yapı ve tesis yapılamayacağını, uygulama imar planı bulunan yerlerde duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamayacağını, moloz, toprak, cüruf, çöp gibi kirletici ve çevreyi bozucu etkisi olan atık ve artıklar dökülemeyeceğini ve kazı yapılamayacağını hükme bağlamaktadır. Ancak yapılaşma için getirilen bu sınırlamalar 1992 yılında yapılan değişiklikle uygulama imar planı bulunan alanlarda sahil şeridinin ilk 50 m.'si için geçerli kılınmıştır. Ayrıca, Yönetmeliğin 17. maddesi 2. bendine göre de, kıyı kenar çizgisinden itibaren 50 m.'lik şerit içinde, yönetmeliğin 13. maddesinde belirtilen yapı ve tesisler dışında hiçbir yapı yapılamayacağı gibi bölgede ancak, yaya yolu, gezinti, dinlenme, seyir ve rekreatif amaçla kullanımlar yer alabilmektedir. 1992'de yapılan düzenleme ile bunlara yeşil alanlar ile çocuk bahçeleri de eklenmiştir. Uygulama imar planı bulunan yerlerdeki sahil şeritlerinde ilk 50 m'den sonra uygulama imar planı kararıyla, kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amaçlı altyapı ve tesisleri, faaliyetlerinin özelliği gereği kıyıdan başka yerde yapılamayacak tesisler, kamu amaçlı arıtma tesisleri, toplum yararına açık olmak şartıyla konaklama hariç günübirlik turizm yapı ve tesisler, kıyı ve deniz güvenliğini sağlamak amacıyla, lojman, konaklama ve benzeri tesisleri içermemek üzere karakol gibi güvenlik yapı ve tesisleri, motorlu taşıt trafiğine açık yollar, otopark, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları düzenlenebilecektir.

Bu maddelerin incelenmesiyle açıkça görülen sahil şeritlerinde uygulama imar planı olmaksızın hiçbir yapı ve tesisin yapılamayacağıdır. 11 Temmuz 1992 tarihinden önce onaylanmış uygulama imar planı bulunan kentsel ve kırsal yerleşmelerde, turizm merkez ve alanlarındaki turizm amaçlı alanlar ile turizm merkez ve alanlarındaki kentsel ve kırsal yerleşmelerde kısmen veya tamamen yapılaşma varsa onaylı imar planındaki sahil şeridi geçerlidir.

Sahil şeridi ile ilgili olarak Kıyı Kanunu'nun 8'inci ve yönetmeliğin 16., 17. ve 18. maddelerinin incelenmesinden sonra sahil şeritlerinin kıyı mevzuatında, kıyının kullanımındaki öneminden dolayı ayrıntılı olarak ele alındığı, kıyı ve sahil şeritlerinde kamu yararının sağlanabilmesi için düzenlemeler yapıldığı görülmektedir. Anayasa, sahil şeritlerinden yararlanmada kamu yararının gözetileceğini, bu alanların derinliğinin kullanış amaçlarına göre belirleneceğini ifade etmiştir. Sahil şeridinin derinliğinin belirlenmesinde kamu yararının gerçekleşmesi, kıyının devamı niteliği taşıması sebebiyle kıyıdan yararlanmayı sağlayacak ve kolaylaştıracak genişlikte düzenlenmesine bağlıdır. Anayasa Mahkemesi'nin 1991 yılındaki kararında yeterli sahil şeridi genişliğini "...çağdaş devlet anlayışı, sahillerde kamu yararına uygun düzenlemenin asgari koşullarını; denizden ve güneşten yararlanmaya elverişli ve kıyı koşullarını taşıyan bir alanı izleyen, ayrıca kişilerin sağlık, temiz hava ve dinlence gereksinimlerini karşılayacak, toplumun yararlanmasına açık kimi tesislerin yapımına ve yeterli bir sahil yolu geçirilmesine olanak veren bir derinliği içermesi..." şeklinde belirlemiştir* (Akın, 1998).

3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 8. maddesinde sahil şeritlerinde yapılabilecek yapılar belirtilmiştir. İşte bu noktada, kamu yararı gibi bir kavramın rakamlarla somutlaştırma ve farklı durumlara göre değişebilecek bir ölçütün sınırlayıcısı biçiminde belirlenmesi sorununı doğurmaktadır.

Kamu yararının esas alınarak hükümler getirilmesi olumlu bir işlem olmakla birlikte günümüzde bu maddelerin sahil şeridinde kamu yararına uygun yapılaşmayı sağlamaya yetmediği görülmektedir. Teoride bulunan bu hükümlerin uygulama boyutunda yetersiz olduğu değerlendirilmektedir. Kanunlarda kamu yararı ilkesini sağlamaya yönelik hükümler olduğu halde uygulama boyutunda eksikler olduğu Sayıştay raporlarında ifade edilmektedir.

Uygulamada kamu yararının sağlanabilmesi için mevzuatta 11 Temmuz 1992 tarihinden önceki yapılaşmaların hukuki durumlarının yeniden ele alınarak, açıklık ilkesinin sağlanması yoluyla düzenlemeler yapılması gerektiği değerlendirilmektedir (Uçlar, 2012).

* Detaylı bilgi için bkz. R.G. 21120. sayısı.

Kıyı Kanunu'nun 9. maddesinde kıyı kenar çizgisinin tespitine ilişkin hükümler getirilmiştir. Kıyı kenar çizgisi, valiliklerce, kamu görevlilerinden oluşturulacak en az beş kişilik bir komisyonca tespit edilir. Komisyon; jeoloji mühendisi, jeolog veya jeomorfolog, harita ve kadastro mühendisi, ziraat mühendisi, mimar ve şehir plancısı, inşaat mühendisinden oluşur. Komisyonca tespit edilip valiliğin uygun görüşü ile birlikte gönderilen kıyı kenar çizgisi Çevre ve Şehircilik Bakanlığın tarafından onaylandıktan sonra yürürlüğe girer.

Onaylı kıyı kenar çizgisi bulunmayan alanlarda, talep halinde, talep tarihini takip eden üç ay içinde* ve yıllık programda bulunup bulunmadığına bakılmaksızın** kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur. Söz konusu tespit işlemlerinin bir program dâhilinde ve kısa sürede gerçekleştirilmesini sağlamak amacıyla, valiliklerce yıllık tespit komisyonları hazırlanır.** Kıyı kenar çizgisi arazide tespit edilerek kullarımdaki haritalar üzerine işlenir ve bu işlemin hangi esaslara göre haritaya geçirildiğini açıklayan tutanak komisyon tarafından imzalanır.** Kıyı kenar çizgisinin tespitine ilişkin işlem, önemli hukuksal sonuçları bulunan idari bir işlemdir. Kıyı kenar çizgisi kıyı alanının kara yönünde devamı niteliği taşıyan sahil şeritlerinin belirlenmesinde kullanılacak bir sınır çizgisidir.

Kıyı kenar çizgisi kıyı alanı ile özel mülkiyet altında bulunan araziler ve kamu arazileri arasındaki çizgiyi de oluşturma fonksiyonuna sahiptir. Ayrıca kıyıların ve sahil şeritlerinin kullanımına ilişkin sorunların çözümü de kıyı kenar çizgisinin belirlenmiş olmasına bağlıdır (Kalabalık, 2003).

Kıyı kenar çizgisi belirlenmemiş kıyıların bulunması, bu alanlardaki kanuna aykırı yapıların inşasını önleyememektedir. Kıyılarda yapılaşma ve özel mülkiyet yasaklanmış olduğundan kazanılmış haktan söz edilemez. Kıyılarda yer alan ve üzerinde özel mülkiyet bulunan arazilerle ilgili tapu iptal işlemleri ve buralarda yer alan binaların yıkımı gibi kıyıların korunması ve kıyı kullanımında kamu yararının sağlanabilmesine yönelik işlemlerin yerine getirilmesi de ancak kıyı kenar çizgisinin belirlenmesinden sonra mümkündür. Kıyı kenar çizgisinin, kıyı alanlarının kıyı kullanımını elverişli olarak kullanımını sağlayacak şekilde genişliğin her bölgenin özellikleri göz önünde bulundurularak ayrı ayrı belirlenmesi

* Detaylı bilgi için bkz. Kıyı Kanunu

** Detaylı bilgi için bkz. Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik

gerekir. Komisyonda yer alacak üyelerin kamu görevlisi olma zorunluluğunun bulunması aynı zamanda kıyı kenar çizgisinin belirlenmesinde suiistimallerin engellenmesini amaçlamıştır (Akın, 1998). Kıyı kenar çizgisinin tespiti yasanın öngördüğü biçimde planlama ve uygulama yapılabilmesi ve kıyıların korunabilmesi için gerekli bir unsur olduğundan devletin bir görevidir.

Kıyı kenar çizgisinin tespiti işlemi idari bir işlem olduğu için ilgililerin bu tespitin hukuka aykırılığını ileri sürerek iptal davaları açmaları mümkündür. Bununla birlikte kıyıları tüm toplumun ortak kullanım alanı olduğu için her vatandaşın kıyılardan yararlanabilmesinin önemli bir işlevini oluşturan bu tespite karşı dava açabilmeleri kamu yararı gereğidir. Kıyı kenar çizgisinin tespiti, her kıyı alanında kamu yararının sağlanmasında eşitlik oluşabilmesi için öngörülen hukuki bir işlemdir. Bu tespit ile kıyı alanlarının korunması ve yapıların denetlenebilmesi mümkün olabilmektedir.

Kıyı Kanunu'nun 12. maddesinde ve uygulama yönetmeliğinin 18. maddesinde sahil şeridinde yapılabileceği belirtilen yapıların, yapılmasında güdülen amacın (toplumun yararlanmasına ayrılmış yapı olduğu) tapunun beyanlar hanesine işlenmesi gerektiği yer almaktadır. Bu hükmün amacı, sahil şeridinin zaman aşımı yoluyla kamu haricinde elde edilmesi ihtimaline karşı bir güvence getirmektir (Kalabalık, 2003). Sahil şeritlerinden yararlanmada kamu yararının sağlanabilmesi, bu alanlarda yapılabileceği belirtilen yapı ve tesisler aracılığıyla sunulan hizmetlerin kamusal nitelik taşımaları ile mümkündür. Bu işlem, söz konusu alanlarda yapılan yapıların amaç dışı kullanımına karşı da bir önlem niteliği taşımaktadır.

3.4.4. Dolgu yoluyla arazi kazanımı

Toplumun ve ekonomik yaşamın her kesiminin birbirinden farklı amaçlarla kıyılara olan ihtiyacı, bu alanlar üzerindeki hak sahipliği konusunda bir tartışma yaratmaktadır. Kısıtlı kaynak olan kıyıları üzerindeki hak iddiaları kıyıları her geçen gün daha değerli kılmakta ve etkin kullanımlarının önemini arttırmaktadır. Kıyı kullanımında değişik kesimlerden gelen farklı taleplerin çatışmasının temel nedeni ise kıyının arttırılmaz doğal kaynak olmasından

kaynaklanmaktadır. Yanmış bir ormanın yenileme faaliyetleri ile yıllar sonra eski haline getirilmesi mümkünken kıyılarda yapılan dolgu çalışmaları neticesinde sahil, kumsal gibi özelliklerini yitirmiş alanların eski halinin tesisi olanaksızdır. Bu noktadan hareketle dikkat edilmesi gereken en önemli husus kıyı paylaşımının kıyıdan faydalanan tüm paydaşların haklarını koruyarak adil bir kullanımı tesis edebilmek ve bunu sürdürülebilir kılmaktır.

Kıyı paydaşlarının çıkarlarının kesiştiği noktada kamu yararı kavramının net bir şekilde ifade edilebilmesi gerekmektedir. Kamu yararı kavramının sağlıklı olarak uygulanabilmesi öncelikle kıyı mevzuatımızda kamu yararı kavramının algılanış biçimine ve kıyı alanlarındaki uygulamaların kamu yararına uygun olmasını sağlayıcı tedbirlerin bulunmasına bağlıdır.

Ülke kıyılarının korunması ve kamu yararına uygun olarak kullanılması kıyı mevzuatının temel ilkesidir. Ancak, kıyı mevzuatında yapılan değişikliklerin, toplumun sosyo-kültürel gelişiminden ve ortaya çıkan gereksinimlerden, bilimsel ve teknolojik gelişmelerden tam olarak etkilendiği söylenemez.

Kamu yararı kavramı her düzenlemenin içinde olmasına karşın kavramın net ilkelere dayanmaması nedeniyle kıyının düzenli ve etkin kullanımını, korunmasını sağlamakta yetersiz kaldığı görülmüştür (Eke ve Karaaslan, 1997).

Arazi kullanımı, kültürel bir miras ve alışkanlıklarla şekillenen bir husustur. Ülkemizde karşılaşılan arazi kullanım yöntemi Osmanlı öncesindeki dönemden bu yana süregelen alışkanlıkların bir neticesidir. Bu alışkanlıklar zaman içerisinde kanunlarla şekillendirilmeye çalışılsa da bu kültürün izlerini silmek kolay değildir. “...Osmanlı İmparatorluğu döneminde Arazi Kanunu’nda devletin izniyle doldurulan yerlerin dolduran kimsenin mülkü olacağı, doldurulmak istenen alan için o yerin en büyük mal memurundan izin almak gerekliliği, izinsiz doldurulan yerin hazineye ait olacağı, isterse dolduran kimseye bedel ödenmek şartıyla verilebileceği istemediği durumda isteyen kişiye açık arttırma ile verileceği, doldurulan yerlerin dolduran adına tapuya tescil edileceği belirtilmiştir. Doldurma işleminin deniz kıyısının dışında bataklık olmayan göl ve nehir kenarlarına da uygulanacağı, doldurma işleminin nehirlerin asıl yatağını ve akıntısını bozmaması ve diğer kullanıcılara zararının

dokunmaması gerekliliği belirtilmektedir...”^{*} Mevcut kıyı düzenlemelerinin kurutma ve doldurma işleminin yapılabilmesi için kıstas kabul ettiği bazı hususlar şu şekilde sıralanabilir;

- * Dolgu yapılacak olan deniz, tabii göl ve akarsular içme veya kullanma suyu kaynağı olarak kullanılmamalıdır.
- * Yapılacak olan dolgu işlemi için kamu yararının oluşması şarttır.
- * Bölgede yapılacak olan yapı için daha uygun hiçbir alternatif bulunmamalıdır.
- * Yapılacak olan dolgu uygulama imar planında yer almalıdır.
- * Doldurma ve kurutma işlemi sırasında ve sonrasında çevre dengesi korunmalı, deniz tabii ve suni göl ve akarsularla bunların çevrelerinin ve bu çevredeki canlı hayatı olumsuz etkilenmemelidir.

Kıyı alanları ile bu alanların doğal yapısını değiştiren bir idari işlem veya eylemin karar sürecinde yer alan iki temel ilke mevcuttur. Dolgudan sağlanacak kamu yararı ile yapılacak işlemin sürdürülebilir olması gerek şarttır. Dolgunun tesisi ile elde edilecek olan kamu yararı ile sürdürülebilirlik ilkesi asla birbirinden ayrı düşünülmemelidir. Yapılacak işlemde marjinal faydanın sağlanacağı nokta bu iki ilkenin kesiştiği noktadır (Doğan, v.d., 2005). Kıyı alanlarında dolgu yoluyla arazi elde edilmesi projelerinde bulunması gereken bir takım ortak özellikler mevcuttur. Aşağıda detaylı olarak incelenen bu özellikler dolgu yoluyla arazi kazanımlarında toplumun her kesiminin ortak faydasının korunması açısından önem arz etmektedir.

3.4.4.1. Kamu yararı ilkesi

Kıyı mevzuatımız ve mevzuata dayalı pratikler incelendiğinde ortaya çıkan en büyük sorun kamu yararı kavramının net ilke ve kıstaslar ortaya koyamaması ve kıyıya ilişkin kavramların tanımlanmasında, sahil şeridinin belirlenmesinde ve arazi kullanım kararlarında muğlâk bir iradenin hâkim olmasıdır.

^{*} E.DOĞAN, S.BURAK, M.A.AKKAYA, Türkiye Kıyıları Kavramsal Tanımlama-Planlama-Kullanım, Sayfa 121, Beta Yayıncılık, 2005, İstanbul

Dolgu yapımında amaç kamu yararının oluşmasıdır. Kamu yararı kavramına farklı çevrelerce farklı anlamlar yüklense de kamu yararının sürdürülebilir olması esastır. Bölgede yapılması ticaret ve denizciliğin gelişmesinde önemli rol oynayacak ve başka bir bölgede yapılması mümkün olmayan bir limanın yapımında kamu yararından bahsetmek isabetli olurken, dolgu alanına yapılacak bir otel inşaatının kamuya olan yararından bahsetmek mümkün değildir. İstanbul il sınırları içerisinde Foto. 15 ile gösterilen arazi üzerinde yapımı devam eden 3. Havalimanı projesi kapsamında sulak alan ve göllerin üzerlerine yapılan dolgular söz konusu tartışma kapsamında değerlendirilmelidir.

İstanbul 4. İdare Mahkemesinin verdiği yürütmeyi durdurma kararına rağmen içerisinde çok sayıda vadiyi, sulak alanı barındıran bir arazide 3. Havaalanı projesinin yapımı devam etmektedir. Kamuoyunda sürekli olarak dünyanın en büyük havaalanı olacağı ve milli bir proje olarak lanse edilen bu yapıda kamu yararının sağlanıp sağlanmadığı etraflıca araştırılmalıdır. 3. havalimanı projesi kapsamında irili ufaklı 60 civarı göller, derinlikleri yer yer 100 metreyi bulan vadiler Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı verilerine göre 1.500.000.000 m³ dolgu malzemesi kullanılarak doldurulacaktır. Bu yolla pek çok canlının doğal yaşam alanı olan bölgeler yok edilecektir. Söz konusu inşaat hakkında yerel mahkemenin verdiği yürütmeyi durdurma kararına* rağmen yetkililer bu kararın uygulanmayacağını ifade ederek* İstanbul Bölge İdare Mahkemesine itiraz etmiş, neticesinde ise daha önce yerel mahkemenin verdiği yürütmeyi durdurma kararı kaldırılmıştır.*** Medya tarafından “asrın projesi”, “dünyanın en büyük havaalanı” gibi manşetlerle halka aktarılan projede yer seçimi konusunda yapılan çalışmaların yetersiz olduğu değerlendirilmektedir.

3. havaalanı örneğinde olduğu üzere devlet erkinin kamu yararı kavramını savunması kamu yararı nedir ve bu kararı kim verecektir sorularını gündeme getirmektedir. Kamu yararı kavramı metrik birimlerle ifade edilemeyen, kısmen ölçülebilen bir kavramdır. Yapılacak proje ile elde edilecek maddi gelir yaklaşık olarak hesaplanabilse de dolgu sonucu bölgeyi terk edecek doğal yaşamın göz ardı edildiği değerlendirilmektedir.

* Detaylı bilgi için bkz. Ek-1 İstanbul 4. İdare Mahkemesinin 21.01.2014 tarih ve 203/1985 E. sayılı kararı.
** <http://www.cnbce.com/haberler/turkiye/3-havalimani-aciklamasi>
*** <http://t24.com.tr/haber/3-havalimani-insaati-kaldigi-yerden-devam-edecek,253576>



Foto 15. 3.Havaalanının Yapılacağı Bölge (<http://www.radikal.com.tr>)

Ayrıca yapılacak dolgu kapsamında ortaya çıkacak olan kamu yararı kavramı o projenin yapılacağı yere ve zamana göre değişiklik gösterebilecek kavramlardır. Kamu yararı kavramı aşağıdaki ilkeler ışığında daha net değerlendirilebilir;

- * Yeniden oluşturulması mümkün olmayan doğal kaynak ve kazanımların korunması hayati öneme sahiptir,
- * Bu alanlarda yapılacak olan yapılar toplum yararı açısından zorunlu ve alternatifsiz olmalıdır,
- * Bu yapıların oluşturulma gerekçeleri titizlikle irdelenmeli, durum çok boyutlu olarak ele alınmalı ve mümkün olan en az tahribatla bu işlem gerçekleştirilmelidir,
- * Yapılacak bu yapının bir grubun veya bir zümrenin faydasından ziyade toplum genelinin yararına olması ve kullanımına ilişkin irtifak hakkının kamu adına tesis ve tecil edilmesi gerekmektedir,
- * Yapı ve tesislerin yapımı ve işletilmesinde kanun koyucu tarafından başlangıçta talep edilen taahhütlere uyulup uyulmadığının denetlenmesi gerekmektedir.

Kıyı Kanunu Uygulama Yönetmeliğinin "Doldurma ve Kurutma Yoluyla Arazi Kazanma" konulu 14'üncü maddesi özetle dolgu planlarının hazırlanması sırasında çevre dengesinin korunması fikrini esas alır. Bu fikirden hareketle kamu yararı ifadesinin sadece maddi kazancı değil, çevrenin, gelecek nesillerin faydalanabileceği şekilde korunmasını da kapsayan bir kavram olduğu söylenebilir.

3.4.4.2. Sürdürülebilirlik ilkesi

Kalkınmanın ilk hedefi doğal kaynakların bugün ve gelecekteki sosyo-ekonomik ihtiyaçları karşılayabilme yeteneğinin, teknolojik ve sosyal imkânlar çerçevesinde yenilenebilir ve yenilenemez kaynakları en az etkileyecek biçimde bir tüketim hızına indirilmesidir (Doğan, v.d., 2005).

Sürdürülebilirlik kavramının kıyı ve dolgu alanları açısından önemi dolgu ile kıyı ve çevresinin doğal dengesinin korunmasıdır. Kıyının ve kıyidan faydalanan doğal hayatın korunarak kıyidan azami fayda elde edilmesi zorlu bir süreçtir. Dolgu yapılan bir alanda doğal hayatın eskisi gibi devam ettirilmesi veya geliştirilmesi imkânsızdır. Bu nedenle dolgu işlemi yapılmadan önce fizibilite çalışmaları özenle yapılmalı ve ancak bu yapının kıyı alanında yapılması kaçınılmaz ise dolgu projesi hayata geçirilmelidir.

Dolgu veya kurutma yapılacak alanın yer seçim teklifine ilişkin olası uygun alternatiflerin detaylı olarak araştırılması gerekmektedir. Araştırmanın eksik yapılması veya araştırma neticesinde daha az çevresel zarar oluşturacak şıkların çeşitli nedenlerle elenmesi karar verici merkezi ve yerel idare temsilcilerine idari ve hukuki sorumluluk yüklemektedir (Akkaya, Doğan, 2002). Dolgu ve kurutma işlemi öngörülen alan için kıyı gerisinde kapsamlı bir araştırma faaliyeti yapılmalı, eğer söz konusu tesis kıyı gerisinde yapılamıyorsa denizel ortam dolgu yapılacak arazi araştırmasının konusu olmalıdır (Doğan, v.d., 2005).

Çevresel etkileri değerlendirilmeksizin yapılacak yatırımın, kıyıyı kullananlar tarafından ne derecede faydalanılacak bir yatırım olduğu, sürekliliği ve önemi göz ardı edilerek kamu yararı kavramından bahsetmek hatalı olacaktır. Başta dolgu ve kurutma işlemi

olmak üzere kıyıda yapılacak her türlü değişiklik veya imar işlerinin bir bilançosu yapılmalıdır. Sağlayacağı ekonomik katkının yanında, doğal yaşama vereceği zarar göz ardı edilmemeli, yatırımın söz konusu bölgeyi tercih etme ve ilgi duyma nedenlerini ortadan kaldıracak projelere onay verilmemelidir. Yatırımcılar, projelerinde marjinal faydayı elde edebileceği tarihi hesaplayarak yatırımlarını yönlendirirler. Doğal güzellikleri nedeniyle insanların ilgi gösterdiği bir koya yapılacak marina veya otelin ticari ömrü, o koyun doğal cazibesini sürdürmesiyle paralellik gösterir. Bölgenin cazibesini yitirmesi o yatırımın da bölgeyi terk etmesine neden olacak ve sürdürülebilirlik ilkesine riayet edilmediğinden dolayı bölge, yerel halka ve gelecek nesillere sadece tahrip edilmiş ve cazibesini yitirmiş alanlar olarak devredilecektir.

3.4.5. İdari ve yasal süreç

Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda çevresel özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanımları gerçekleştirilebilir. Denizel çevre ortamının doldurulması veya kurutulabilmesi için öncelikle bu işlemi yapacak kurum teklifini hazırlayarak gerekçeleriyle birlikte valiliğe iletir. Valiliğin teklifi uygun bulması halinde teklifi onaylamak üzere (yeni adı) Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na gönderir. Teklif uygun bulunursa dolgu ve kurutma alanına ilişkin yapılanmayı içeren imar planı, kıyı mevzuatına aykırı olmamak kaydıyla 3194 sayılı İmar Kanunu hükümlerine göre hazırlanır. Planlar, büyükşehir belediyesi sınırları içinde ise büyükşehir belediyesi meclis kararı, bu sınırlar dışında ise İl İdare Kurulu Kararıyla birlikte onaylanmak üzere (yeni adı) Çevre ve Şehircilik Bakanlığına gönderilir. Söz konusu bölgede yapılacak olan dolgu ve imar hususları ile ilgili olabileceği değerlendirilen bakanlık ve kurumların görüşlerine istinaden plan onaylanır veya reddedilir (Doğan, v.d., 2005).

3.4.6. Dolgu yoluyla kazanılan araziler ve hukuki statüsü

Dolgu ve kurutma yoluyla kazanılan arazilerin hukuki statüsünden önce bu alanlardaki planlamanın hukuki statüsünden bahsetmek daha faydalı olacaktır. Dolgu planlarının hazırlanmasında dikkat edilecek en önemli husus yapılacak olan yapının veya kurutulacak

alanın Kıyı Kanunu ve ilgili mevzuat hükümlerine uygun olup olmadığını araştırmak olmalıdır. Yapılacak olan yapının adlandırıldığı sınıf itibariyle yapılabilmesi kanunen mümkün olsa da dikkat edilmesi gereken önemli husus o yapı için dolgu veya kurutma yapılmasına gerek olup olmadığıdır. Zorunluluktan dolayı yapılması planlanan dolgu işlemlerinde dolgu plan teklifi, onaylı kıyı kenar çizgisini içeren hali harita üzerine belirlenmelidir. Türkiye kıyılarının %98’lik kesiminin kıyı kenar çizgisi tespit işlemlerini tamamlandığı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan Kurumsal Mali Durum ve Beklenti Raporu’nda yer almaktadır.*

Dolgu alanı projelerinin her aşamasında, kıyı alanındaki çevresel dengenin korunması, deniz tabii ve suni göl ve akarsularla bunların çevrelerinin ve bu çevredeki canlı hayatın olumsuz etkilenmemesi temel amaç olmalıdır.

Bu hakların korunarak hazırlanan dolgu alanlarındaki imar planlarında İmar Kanunu ve ilgili yönetmelik hükümlerine uyulması gerekmektedir. Doldurma ve kurutma yoluyla arazi kazanmak ve bu arazilerde yapılaşmaya izin verilebilmesi için uygulama imar planının yapılıp onaylanması zorunludur. Bu arazilerde yapılan planların onayı konusunda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile Kültür ve Turizm Bakanlığı yetkilidir. Buna göre söz konusu alanlarda dolgu, turizm ile ilgili bir yapılaşmanın devamı ve tamamlayıcısı niteliğinde ise, uygulama imar planları 2634 sayılı Turizmi Teşvik Kanunu uyarınca Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından onaylanır. Bu ifade dışında kalan her türlü proje için onay makamı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’dır. Herhangi bir ölçekte planı olan bir alanda yapılacak dolgu planının bu planla irtibatlandırılması gereklidir. Kıyı Kanunu gereğince doldurma ve kurutma suretiyle kazanılacak arazilerde yapılabilecek sosyal ve teknik altyapı tesisleri uygulama yönetmeliklerinde yer almaktadır (Akkaya ve Müftüoğlu, 2001).

3194 sayılı İmar Kanunu esas alınarak hazırlanan Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik sosyal altyapı kavramını “...sağlıklı bir çevre meydana getirmek amacı ile yapılması gereken eğitim, sağlık, dini, kültürel ve idari yapılar ile park, çocuk bahçeleri gibi

* Detaylı bilgi için bkz. http://www.csb.gov.tr/db/strateji/editordosya/2013_Yili_Kurumsal_Mali_Durum_%20ve_Beklentiler_Raporu.pdf

yeşil alanlara verilen genel isimdir...” şeklinde, teknik alt yapı kavramını ise “...elektrik, havagazı, içme ve kullanma suyu, kanalizasyon ve her türlü ulaştırma, haberleşme ve arıtım gibi servislerin temini için yapılan tesisler ile açık veya kapalı otopark kullanımları...”^{*} şeklinde tanımlanmıştır. Bu tanımda yer alan tesisler ile doldurma ve kurutma yoluyla elde edilen arazilerde yapılacak sosyal tesis kavramı birbirinden ayrı olarak değerlendirilmelidir (Doğan, v.d., 2005).

3.4.7. Dolgu alanlarında yapılaşmanın hukuki statüsü

Doldurma ve kurutma işleminin sadece kamu yararının gerektirdiği hallerde yapılabileceği, içme suyu elde edilen ve sulak alanlarda dolgu işleminin yapılamayacağı kanunlarla hükme bağlanmıştır.

Doldurma ve kurutma yoluyla elde edilen arazilerde yönetmeliğin 6. maddesinde yer alan iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalga kıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkthane, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları, tersane, gemi söküme yeri, su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri vb. yapı ve tesisler ile yol, açık otopark, park, yeşil alan ve çocuk bahçeleri gibi teknik ve sosyal altyapı alanları, yönetmeliğin 13. maddesinde belirtilen yapı ve tesisler ve kanunun 7. maddesinde yer alan kara, deniz, hava ulaşımına yönelik altyapı tesisleri, yeşil alan düzenlemeleri kapsamında park, çocuk bahçesi, açık spor alanları ile açık alan ağırlıklı olmak üzere ve emsali aynı amaçla ayrılan alanını %3’ünü yüksekliği 5.50 m.’yi aşmayan takılıp sökülebilir elemanlarla inşa edilen; lokanta, gazino, çay bahçesi, sergi üniteleri ve idare binalarını içeren fuar, piknik, eğlence alanları yapılabilir (Doğan, v.d., 2005).

Kanunda, dolgu alanlarında yeşil alan düzenlemelerinin, park, çocuk bahçesi, yol, açık otopark yapımının kent ihtiyaçları doğrultusunda yapılabileceği, fakat bu yapıların ortak kullanım amacı taşıması gerekliliği vurgulanmıştır. Kent sorunlarını çözmeye yönelik olarak dolgu alanlarının düzenlenmesini esas alan hükümler özünde kent yaşamının daha düzenli

^{*} Detaylı bilgi için bkz. Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik

hale getirilmesini ve ortak kullanımı işaret etmektedir. İçme ve kullanma su kaynaklarının bulunduğu alanlarda, sulak alan olarak belirlenen, mevzuatla veya uluslararası sözleşmelerce koruma altına alınan alanlarda, bir turizm veya sanayi faaliyetinin genişletilmesi maksadıyla dolgu ve kurutma işlemleri yapılamayacağı kanunlarla sabit olmasına rağmen Akdeniz foklarının yaşam alanları arasında bulunan Bodrum Körfezi'ndeki yat limanı imzaladığımız uluslararası sözleşmelere rağmen yapılmış ve işletilmeye devam edilmektedir.*

Kıyı alanlarında yapılabilecek yapı ve tesislerle ilgili imar planlarının onay mercii, ilgili büyükşehir belediyesi veya valiliktir. Bu nedenle dolgu planlarının incelenmesinde, valiliklerce hazırlanan gerekçe raporu son derece önem taşımaktadır. Bu planların hazırlanması sırasında İmar Kanunu ve Planların Yapılması ve Değişikliklere Ait Esaslara Dair Yönetmelik hükümlerine uyulması gerekmektedir.

Kıyılarının devletin hüküm ve tasarrufu altında olduğu ve özel mülkiyete konu olamayacağından hareketle oluşturulan dolgu alanının yeniden düzenlenebilmesi veya kamuya açık olarak kullanılabilmesi maksadıyla özel teşebbüs veya vakıflara kiralanabilmesi için Maliye Bakanlığı'na onaylı uygulama planının, doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler için işlemin onaylı projesine uygun olarak yapıldığına dair kurum yazısının teslim edilmesi gerekmektedir. Bu aşamadan sonra Maliye Bakanlığı'ndan temin edilen kiralama, tahsis ve irtifak hakkı belgesine dayanılarak 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 21. ve 22. maddelerine göre inşaat ruhsatı düzenlenebilir. Bu alanlarda;

- * Kıyının kamu yararına kullanımına ve kıyıyı korumak amacıyla yapılabilecek altyapı veya bu amaçla yapı yapabilmek için gerekli dolgu alanlarını ve üzerindeki tesisler ile,
- * Özelliği gereği kıyıdan başka yerlerde yapılması mümkün olmayan yapı tersane, gemi söküm ve inşaat tesisleri, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri yapılabilir (Doğan, v.d., 2005).

* E.DOĞAN, S.BURAK, M.A.AKKAYA, Türkiye Kıyıları Kavramsal Tanımlama-Planlama-Kullanım, Sayfa 126, Beta Yayıncılık, 2005, İstanbul

3.4.8. Dolgu işlemi neticesinde elde edilen araziler hakkındaki yargı kararları

Dolgu işlemi ve dolgu alanı üzerindeki yapılaşmaya dair verilen yargı kararları incelendiğinde davacı tarafların genel olarak Mimarlar Odası, Şehir Plancıları Odası vb. sivil toplum örgütleri veya meslek odalarından oluştuğu tespit edilmiştir. Söz konusu tespit uygulanan anket kapsamında incelenmiş ve katılımcılara kıyı alanlarının korunmasında en çok çaba gösteren kesim sorulmuştur. %34'lük bir çoğunluk bu soruya çevre dernekleri ve STK'lar cevabını vermiştir.

Dava neticesinde verilen kararların ise kamu yararı ilkesine dayandırıldığı gözlemlenmektedir. Kamu yararı kavramının dolgu alanları hakkında açılan davalarda ne şekilde yer aldığını açıklayabilmek adına örnek mahkeme kararları incelenmiştir.

Antalya limanında dolgu alanı üzerinde bulunan 2000 m.² 'lık bir alanın, çimento yükleme ve paketleme tesisinin inşası için kiralanması ve durumun yargıya intikal ettirilmesi ile oluşan hukuki süreçte yerel mahkemenin verdiği uygunluk kararı Danıştay 6. Daire'si tarafından 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 6. ve bu kanunun uygulanmasına dair yönetmeliğin 13. ve 14. maddelerine dayanılarak bozulmuştur. Mahkeme, dolgu ve kurutma yoluyla elde edilen arazilerde ne tip yapılaşmanın olabileceğini kararında açıkça belirtmiş ve çimento paketleme tesisinin bu yapılardan olmadığına hükmetmiştir.

İstanbul ili Kadıköy ilçesinde Fenerbahçe Spor Kulübünün kullanımına 29 yıllığına tahsis edilen dolgu alanının yürütmesinin durdurulmasına yönelik İdare Mahkemesinin kararı 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 6. ve bu kanunun uygulanmasına dair yönetmeliğin 13. ve 14. maddelerine dayanılarak bozulmuştur. İdare Mahkemesi söz konusu alanın etrafının çitle çevrilerek kullanımın usulsüzlüğüne atıf yaparak kararını vermiştir. Danıştay 6. Dairesi ise kullanımdaki usulsüzlüklerin giderilmesinin idari yaptırım yoluyla sağlanabileceğini fakat bunun dolgu alanının bir spor kulübüne kiralanması işleminin yürütmesinin durdurulmasına neden olamayacağını belirtmiştir. Bu karar ile mahkeme söz konusu alanın kamusal kullanıma açılmasının kanun yolu ile sağlanması hususunun üzerinde durmuş fakat bu durumun dolgu alanının kiralanmasına engel teşkil edemeyeceğine hükmetmiştir (Doğan v.d., 2006).

Denizden dolgu yoluyla elde edilen ve kıyı kenar çizgisi içerisinde kalan bir alanın ilgili belediyeye tescili hususunun yargıya taşındığı örnek olayda, söz konusu alanın belediye tarafından yasal izinler alınarak doldurulduğu anlaşılmaktadır. Bu kapsamda değerlendirilebilecek olan ve 1934 tarihinde yayımlanarak yürürlüğe giren 2644 Sayılı Tapu Kanununun 8.-9. madde hükümleri, denizden izinli veya izinsiz doldurulan yerlerin bazı usul ve esaslar dâhilinde doldurana devredileceğine, sicil kaydı oluşturmak suretiyle özel mülkiyete konu edilebileceğine imkân tanımaktadır. Fakat söz konusu kanun 1956 tarihinde yürürlüğe giren 1605 Sayılı Yasanın yürürlük tarihi olan 20.07.1972 tarihinde yürürlükten kaldırılarak 1605 sayılı kanunun ek 7. maddesinin son fıkrası ile dolgu ile mülk edinme yolu tümünden kapatılmış ve kıyıların özel mülkiyete konu olamayacağı esasına bağlanmış ancak 20.07.1972 tarihine kadar olan kazanılmış haklar saklı tutulmuştur. Bu nedenle Yargıtay 1. Hukuk Dairesi söz konusu dolgu alanının hangi tarihte yapıldığına dair bir bilirkişi incelemesi yapılmadan söz konusu arazinin ilgili belediyeye tahsisi kararını veren yerel mahkeme kararını bozmuştur. Alınan bu karar ile 1972 tarihine kadar yapılan dolgu işlemleri ile kazanılan araziler kullanım kısıtlaması olmaksızın dolguyu yapana tahsis edilebileceği hükme bağlanmıştır. Fakat bu tarihten sonra doldurulan araziler için 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 6. ve bu kanunun uygulanmasına dair yönetmeliğin 13. ve 14. maddelerinde yer alan şartların esas olarak alınacağı belirtilmektedir (Doğan v.d., 2006).

3.5. Dolgu-Rant İlişkisi

Dolgu işlemi zorunlu ihtiyaçlara yönelik yapılabildiği gibi keyfi uygulamalar ve çok yönlü kazanç elde etme amacıyla da uygulanmaktadır. Mevzuatta dolgu işleminin sadece zorunlu hallerde ve kamu yararı adına yapılabileceği açık olarak belirtilmesine rağmen, özellikle yerel yönetimler suni rekreasyon alanları oluşturma ve maddi gelir elde etme amacıyla dolgu alanları oluşturmaktadırlar. Yerel yönetimlerin, dolgu işlemine gösterdikleri ılımlı yaklaşımın en büyük nedenlerinden birisi de dolgu işlemi sırasında oluşan maddi kazançtır. Dolgunun doğaya telafisi mümkün olmayan zararlar verdiği bilimsel bir gerçek olsa da bu hususun halk tarafından çok net olarak bilinmediği değerlendirilmektedir. Dolgunun doğaya verdiği zararın halk tarafından bilinmemesi yerel ve ulusal yönetimlerin dolgu konusunda daha rahat kararlar almalarına neden olmaktadır.

Halk sahil kıyısında yaşamaya özendirilmiş, ortak kullanım alanı olması gereken kıyı bölgelerinde konut sahibi olunması bir statü göstergesi olarak kabul edilmiştir. Yasal boşluk ve denetimsizlikten dolayı kıyının ortak kullanım kuralı işlevsiz kılınmış ve oluşan bu baskıyı azaltıcı, yaşamı kolaylaştırıcı fakat doğal yaşamı katleden bir takım yapılaşma tarzının önü açılmıştır. Dolgu yapmak suretiyle inşaa edilen sahil yolları ve rekreasyon alanları, doğal kaynakların yitirilmesi sonucunda oluşturulan yapay çözümler olarak kent yaşamındaki yerini almıştır. Kentin dolgu ihtiyacının ortaya çıkış süreci incelendiğinde bir neden-sonuç ilişkisinin varlığından söz edilebilir. Sahillere yol yapım maksatlı oluşturulan dolgu alanlarına izin verilmiş olmasının temel nedeni artan nüfusu taşıyamayan ulaşım imkânlarının geliştirilmesidir.

Rekreasyon amaçlı oluşturulan dolgu alanlarının amacı ise imar uygulamalarından dolayı korunamayan yeşil alanların suni olarak kent yaşamına dâhil edilmesidir. Ayrıca dolgu yoluyla elde edilen alanlardaki arazi değerlerinin yüksek olması yönetimlerin ve bazı özel teşebbüslerin dolgu konusunda istekli davranmalarına neden olan başka bir etkidir. Dolgu işleminden elde edilen ranta örnek olması bakımından İstanbul kent merkezinden çıkarılan hafriyatın Şile gibi uzak döküm alanları yerine kıyı dolgu alanlarına taşınması sırasında ortaya çıkan rant yaklaşık olarak hesaplanmıştır.

Yenikapı ve Maltepe sahilinde toplam 1.700.000 m²'lik bir alanda yapılan dolgu çalışmalarının ortak noktası her iki projenin de dolgu malzemesinin İstanbul'da devam eden inşaat projelerinden sağlanmasıdır.*

İstanbul'da yapılan büyük inşaat projeleriyle beraber dolgu projelerinin gündeme gelmiş olması dolgu alanlarının hafriyat depolanması maksadıyla kullanıldığı yönünde haklı itirazların oluşmasına sebebiyet vermiştir. Hesaplamalarda dolgu yapılan alanın ortalama derinliği 10 m. olarak kabul edilmiş ve yapılacak dolgunun Yenikapı dolgu alanı için yaklaşık 5.000.000 m.³ Maltepe dolgu alanı için ise 12.000.000 m.³ olduğu kabul edilmiştir. İstanbul Çevre Koruma ve Atık Maddeleri Değerlendirme San. Ve Tic. A.Ş. (İSTAÇ) verilerine göre 1

* Detaylı bilgi için bkz. İstanbul milletvekili Dr.Celal DİNÇER'in 18.03.2013 tarih ve 7/18755 sayılı soru önermesine verilen yanıt.

ton hafriyat toprağı ve inşaat yıkıntı atığının 1 km. taşınmasının bedeli 0,45tl/ton-km'dir.* Söz konusu veriler ışığında Ataşehir Finans Merkezi ve İnönü Stadyumu inşaatından çıkan hafriyatın Şile yerine Yenikapı ve Maltepe dolgu alanına dökülmesi neticesinde oluşacak maddi kazanç hesaplanmıştır.

Dolmabahçe-Şile arası mesafe	: 72 km.
Dolmabahçe-Yenikapı arası mesafe	: 7 km.
Ataşehir-Şile arası mesafe	: 61 km.
Ataşehir-Maltepe arası mesafe	: 15 km.

Dolmabahçe-Şile Döküm Maliyeti	: 72 x 0.45 x 5.000.000	= 162.000.000
Dolmabahçe-Yenikapı Döküm Maliyeti	: 7 x 0.45 x 5.000.000	= 15.750.000
Ataşehir-Şile Döküm Maliyeti	: 61 x 0.45 x 12.000.000	= 329.000.000
Ataşehir-Maltepe Döküm Maliyeti	: 15 x 0.45 x 12.000.000	= 81.000.000

Dolmabahçe'den çıkartılan hafriyatın Şile ilçesindeki döküm alanı yerine Yenikapı'daki dolgu alanına taşınması yaklaşık olarak 146.250.000 TL., Ataşehir Finans Merkezi inşaatından çıkarılan hafriyatın Şile yerine Maltepe dolgu alanına taşınması ise 248.000.000 TL.'lik bir rant oluşturmaktadır. Yüklenici firmalara kar sağlayan bu işlem aynı zamanda İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne (İBB) bağlı İSTAÇ A.Ş.'ye gelir olarak yansımaktadır.

Hafriyat firmalarının amortisman, zaman ve personel giderlerinden elde ettikleri tasarruf hesaplamada göz ardı edilmiştir. Bu nedenle; bu unsurlar da hesaplandığında elde edilen rantın artacağı değerlendirilmektedir. Yapılan inceleme, ortaya çıkan rant hakkında bir örnek oluşturması bakımından çalışmaya dâhil edilmiştir.

Dolgu esnasında ve sonrasında oluşan kazancın üç adet paydaşı mevcuttur. Bunlardan birincisi halk, ikincisi yönetimler üçüncüsü ise dolgu işlemi sırasında ve sonrasında dolgu projesinden ticari olarak faydalanan iş çevreleridir. Bu bölümde liman, gemi inşaa-söküm

* Detaylı bilgi için bkz. <http://www.ibb.gov.tr/sites/CevreKoruma/Hafriyat/Sayfalar/UcretTarifesi.aspx>

tesisleri vb. gibi kıyı kenarında kurulumu zorunlu tesisler değil rekreasyon vb. uygulamalar neticesinde elde edilen rantın analizi yapılmıştır.

3.5.1. Halkın dolgudan kaynaklanan kazancı

Çevre ve kıyı bilincine sahip olmayan toplumların büyük bir kısmı rekreasyon alanı ve sosyal tesis yapımı amaçlı dolgu uygulamalarına itiraz etmezler. Özellikle kentleşme sürecinde İstanbul örneğinde olduğu gibi sorunlar yaşayan, yeşil alan, ulaşım gibi temel ihtiyaçları karşılanamayan toplumlar bu sorunlarının giderilmesinden dolayı memnuniyet duyarlar. Ulaşım sorunu incelendiğinde; kıyı bölgelerinde dolgu yapmak suretiyle oluşturulan sahil yollarının insanların gündelik hayatlarını kolaylaştıran, yeşil alan sorunu incelendiğinde ise; dolgu alanı üzerine yapılan park, bahçe, spor, piknik alanlarının kentli nüfusun yaşam kalitesini yükselten alanlar olarak algılandığı anlaşılmaktadır. Sadece azınlık olarak nitelendirilebilecek bir kısım tahrip edilen doğanın ve geri getirilemeyecek canlı yaşamının bilincindedir. Bu noktadan hareketle dolgu işlemi için halktan gelen bir talebin varlığından da söz edilebilir. Söz konusu talep, İstanbul kent yaşamında betonlar arasında sıkışan halkın da mecburen rıza gösterdiği dolgu uygulamasını meydana getirir. Yapılan saha çalışmaları kapsamındaki ikili görüşmeler halkın büyük bir çoğunluğunun bu alanlarda bulunmaktan ve üzerinde oluşturulan yapıları kullanmaktan memnuniyet duyduğunu ortaya koymaktadır.

Dolgu alanı oluşturmak suretiyle giderilen toplum ihtiyaçları, dolguyu halk nazarında kabul edilebilir kılmaktadır. Halkın spor ve piknik gibi sosyal faaliyetlerde bulunabileceği, ailesiyle vakit geçirebileceği alanların yaratılması, halk nazarında bir memnuniyet yaratır.

3.5.2. Yönetimlerin dolgudan kaynaklanan kazancı

Seçilmişler ve özellikle yerel yönetimler toplum ihtiyaçlarının karşılanmasının sonucunu seçim dönemlerinde oy olarak geri almayı beklerler. Toplumun yaşadığı kentsel sorunları çözme konusunda dolgu alanlarına bel bağlanması her ne kadar dünyada çok az ülkede gerçekleştirilen bir uygulama olsa da ülkemizdeki yerel yönetimler dolgu alanları üzerinde cazibe merkezleri oluşturma konusunda istekli davranmaktadırlar. Halkın yeşil alan

veya ulaşım gibi temel ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla oluşturulduğunu düşündüğü dolgu alanları yerel yönetimlere ciddi manada gelir sağlamaktadır.

İBB'ye bağlı İSTAÇ firması inşaat artığı ve hafriyatların belirlenen alanlara dökülmesi karşılığında hafriyat firmalarından ton başına 2,5 TL ile 9,5 TL * arasında değişen ücretler talep etmektedir. Belirlenen döküm alanlarının İstanbul'un şehir merkezi dışında olması hafriyat döküm maliyetinin personel ve donanım giderleri hariç olmak üzere yaklaşık 120–170 TL/kamyon* arasında değişen rakamlara ulaşmasına neden olmaktadır. Söz konusu ücret belediyenin talep ettiği net meblağdır. Belediye bu işlem için yer göstermekten başka hiçbir hizmet sunmaz. Bu nedenle deniz alanında yapılacak dolgu alanına dökülecek hafriyat neticesinde belediyeler gelir elde ettiği gibi, aynı zamanda halk tarafından takdir edilecek müstakbel sosyal tesisleri de düşük maliyetlerle kent yaşamına kazandırmış olur.

Deniz alanına dökülecek uygun olmayan hafriyatın doğaya vereceği zarar göz ardı edilerek yapılan dolgu işlemi neticesinde yerel yönetimler yeterli bütçe ayırsa bile karşılayamayacağı bir talebi gelir elde ederek yerine getirmiş olur. Bu nedenle İstanbul ili özelinde oluşturulan dolgu alanlarının, inşaatlardan çıkan hafriyatın depo edildiği alanlar olduğu değerlendirilmektedir. Özellikle İstanbul'daki büyük inşaat projelerinden çıkan hafriyat, dolgu alanlarında kullanılarak hem zamandan hem de taşıma maliyetlerinden büyük bir tasarruf sağlanır. Ayrıca yerel yönetimler dolgu alanı üzerinde yapılacak büfe, çay bahçesi, otopark gibi işletmeleri kiraya vererek yeni bir gelir kalemi yaratır. Doğaya verilen zarar göz ardı edildiğinde dolgu alanlarının yapım ve işletme süreçlerinde belediyelere maddi ve siyasi olarak büyük getirilerinin olduğu anlaşılmaktadır.

3.5.3. Hafriyat firmaları ve ticari işletmelerin dolgudan kaynaklanan kazancı

Kazanç döngüsünün üçüncü paydaşı ise dolgu işlemi esnasında ve sonrasında dolgu alanından ticari fayda elde eden kesimdir. Hafriyat firmaları kent içerisinde çıkardıkları hafriyatı Şile, Kemerburgaz gibi uzak mesafelere taşımak yerine dolgu alanlarına taşıyarak

* Detaylı bilgi için bkz. <http://www.ibb.gov.tr/sites/CevreKoruma/Hafriyat/Sayfalar/UcretTarifesi.aspx>

zaman ve paradan tasarruf etmektedirler. Hafriyat firmalarının yararına olan bu işlemin İstanbul'da pek çok soruna yol açtığı bilinmektedir. İstanbul şehir içi trafiğinde sık sık görülen hafriyat kamyonları trafik düzenini aksatmakta, yolları kirletmekte ve İstanbul kent merkezinin bir şantiyeye dönüşmesine neden olmaktadır. Dolgu alanındaki hafriyatın yayımı, sıkıştırılması ve anroşman yapımı vb. işlerden inşaat ve hafriyat firmaları ayrıca bir gelir elde etmektedirler.

Sadece hafriyat taşınması işinden 400.000.000 TL. rant elde edildiği yapılan inceleme neticesinde tespit edilmiştir. Dolgu alanında oluşturulacak olan peyzaj spor alanı gibi faaliyetlerin yapılması işi de yine bir takım firmaların gelir elde etmesini sağlamaktadır. Ayrıca bu alanda oluşturulacak çay bahçesi, büfe, otopark vb. faaliyetlerin işletilmesinden de gelir sağlayacak bir kesim mevcuttur. Bölgedeki insan hareketinin artması sonucunda bölge esnafının da gelirleri artmakta yani dolgu işleminden dolayı olarak kazanç sağlamaktadır.

3.6. Usulsüz Dolgu İşleminin Cezai Yaptırımı Ve Teklifler

Dolgu işlemini engellemek veya kontrollü olarak yapılmasını sağlamak maksadıyla mevzuat hükümleri mevcuttur. Kanunlarda bulunan cezai yaptırımların dolgudan elde edilen kazanç ile mukayese edildiğinde caydırıcı olmadığı değerlendirilmektedir. Usulsüz olarak yapılan dolgu işlemine karşı düzenlenen cezai yaptırımlar çeşitli kanun hükümlerinde yer almaktadır. Bunlardan ilki inşaat artıklarını dökmek suçuna maddi ceza öngören 5326 sayılı Kabahatler Kanunu'dur.

Kanunun 41. maddesinin 4. bendi; "...İnşaat atık ve artıklarını bunların toplanmasına veya depolanmasına özgü yerler dışına atan kişiye, 100 TL'den 3.000 TL.'ye kadar idarî para cezası verilir. İnşaat faaliyetinin bir tüzel kişi adına yürütülmesi halinde bu tüzel kişi hakkında verilecek idarî para cezasının üst sınırı 5.000 TL.'dir. (Belirtilen rakamlar 2005 yılına aittir) Bu atık ve artıkların kaldırılmasına ilişkin masraf da ayrıca kişiden tahsil edilir..."* hükmüne amirdir.

* Detaylı bilgi için bkz. Kabahatler Kanunu

Dolgu konusunda cezai yaptırım öngören kanunlardan birisi de 2872 sayılı Çevre Kanunu'dur. Çevre Kanunu'nda sulak alan tanımı yapılarak bu alanlarda dolgu işleminin yapılamayacağı belirtilmiştir. Çevre Kanunu'nda; "...doğal veya yapay, devamlı veya geçici, suları durgun veya akıntılı, tatlı, acı veya tuzlu, denizlerin gelgit hareketlerinin çekilme devresinde altı metreyi geçmeyen derinlikleri kapsayan, başta su kuşları olmak üzere canlıların yaşama ortamı olarak önem taşıyan bütün sular, bataklık, sazlık ve turbiyeler ile bu alanların kıyı kenar çizgisinden itibaren kara tarafına doğru ekolojik açıdan sulak alandır..."* şeklinde yer almaktadır. Aynı kanunun 9.maddesinin e bendi ise; "...sulak alanların doğal yapılarının ve çevresel dengelerinin korunması esastır. Sulak alanların doldurulması ve kurutulması yolu ile arazi kazanılamaz. Bu hükme aykırı olarak arazi kazanılması halinde söz konusu alan faaliyet sahibince eski haline getirilir. Sulak alanların korunması ve yönetimine ilişkin usul ve esaslar ilgili kurum ve kuruluşların görüşü alınarak Bakanlıkça çıkarılacak yönetmelikle belirlenir..."* hükmüne amirdir.

Bu madde ile tüm kıyı alanlarında değil sadece sulak alan tanımına giren alanlarda dolgu yapımı ile ilgili bir cezai yaptırım söz konusudur. Çevre Kanunu'nda ÇED raporlarına atıf yapılan hususlar mevcuttur. Çevre Kanunu'nun 10. maddesi "...gerçekleştirmeyi plânladıkları faaliyetleri sonucu çevre sorunlarına yol açabilecek kurum, kuruluş ve işletmeler, Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu veya proje tanıtım dosyası hazırlamakla yükümlüdürler. ÇED Olumlu Kararı veya ÇED Gerekli Değildir Kararı alınmadıkça bu projelerle ilgili onay, izin, teşvik, yapı ve kullanım ruhsatı verilemez; proje için yatırıma başlanamaz ..." hükmüne amirdir. ÇED raporunun önemine dikkat çekilen bu madde, 20. madde ile hem cezai hem de işlevsellik olarak desteklenmektedir.

Çevre Kanunu'nun 20. maddesinin e bendinde; "...Çevresel Etki Değerlendirmesi sürecine başlamadan veya bu süreci tamamlamadan inşaata başlayan ya da faaliyete geçenlere yapılan proje bedelinin %2'si oranında idarî para cezası verilir. Cezaya konu olan durumlarda yatırımcı faaliyet alanını eski hale getirmekle yükümlüdür. Çevresel Etki Değerlendirmesi sürecinde verdikleri taahhünameye aykırı davrananlara, her bir ihlal için 10.000 TL.idarî para

* Detaylı bilgi için bkz. Çevre Kanunu

cezası verilir...“^{*} şeklinde bir hüküm yer almaktadır (Belirtilen rakamlar 2006 yılına aittir). Bu madde ile ÇED raporuna aykırı olarak yapılan işlemler maddi olarak cezalandırmakla beraber ÇED raporuna aykırı işlemlerden dolayı oluşan zararın giderilmesini zorunlu hale getirilmektedir.

Çevre Kanunu’nun ilgili maddeleri ışığında yapılacak genel değerlendirmede Çevre Kanunu’nun sırasıyla; sulak alanlarda dolgu işlemini yasaklayan, bu alanlarda yapılacak izinli ve ruhsatlı dolgu işlemini kurallara bağlayan ve usulsüz işlemleri cezalandırma yönünde bağlayıcı maddeler içerdiğini söylemek mümkündür. Yine Çevre Kanunu’yla ÇED süreci işletilmeden yapılan dolgu işlemlerinde proje bedelinin %2’si tutarında bir ceza ve söz konusu alanın eski haline getirilmesi hükmüne bağlanmıştır (Doğan, Akkaya, 2006). Yargı kararlarına rağmen resmi kuruluşların yaptığı açıklamalar bilimsel ve hukuksal dayanaklarla verilen bu kararlarının uygulanmayacağı konusunda bir niyet beyanı olarak algılanması hukuk ve yargı kararlarının işletilebilmesi açısından kabul edilemez bir durumdur.

Çalışmanın farklı bölümlerinde ifade edildiği üzere, önemli olan kanunların konulmasından ziyade bu kanunlara ve neticesinde ortaya çıkan hukuki sorumluluğun paylaşarak kararların uygulanabilmesidir. Usulsüz dolgu konusunda Türk Ceza Kanunu’ndan, Kıyı Kanunu’na yapılacak bir atıfla cezai yaptırımların dolgu işlemi özelinde düzenlenmesinin daha uygun olacağı değerlendirilmektedir. Dolgu yapımının kesin ve net olarak sınırlandırıldığı, yöntemlerin ve standartların belirlendiği bir yönetmelik oluşturularak dolgu yapım gerekçelerinden, dolgu yapılacak alanda kullanılacak malzemenin cinsine kadar geniş bir perspektifte inceleme, anlatım, sınırlandırma yapılmalıdır.

Yönetmeliğe aykırı yapılan işlemlerden doğacak olan cezai ve hukuki sorumluluklar 5237 sayılı TCK 181. ve 182. md. kapsamında değerlendirilmelidir. Usulsüz dolgu yapan şahısların veya firmaların alacağı cezayı ayrı tutmak kaydıyla uygulanacak olan müeyyide kirletilen veya doldurulan sahanın eski haline getirilmesi ve bu iş için gerekli maddi ihtiyacın kirletici veya dolgu işlemini yapan şahsa veya tüzel kişiliğe yüklenmesinin sağlanması

^{*} Detaylı bilgi için bkz. Çevre Kanunu

olmalıdır. Ayrıca dolgu işlemleri hakkında gerekli yasal süreçleri uygulamayan kamu görevlilerine de verilecek ceza görevi ihmal suçu kapsamında değil dolgu veya çevre konusundaki görev ihmallerine yönelik özel maddelerle belirlenmelidir.

Çevreye karşı işlenen suçlar veya yargı kararlarının uygulanmasını engelleyenler hakkındaki suçlar zamanaşımına tabi olmamalıdır. Kamu görevlilerinin, siyasi iradenin baskısı nedeniyle yargı kararlarını zaman zaman uygulamadıkları veya uygulayamadıkları durumlarla karşılaşmaktadır. Söz konusu durum Sayıştay Raporlarında “Kıyılardaki İhlallerin Kaldırılmasındaki Sorunlar” başlığı altında “...Kıyı alanlarında denetim görevi bulunan kurumlar arasında, kıyı ihlallerinin konu edildiği çok sayıda yazışma yapıldığı, ancak bu yazışmaların genellikle herhangi bir koordinasyon, bilgi akışı ve yardımlaşma amacıyla değil ilgili kurumların görevlerini yerine getirmekten kaçınmak amacıyla yapıldığı anlaşılmaktadır. Kıyı alanlarında görevi olan kurumlar bir kısım ihlallerin önlenmesini diğer kurumlardan beklemekte, bu durum ise ihlallerin sayı ve alan olarak artmasına, giderilmesinin daha zor bir hal almasına neden olmaktadır...”^{*} şeklinde yer almaktadır.

İdari birimlerinin yanında dolgu işleminde rol alan sivil teşebbüslerin de geleceğe dair ticari bir ceza almalarının caydırıcı olabileceği değerlendirilmektedir. Dolgu kapsamında çevreye moloz vb. malzemeleri dökmek suretiyle, çevreyi kirleten firmalara gerekirse ticari faaliyet gösterdikleri alanda süreli bir yasak getirilmeli ve cezalı oldukları süre içerisinde farklı firmalar üzerinden bu yasağı delmeleri de engellenmelidir. Söz konusu projede çalışan sorumlu kişilerin lisanslarının geçici bir süre için iptal edilmesinin dolguyu da içerisine alacak bir kapsamda çevrenin korunması hususunda faydalı olabileceği değerlendirilmektedir.

3.7. Dolgu Konusunda Uzman Bir Ülke -Hollanda Örneği

Dolgu, pek çok ülke tarafından kamu yararına olacak şekilde fakat sınırlı çeşitlilikte kıyı tesisinin inşaatı ve toprakların elverişsiz doğal şartlardan korunması maksadıyla uygulanan bir toprak koruma ve denizden alan kazanma yöntemidir. Kıyı politikalarını evrensel kıyı

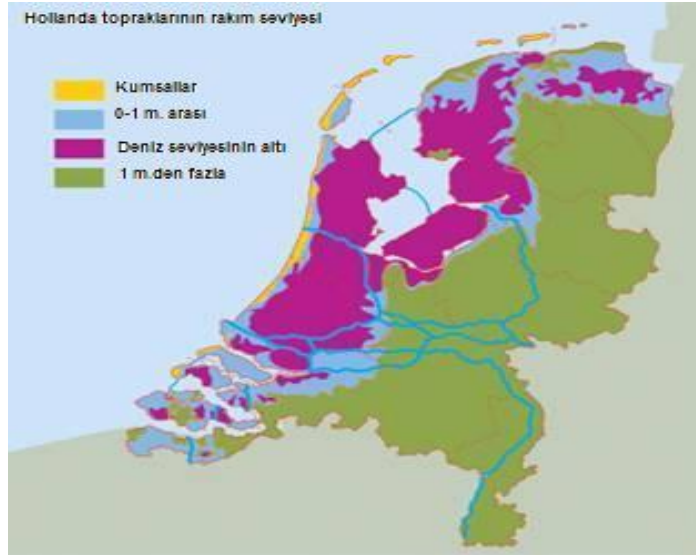
^{*} Detaylı bilgi için bkz. <http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2006/2006-1Kiyi/2006-Kiyi.pdf>

değerleri üzerinde şekillendirilmiş olan ülkelerde dolgu işlemi; özel malzemeler kullanılarak yapılan, doğal hayatın korunmasına özen gösterilen ve hafriyat artıklarını depolama işlemi olarak görülmeyen, coğrafi güçlüklerin insan yaşamındaki etkilerini azaltabilme amacı güden projeleri kapsar. Topraklarının büyük bir kısmında coğrafi şartlardan dolayı dolgu işlemleri gerçekleştiren Hollanda modern dolgu teknikleri konusunda lider bir ülkedir.

Topraklarının büyük bir kısmı deniz seviyesinin altında olan Hollanda, dolgu konusunda ileri teknolojiler kullanan ve dolgu konusunda edindiği mühendislik tecrübesini bir ihraç kalemi haline getirebilmiş bir ülkedir. Hollanda'nın denizden en yüksek noktası 323 m. yüksekliğinde bir tepedir. Su baskınlarına karşı topraklarını koruma ve deniz seviyesinin altında kalan kullanıma elverişsiz arazileri kullanıma açma isteği Hollanda'yı dolgu konusunda sektörün göz bebeği haline getirmiştir. Şekil 12'de Hollanda anakarasındaki toprakların rakım değerleri, Foto16 ile dolgu yoluyla tarım alanı olarak kullanılan araziler gösterilmiştir. Yapılan zorlu işlemler sayesinde toprak koruma ve kazanma programı başarı ile uygulanmaktadır. Hollanda toprak kazanma konusundaki gayretlerinin karşılığını bu alanlardan elde ettiği gelirle almaktadır.

Hollanda topraklarının yaklaşık olarak yarısı deniz seviyesinin altında bir rakım değerine sahiptir. Avrupa halkları arasında söylenen bir deyiş Hollanda'nın dolgu ve toprak kazanma konusunda hangi aşamada olduğunu anlatmaktadır. "God created the earth, but the Dutch created the Netherlands" sözü "Tanrı dünyayı yarattı ama Hollanda'yı Hollandalılar yarattı" anlamına gelir ve 41,500 km²'lik yüzölçümünün 7.000 km²'sini dolgu yoluyla elde eden Hollanda için söylenmiştir. Hollanda için dolgu ülkelerini yaşanabilir kılma anlamına gelir. Dolgu alanları oluşturma konusunda modern teknikler kullanan Hollanda'da dolgu işlemi derin sulardan çekilen deniz kumunun sığ kıyılara ve sahile yayılması yoluyla yapılmaktadır.

Gemiler ve gemilerden anakaraya uzatılan borularla vasıtasıyla kumun dolgu alanına yayılması sağlanır. Kullanılan yöntem Foto 19, 20, 21 ile gösterilmiştir. Foto 16, 17, 18'de görüleceği üzere doldurulan alanlar daha sonra özel inşaat teknikleriyle liman, havaalanı, tarım arazisi olarak dizayn edilmekte ve ülke ekonomisine katkı vermektedir.



Şekil 12. Hollanda topraklarının deniz seviyesine göre durumu
(www.mit.edu)



Foto 16. Dolgu yolu ile elde edilmiş tarım arazileri-Hollanda
(<http://footage.shutterstock.com>)

Hollanda bu yolla elde edilen tarım arazileriyle, tarıma elverişsiz topraklara sahip olmasına rağmen A.B.D ve Fransa'dan sonra tarım ihracatı konusunda dünyada üçüncü sırada yer almaktadır. Hollanda Altyapı ve Mekânsal Planlama Politikası strateji olarak; rekabetçi, mobil, yaşanabilir ve güvenli topraklara sahip olmayı hedeflemektedir (www.government.nl), (Akköse, 2007).

Hollanda; yürüyüş yolu, bisiklet parkuru veya spor merkezi yapmak için dolgu alanları oluşturmamaktadır. Dolgu projelerindeki kamu yararı kavramı net olarak ortaya konulmuştur. Bu nedenle sadece dolgu projelerinin olmazsa olmaz iki unsuru olan sürdürülebilirlik ve kamu

yararı kavramlarını hedefleyen projeleri hayata geçirmektedir.

Tarım sektöründen elde edilen 83 M. Euro'luk gelir ve Avrupa'nın en önemli limanları arasında bulunan Amsterdam limanının ülke ekonomisinde yarattığı katma değer düşünüldüğünde doldurma yoluyla yaratılan arazilerin önemi de yapım amacı da daha net olarak anlaşılabilir (Akyarlı v.d., 2002).

Yapılan dolgu uygulamalarındaki işlem maliyeti 150 \$/m²'dir. Elde edilen araziler tarım, liman ve toprak koruma projeleri gibi milli gelire ve ekonomiye değer katacak şekilde kullanılmaktadır. Yapılan dolgu işleminin ve kullanılan malzemenin doğa ile uyumlu olması önem taşımaktadır (Aybay, 2006; Colman, 2012). Foto 16 ve 17'de deniz alanının doldurulması neticesinde oluşturulmuş tarım arazileri görülmektedir.

2013 yılı itibariyle Hollanda tarımsal ürünlerde ihracatını 83 M. Euro'ya yükseltmiştir. Hollanda, bu noktalara getirdiği tarım sektöründeki başarısını, derinlikli toprak ve tarım politikalarına borçludur. Hollanda'ya nazaran tarıma daha elverişli topraklara sahip olan ülkemizin ihracat rakamının sadece 14 M Euro olduğu dikkate alındığında Hollanda'nın bu alandaki başarısı daha net olarak anlaşılabilir (www.coastalcare.org).



Foto 17. Dolgu yolu ile elde edilmiş tarım arazileri-Hollanda (www.rnw.nl)



Foto 18. Dolgu yolu ile elde edilmiş ticari alanlar –Hollanda
(www.en.wikipedia.org/wiki/IJburg)



Foto 19. Gemi yardımıyla doldurma işlemi-Hollanda (www.pprune.org)



Foto 20. Derin denizden sahile borularla kum taşıma işlemi -Hollanda
(<http://fundamentals-of--life.blogspot.com.tr/2010/03/land-reclamation.html>)

Sonuç olarak; Hollanda hem felsefe hem de kullandığı yöntemler bakımından dolgu konusunda lider bir ülkedir. Dolgu yoluyla atıl durumda bulunan topraklarını ve kıyılarını ülke ekonomisine katkı sağlayacak biçimde yeniden dizayn eden Hollanda, bu yolla büyük gelir elde eder. Edindiği tecrübeleri uluslararası pazarda bir ihraç kalemi olarak kullanan Hollanda firmaları Katar, Birleşik Arap Emirlikleri, Dubai, Filipinler ve Yeni Zelanda’da pek çok dolgu projesine imza atarak ülke ekonomisine katkı sağlamıştır. Bu nedenlerden dolayı Hollanda’nın felsefe ve kullandığı metotlar açısından dolgu konusunda örnek alınması gereken bir ülke olduğu değerlendirilmektedir.



Foto 21. Gemi yardımıyla doldurma işlemi-Hollanda (www.dredgingtoday.com)

3.8. Kıyıların Korunması Konusunda Model Ülke-Fransa Örneği

Fransa, kıyılarının korunması konusuna önem vermiş ve kıyı politikalarını titizlikle uygulamaya çalışan bir ülke olarak dikkat çekmektedir. Bu kapsamda 1975 yılında kurulan Conservatoire du Littoral, çalışmalarını tamamen gönüllülük esasına göre yürüten, kıyıların kamuya açık kullanımı konusunda Fransa’da faaliyet gösteren bir sivil toplum kuruluşudur. Conservatoire du Littoral, deniz ve göl kıyılarındaki alanların korunmasının yanı sıra doğal alanların da korunmasına ilişkin bir arazi politikası yürütmektedir.

Conservatoire du Littoral kıyılarının özel kullanımdan kurtarılması, orijinal haline getirilmesi ve en önemlisi kamuya açık olarak kullanımının sağlanması maksadıyla faaliyet göstermektedir. Bütçesinin büyük bir bölümü devlet tarafından karşılanmakta olan bu

kuruluşun gelir kaynaklarının geri kalan kısmını bağış ve yardımlar oluşturmaktadır. Kurum, kıyılarda satışa çıkarılmış mülkleri öncelikli olarak satın alma veya yer sahiplerini gönüllü olarak mülklerini kamuya satmaları konusunda ikna etmek suretiyle görevini icra etmektedir.

Elde edilen alanlar mümkün olan en doğal haline çevrilerek protokollerle çeşitli kurumlara veya kamuya devredilebilmektedir. Fakat yapılan protokollere temel oluşturan husus ise bu alanların tüm halkın kullanımına açılmasıdır. Kamulaştırma ve kurumlara devretme işlemi özel kullanımı tamamen ortadan kaldırarak, mülkü devir amacının dışında kullanımını engellemektedir.*

Söz konusu kurum arazi kazanımında ve söz konusu arazilerin yönetimini (öncelikli olarak) yerel makamlara, diğer kamusal yapılara (Milli Park, Tabiatı Koruma Alanları) veya STK'lara verilmesini sağlamaktadır. Bu alanlar (biyolojik çeşitlilik, habitat ve peyzaj da dahil) tabiatın korunması için tesis edilmiş alanlar olmakla birlikte halka da açıktır. Bugün itibariyle Conservatoire du Littoral ve birlikte çalıştığı gönüllü kuruluşlar 153.000 hektar alanı korumaktadır ki bu, Fransa'da metropoliten alanlara dâhil kıyı şeridinin % 12'sinden fazlasını ve yaklaşık 600 tabiat alanını temsil eder. Uzun vadeli strateji kapsamında kurumun hedefi, 2050 yılı itibariyle toplam kıyı şeridinin 1/3'ünü koruma kapsamına almaktır. Conservatoire du Littoral, 1990 yılından günümüze dünyanın dört bir yanında, özellikle de Akdeniz'de kıyıların korunmasına yönelik çok sayıda uluslararası faaliyetin içerisinde yer almıştır. Bu kapsamda kıyı alanlarına dair politikaların ve koruma stratejilerinin oluşturulmasında ve bütünleşik kıyı alanı planlamasında, kıyı koruma kurumlarına destek verme konusunda, deniz, kıyı ve ada alanlarına ilişkin pilot projelerin geliştirilmesinde ve kıyı koruma çalışmaları yapan personelin kapasitesinin geliştirilmesinde uzmanlık ve deneyimini sunmuştur.

Kurum, sahada somut faaliyetlerin gerçekleştirilmesi, Akdeniz havzasındaki yönetici ve uzmanlar arasında bilgi paylaşımının güçlendirilmesi yoluyla Akdeniz Küçük Adaları'nın yönetimine destek sağlamak amacıyla faaliyet gösteren Programmi Integrati Mediterranei Girişimi'nin (PIM) de 2006 yılından günümüze koordinatörlüğünü üstlenmektedir.

* Detaylı bilgi için bkz. [http:// www.conservatoire-du-littoral.fr](http://www.conservatoire-du-littoral.fr)

Özellikle sahillerin korunması ve mülkiyet hakkının kamuya devredilmesi hususunda Fransa ile benzer sorunlar yaşayan ülkemizde de Conservatoire du Littoral benzeri bir kuruluşun faaliyet göstermesine ihtiyaç vardır. Her geçen gün halkın kullanımından uzaklaştırılan kıyılar bu yolla tekrar kamunun hizmetine açılabilir. Kıyıların halka açılmasıyla dolgu yapımına neden olan sosyal donatı eksikliklerinin giderilerek dolgu projelerine son verilebileceği değerlendirilmektedir.

3.9. İstanbul'da Yapılan Dolgu İşlemlerinden Örnekler

İstanbul kıyıları, geçmiş yıllarda pek çok nedenden dolayı korunamamış, çok sayıda dolgu oluşumuna maruz bırakılmıştır. Söz konusu dolgu alanları kimi zaman liman gibi zaruri nedenlerden, kimi zamanda sadece peyzaj, rekreatif alan, sahil yolu gibi plansız kentleşmenin sonuçlarından dolayı oluşturulmuştur. İstanbul Yenikapı sahilinde tamamlanmış, Maltepe sahilinde yapımı devam eden iki adet dolgu projesi İstanbul kent yaşamındaki yerini almıştır. STK'ların ve ilçe belediyelerinin tüm itirazlarına ve engelleme çalışmalarına rağmen bu iki proje hayata geçirilmiştir. Söz konusu dolgu alanları toplam 1.800.000 m²'lik bir alanı kapsamaktadır. Foto 22'de yer alan uydu resimlerinde görülen dolgu alanları kıyının zaten doğal olmayan yapısını biraz daha değiştiren bir işlem olarak kent yaşamına dahil olmuştur.



Foto 22. Yenikapı ve Maltepe dolgu alanlarının uydu görüntüleri-2013
(www.anadoluyakasi.net)

3.9.1. Maltepe sahil dolgusu

Dolgu alanlarından ilki olan Maltepe sahil dolgusu, toplamda 1.200.000 m²'lik (1200 Dönüm) bir alanda sahilden denize doğru 400 mt. genişliğinde kıyı boyunca ise 3,5 km'lik bir alanda uzanan bir alanı ifade etmektedir. Bu durum Maltepe sahilinde dolgu alanı üzerinde yapılan sahil yolunun deniz tarafında yeni bir dolgu alanı oluşturulması anlamına gelmektedir. Söz konusu alan Foto. 22 ve 23 ile gösterilmektedir. Havadan çekilen fotoğraflardan bölgede bir kaç küçük alan ve stadyum haricinde bölge halkının spor yapabileceği, dinlenme amacıyla kullanabileceği hiçbir yeşil alanın bulunmadığı anlaşılmaktadır.



Foto 23. Sahil dolgusu sonrasında Maltepe sahilinin durumu-2013
(Doğan Haber Ajansı)

İBB yetkilileri dolgu alanı ve balıkçı barınağı projesi ile bölgede yeni bir rekreasyon, dinlenme ve spor alanı oluşturulacağını ifade etmektedir. Maltepe sahilinde yapımı devam eden dolgu alanında;

- * 2.865 araç, 76 otobüslük otopark,
- * 255.000 m² yaya yolu, 24.000 m² lale bahçesi,
- * 10 adet çeşme,
- * Kültür ve aktivite alanında sergi mekânları,
- * Seyir platformları, 4.600 kişi kapasiteli amfi tiyatro,
- * Piknik alanları,
- * Dış mekân spor aletleri,

- * 3 adet helikopter pisti, bilim parkı, 2 adet mini golf alanı, 1 adet atletizm pisti,
- * Futbol, 2 adet halı, 8 adet basketbol, 4 adet voleybol sahası, 4 adet tenis kortu,
- * 7500 m² bisiklet parkuru, 61 adet bisiklet parkı,
- * 2 adet trafik eğitim pisti, 2 adet model araç pisti, 2 adet model gemi havuzu,
- * Çocuk macera parkı, deneysel eğlence alanları, açık kapalı lunapark alanları,
- * Çocuk arkeoloji parkı, çocuk müzik oyun alanı, müzik dinleme köşeleri,
- * Mini hayvanat bahçesi, midilli parkuru,
- * Boyama etkinliği platformları, lego oyun alanları,
- * Seyir platformları,
- * Çay bahçesi, kumsal, bisiklet yolu gibi uygulamaları içeren, halkın sosyalleşebileceği ve eksikliğini duyduğu yeşil alan ihtiyacını giderebileceği bir bölgenin oluşturulması planlanmaktadır.

Yapımı devam eden platformlar incelendiğinde, söz konusu alanın bölgedeki yeşil alan, spor, konser ve etkinlik alanı, gibi ihtiyaçları karşılayabileceği değerlendirilmektedir. Fakat söz konusu ihtiyaçların yerel yönetimlerin geçmiş dönemdeki hatalı şehircilik uygulamalarından kaynaklandığı ve hatalardan dolayı dolgu yapılmak zorunda kalındığı unutulmamalıdır. Halkın ortak kullanımı açısından kamu yararının olduğu fakat sürdürülebilirlik kavramının göz ardı edildiği Maltepe Dolgu Alanının, çarpık kentleşme ve planlama sorunları ortadan kalkmadığı sürece sahil dolgusu üzerine inşaa edilen rekreatif ve sosyal alan projelerinin sonuncusu olmayacağı değerlendirilmektedir.

Foto 24, 25, 26’da görülen ve yaklaşık olarak 3.500.000 kamyonluk hafriyat artığı ve dolgu malzemesi kullanılan dolgu alanı projesinde sona yaklaşmıştır. Maltepe sahil dolgusu neticesinde hizmete sunulacak imkânlar belediyelerin kıyı gerisinde veya kıyı alanında sağlayamadığı hizmetleri, dolgu yapmak suretiyle sunma işleminden ibarettir. Proje neticesinde oluşan çevre zararının ise göz ardı edildiği değerlendirilmektedir.

Projenin yapım aşamasında tespit edilen bazı hususlar projenin sadece yeşil alan oluşturma amacıyla yapılıp yapılmadığı konusunda bazı soru işaretlerinin oluşmasına neden olmaktadır. Çalışmanın önceki bölümlerinde ifade edilen dolgu alanlarının hafriyat

artıklarının kalıcı olarak depo edilmesi ve kazanç elde edilmesi amaçlı kullanımları Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde (TBMM) bir soru önergesine konu olmuştur.

Bu kapsamda 19 Ekim 2012 tarihinde İstanbul milletvekili Prof.Dr. Haluk EYİDOĞAN'ın B.09,0SGB,0,11-610/4270* sayılı soru önergesine verilen cevapta dolgu projesi için gerekli tüm dolgu ve imar izinlerinin alındığı belirtilmektedir. İstanbul kentinin özellikle büyük projelerle ilgili kararlarında yerel yönetimlerin değil merkezi idarenin söz sahibi olduğu değerlendirilmektedir.

Maltepe Belediyesi ve çevre halkı dolgu yapımına engel olabilmek amacıyla pek çok girişimde bulunmuş fakat bu girişimler sonuçsuz kalmıştır. İstanbul milletvekili Dr.Celal DİNÇER'in 18.03.2013 tarih ve 7/18755** sayılı soru önergesine verilen cevapta ise Maltepe Dolgu alanında kullanılan malzemenin İstanbul Finans Merkezi İnşaatı hafriyatından çıkan malzemelerden karşılandığı belirtilmekte ve bunun karşılığında İBB'nin yan kuruluşu olan İSTAÇ A.Ş.'ye tonaj durumuna göre 60–100 TL ücret ödendiği belirtilmektedir.*** Dolgu veya döküm alanına hafriyat döken şirketlerin İSTAÇ'a ücret ödemesi gerekirken özel teşebbüse ait bir inşaat hafriyatından getirilen dolgu malzemesine İBB tarafından bir bedel ödenmesinin hatalı bir uygulama olduğu değerlendirilmektedir. Oluşturulmak istenen dolgu alanına hafriyat döküm ihtiyacı olan firmalar tarafından İSTAÇ'a bedeli ödenmesi koşuluyla döküm yaptırılması mümkündür. Fakat Maltepe dolgu alanında İBB tarafından İSTAÇ'a bedeli ödenerek hafriyat dökümü yaptırılmıştır.

Maltepe dolgu alanı projesi incelendiğinde ortaya çıkan en çarpıcı hususlardan biri de denize 3.500.000 kamyon hafriyatın dökülecek olmasına rağmen projeye ÇED raporu gerekli değildir raporunun verilmesidir. ÇED Yönetmeliğinde yer alan “Seçme-Eleme Kriterleri Uygulanacak Projeler Listesi”, ÇED raporu alınması veya alınmaması idarenin amir hükmüne tabi olan tesis ve oluşumlardan söz etmektedir.

* Detaylı bilgi için bkz. Ek.2

** Detaylı bilgi için bkz. Ek.3

*** Detaylı bilgi için bkz. Ek.4

Söz konusu listenin 33. maddesi d ve e bendine göre balıkçı barınakları ve denizden 10.000 m² ve üzerinde alan kazanılması projeleri Seçme ve Eleme Kriterleri Uygulanacak Projeler kapsamında değerlendirilebilmektedir. Bu kapsamda Maltepe Dolgu Alanı ve Balıkçı Barınağı projesine ilişkin İstanbul Valiliği İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğünün 04.08.2011 tarih ve 2011/03-82/1382 sayılı “ÇED Gerekli Değildir” kararı bulunmaktadır.

ÇED raporu hazırlanmasına gerek olmadığı yönünde alınan bir kararla dolgu yapımı için izlenmesi gereken yasal prosedürün ve dolgu yapımına engel olabilecek düzenlemelerin devre dışı bırakılarak yapılacak olan dolgunun önündeki yasal engellerin kaldırıldığı değerlendirilmektedir. Projenin işleyiş süreci incelendiğinde sürecin kanunlara uygun bir şekilde ilerlemekte olduğu görülmektedir.

Dolgunun, ÇED Kanununa dayanılarak ÇED kapsamı dışında tutulmasıyla dolgu yapılabilmesine imkân tanınmıştır. Dolgu yapan kurumun kamu olması söz konusu projenin kamu yararına olduğu anlamına gelmemektedir. Özel teşebbüslerin yapacağı dolgu alanı çevreye ne kadar zarar veriyorsa, kamu tarafından yapılan dolgular da o derecede zarar verir. Bu nedenle sadece rekreasyon alanı yaratma amacıyla bölgenin hafriyat depo alanı olarak düzenlenmesinde kamu yararı kavramından bahsedilemeyeceği ve projenin sürdürülebilir olamayacağı değerlendirilmektedir.



Foto 24. Maltepe sahil dolgusu sonrasında Maltepe sahilinin durumu-2013
(Doğan Haber Ajansı)



Foto 25. Maltepe sahil dolgusu uydu görüntüleri-2013-1
(www.wowturkey.com)



Foto 26. Maltepe sahil dolgusu uydu görüntüleri-2013-2
(www.sehrehaber.com)

3.9.2. Yenikapı sahil dolgusu

İstanbul'un Avrupa yakasında bulunan ve güncel tartışmalara konu olan bir başka dolgu projesi de Yenikapı Sahil Dolgu Projesi veya bilinen adıyla Yenikapı Miting Alanı Projesi Foto 27'de görülmektedir. 518.000 m² dolgu alını ile oluşturulacak olan proje Samatya'dan Yenikapı feribot iskelesine kadar uzanan sahil alanında yer almaktadır. Proje 518.000 m²'si dolgu alanı olmak üzere, toplamda 715.000 m² 'lık bir alanı kapsamaktadır.

Şekil 13'te yer alan dolgu alanı üzerinde 1.250.000 kişi kapasiteli bir miting, konser ve etkinlik alanı oluşturulmuştur. Söz konusu alanda yaklaşık 3.000 araçlık açık otopark,

450.000 m² yeşil alan yapılmıştır. Meydanda bir sahne, sağlık, idari ve güvenlik birimleri için kulübeler, kafe, büfe, restoran ve sergi alanları ile ahşap iskeleler ve engelli localarının yapımı plan dâhilindedir. Dolgu alanına ayrıca 1.350.00 ton/gün kapasiteli ileri biyolojik arıtma tesisi de kurulacağı ve söz konusu tesisin inşaatının devam ettiği gözlemlenmiştir.

Dolgu alanının artıma tesisi inşaatı için kullanılacak olmasının dolgunun esas nedeni olduğu İBB yetkilileri tarafından ifade edilse de artıma tesisinin kaplayacağı alanın 10 katı büyüklüğündeki alanın hangi nedenlerle doldurulduğu açıklanmamıştır. İBB tarafından hazırlanan, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na onaylanan planlar uyarınca Yenikapı sahilinde yaklaşık 546.000 m² dolgu yapılmıştır. Toplam alanın %3'ünü geçmeyecek ve iki kat olacak şekilde verilen imar izni ile söz konusu alan kısmi olarak yapılaşmaya da açılmıştır.

Yenikapı projesi ile ilgili Şehir Plancıları, İnşaat Mühendisleri ve Mimarlar Odası'nın itirazları bulunmasına rağmen projede artık çevre düzenlemesi aşamasına gelinmiştir. Meslek odaları dolgunun tarihi yarımadanın doğal form ve silüetini bozacağı, arkeolojik ve tarihi miras alanlarını tahrip edeceği ve trafikten arındırılması gereken yarımada kapasitesi üzerinde bir trafik yükü getireceği gerekçesiyle Foto 28'da görülen dolgu projesinin yürütmesinin durdurulması istemiyle mahkemeye başvurmuştur.

Ayrıca STK'lar projenin İstanbul'un uluslararası kamuoyunda saygınlığını zedeleyerek, başarısız bir kültür yönetimi örneği olarak gösterileceğini ve proje sebebiyle tarihi yarımadanın United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) "Tehlike Altındaki Dünya Miras Listesi"'ne alınma ihtimalinin artacağını dile getirmektedir.

Meslek odaları ve STK'lar doldurulan alanın yeşil alan/sosyal donatı olarak gösterilmesinin şekli bir ifade olduğunu ve bölgede 3621 sayılı Kıyı Kanunu'na aykırı şekilde yapılaşmanın önünün açıldığını belirtmektedir. Meslek odaların dolgu alanı konusundaki itirazları ise şu şekilde özetlenebilir;

- * Bölgede yer alan ve neolitik dönemden kalan tarihi mirasın bir kısmı zarar görecektir, kısmı ise yok olacaktır,

- * Üst ölçekli planlarda ve İstanbul için hazırlanan tüm rapor çalışmalarında, Tarihi Yarımada'nın araç trafiğinin azaltılması önerilirken yapılacak miting alanı yarımadaya ciddi bir trafik yükü getirecek bu yoğunluk bölgenin tarihi dokusunun bozulmasına neden olacaktır,
- * Tarihi yarımada verilecek kararlardan sorumlu 1 Numaralı Yenileme Alanları Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu ise 23 Ocak 2012 tarihinde projeyi uygun bulmayarak “Siluet ve topografyayı bozar, uluslararası sözleşmelere aykırı” şeklinde görüş bildirmiştir.



Foto 27. Tarihi yarımada'nın güney kesiminin uydu görüntüleri-2013
(www.gazetevatan.com)



Şekil 13. Yenikapı dolgu alanı temsili planı (www.yapicom.tr)

Meslek odaları ve STK'ların yaptığı itirazlara cevaben yapılan savunmada ise dolgu alanının denizde yapılacak olması sebebiyle yapılan itirazların yersiz olduğuna değinilmektedir. Bu itirazı bertaraf etmek amacıyla dolgunun sit alanına değil denize yapılacağı ifade edilerek kurul yetkisiz bırakılmış ve dolgu planı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi, dolgu projesinin kültür varlıklarına zarar vereceği ve İstanbul'un tarihi dokusunu bozacağını gerekçe göstererek yürütmeyi durdurma istemiyle 11 Ocak 2012'de İstanbul 6. İdare Mahkemesi'ne başvuruda bulunmuştur. Ancak mahkemenin sonuçlanması beklenmeden dolgu çalışmaları tamamlanmıştır.

Marmaray Projesi kapsamında yapılan kazılarda tarihinin 8.500 yıl öncesine uzandığı ortaya çıkan, UNESCO'nun dünya mirası listesinde yer alan, kentsel ve arkeolojik SİT alanı ilan ettiği bölgenin* bir kısmı yapılan dolgu neticesinde toprak altında kalmıştır. Marmaray kazıları sırasında ortaya çıkarılan tarihi eserlere ait örnekler Foto 29'da görülmektedir. İdarenin yaptığı savunmanın dayanak noktası sadece kıyının kara kesiminde kalan bölgesinin SİT alanı olduğu, deniz alanının SİT alanı olmadığı iddiasıdır. Oysa 8500 yıl önceki bir dönemden bahsedildiğinde kıyı çizgisi, kıyı kenar çizgisi, kara ve deniz alanı gibi kavramları yeniden değerlendirmeye tabi tutmak gerekmektedir. SİT alanının denize doğru devam edip etmediği araştırılmadan projeye onay verilerek dolgu çalışması tamamlanmıştır. Miting alanı projesi Mart ayında yapılan bir miting ile bölgedeki ulaşım altyapısının oluşacak yoğunluğun sağlıklı bir şekilde ulaşımının sağlanması için yeterli olmadığı iddialarını gerçekleştirmiştir.

Bölgedeki ulaşım ağının bu yükü kaldıramayacağı konusundaki iddialar yaşanan trafik yoğunluğu ile doğrulanmıştır. Civar bölgelerde dahi miting süresince ve miting bitiminde yaşanan trafik sorunu Foto 30 ile gösterilmiştir. Bölgeye olan insan hareketi, civar semtlerin trafik yoğunluğunu da önemli şekilde etkilemiştir. Miting günü toplu taşıma araçlarının ücretsiz hizmet verdiği, katılımcıların Foto 31'de görülebileceği üzere deniz yoluyla da alana getirildiği halde oluşan trafik sorunu projenin yeri, amacı ve verimliliği hakkındaki soru işaretlerinin artmasına neden olmuştur.

* Detaylı bilgi için bkz. <https://whc.unesco.org/en/soc/1969/?mode=doc>

Ulaşım hizmetlerinde Marmaray'dan başka bir yenilik olmadığı halde 1.000.000 kişilik bir cazibe alanı oluşturmak yarımada gereksiz ve kaldırabileceğinin çok üzerinde bir yük bindirme anlamına gelmektedir.

Sivil toplum örgütlerinin, üniversitelerin görüşleri alınmadan hayata geçirilen projede kamu yararı kavramının oluşup oluşmadığı tekrar değerlendirilmeli, sonraki projeler için kriter oluşturmalıdır. Alanda, Ataşehir Finans Merkezi ve İnönü Stadyumu hafriyat işlerinden çıkan malzeme kullanılması Maltepe dolgu alanı örneğinde olduğu gibi dolgu alanlarının bir hafriyat depolama yöntemi olarak kullanıldığı iddialarını gündeme getirmektedir.



Foto 28. Yenikapı sahil dolgusu-2013 (www.haberistanbul.org)



Foto 29. Marmaray kazıları sırasında ortaya çıkarılan tarihi eser ve kalıntılar (www.denizticaretgazetesi.org)

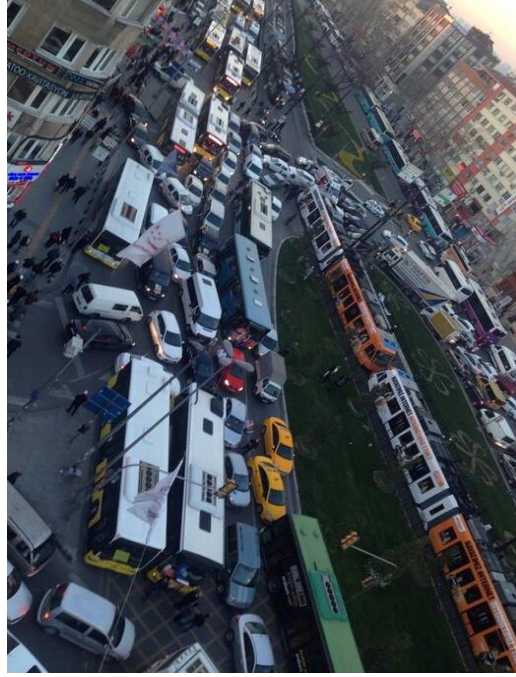


Foto 30. Miting sonrası Millet Caddesinde trafik durumu
(www.radyotrafik.com)



Foto 31. Miting alanına deniz yoluyla ulaşım–30.04.2014 (İhlâs Haber Ajansı)

Marmaray projesi kapsamında yapılan kazılar neticesinde ortaya çıkarılan eserlerle tarihsel önemi bir kez daha ispatlanmış olan tarihi yarımada'nın tahribatını önlemeye yönelik adımlar atılması gerekirken bu bölgedeki insan trafiğini arttıracak, tarihi mirasın üzerini tamamen örtecek faaliyetlere izin verilmesinin bölgenin tarihi dokusuna zarar vereceği değerlendirilmektedir. Bölgede zarar göreceği her unsur dünya mirasına karşı yapılan saygısızlık olarak algılanacağı ve Türkiye'nin uluslararası arenadaki saygınlığını zedeleyeceği değerlendirilmektedir.

3.9.3. Yenikapı ve Maltepe sahilindeki kıyı kenar çizgisi değişimi

Maltepe ve Yenikapı kıyı kenar çizgisi geçmiş yıllarda yapılan dolgu uygulamaları ile denize doğru ötelenmiştir. Yapılan son dolgu çalışmaları kıyı kenar çizgisinin biraz daha denize doğru ilerletilmesine neden olmuştur. Kıyı kenar çizgisindeki değişim, geçmiş yıllarda elde edilen uydu fotoğrafları ile mevcut durumun kıyaslandığı resimlerde net olarak görülmektedir. Foto 32’de sarı ile işaretli bölge Yenikapı kıyısının orijinal kıyı kenar çizgisini ifade etmektedir. Yenikapı deniz otobüsü iskelesi, balık hali, sahil yolu ve rekreasyon alanları oluşturmak amacıyla sarı çizgisinin deniz tarafından kalan tarafı doldurulmuş daha sonra yapılan miting alanı dolgusu ile Foto 33’teki halini almıştır. Foto 33’te sarı ile işaretlenen bölge orijinal kıyı kenar çizgisini, kırmızı ile işaretlenen bölge yapılan ilk dolgular neticesinde oluşan kıyı kenar çizgisini, yeşil ile işaretlenen alan ise son dolgu neticesinde oluşan kıyı kenar çizgisini ifade etmektedir.

Foto 34’te sarı ile işaretli çizgi kıyının sahil yolu ve rekreasyon alanı oluşturmak amacıyla dolgu yapılmasından önceki kıyı kenar çizgisini ifade etmektedir. Foto 35’te kırmızı ile işaretli bölge ilk kıyı dolgusundan sonraki kıyı kenar çizgisini yeşil çizgi ise Maltepe dolgu alanından sonraki kıyı kenar çizgisini ifade etmektedir. Yapılan dolgular neticesinde kıyı kenar çizgisinin yıllar içerisinde insan eliyle nasıl değiştirildiği fotoğraflardan net olarak anlaşılmaktadır.



Foto 32. Yenikapı sahilinin dolgu öncesi durumu-2011 (www.googleaerth.com)



Foto 33. Yenikapı sahilinin dolgu sonrası durumu-2013 (www.googleaerth.com)



Foto 34. Maltepe sahilinin dolgu öncesi durumu-2011 (www.googleaerth.com)



Foto 35. Maltepe sahilinin dolgu sonrası durumu-2013 (www.googleaerth.com)

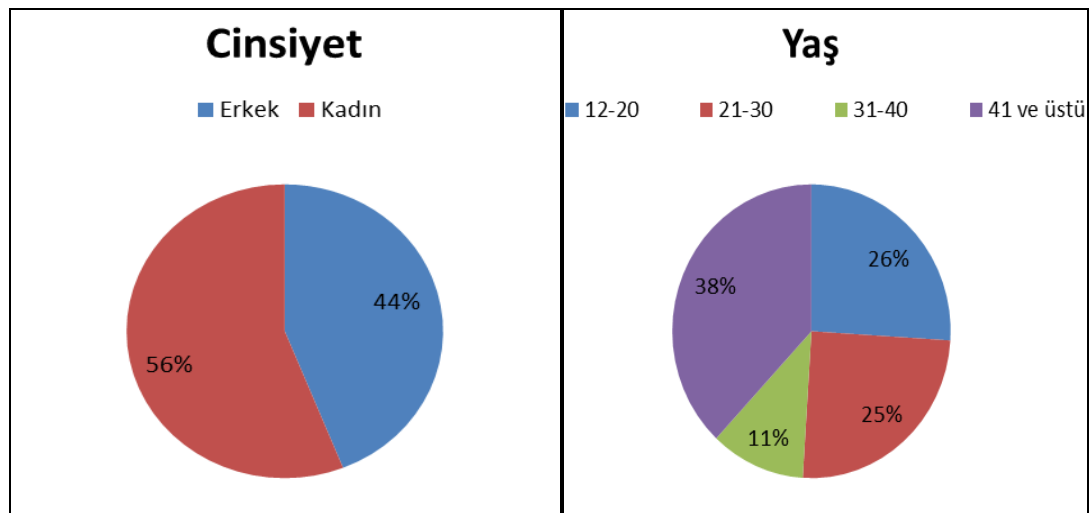
3.10. Anket

Uygulanan anket çalışmasıyla dolgu ve kıyı konusunda katılımcı grubun bilgi seviyesinin tespiti ve fikirlerinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Ek-5'te yer alan anketin ilk 6

sorusu katılımcıların ayırt edici özelliklerini belirlemek, sonraki 23 soru ise kıyı hakkındaki fikirlerin ve bilgi seviyelerinin tespit etmek amacıyla 110 kişiye, yüz yüze tekniği kullanılarak uygulanmış olup, Microsoft Excel ve Statistical Package for the Social Sciences (SPSS) programları kullanılarak anket sonuçların grafiksel gösterimi yapılmıştır. Anket kapsamında sorulan sorular anket içerisinde farklı ifadelerle tekrar sorularak anketin tutarlılığı test edilmiştir. Cevaplarında tutarlılık göstermeyen katılımcılar anket değerlendirmesinden çıkartılmış ve toplam 100 katılımcıyla anket çalışması tamamlanmıştır. Ankete katılan kitlenin cinsiyet, yaş, meslek, eğitim, gelir ve ikametgâh bilgilerinin grafiksel gösterimi çalışma kapsamında sunulmuştur.

3.10.1. Anket uygulanan kitlenin ayırt edici özellikleri

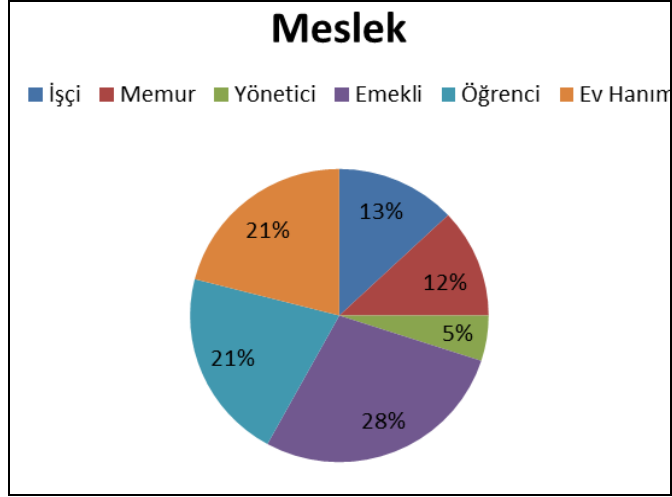
Katılımcı grubun %44'ünün kadın, %56'lık bölümü ise erkeklerden oluştuğu Grafik 1 ile gösterilmiştir. %38'lik bir bölümünün 41 yaş ve üzerinde olduğu, %26'lık bir grubun ise 12–20 yaş aralığında olduğu Grafik 2'de görülmektedir. Bu sonuçlar esas alındığında 12–20 yaş aralığında bulunan muhtemelen öğrenci olan kesimin ve emekli-ev hanımı olarak nitelendirilen kesimin kıyı alanlarından faydalanma oranının diğer katılımcı gruplara nazaran fazla olduğu görülmektedir.



Grafik 1. Anket Uygulanan Kitlenin Cinsiyet Dağılımı

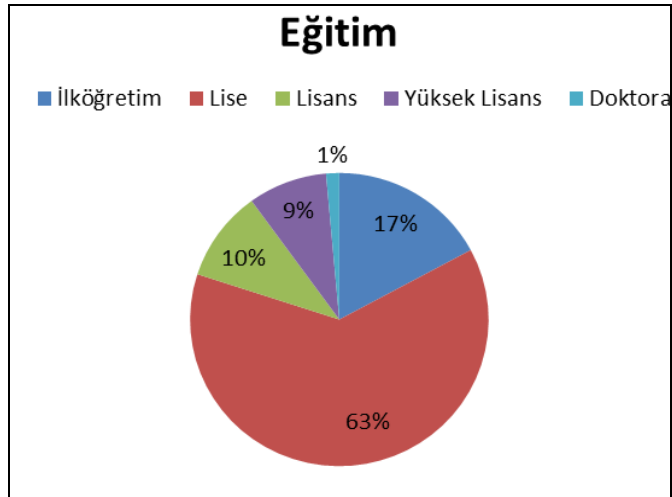
Grafik 2. Anket Uygulanan Kitlenin Yaş Gruplarına Göre Dağılımı

Anket uygulanan grubun mesleki dağılımları Grafik 3’te yer almaktadır.



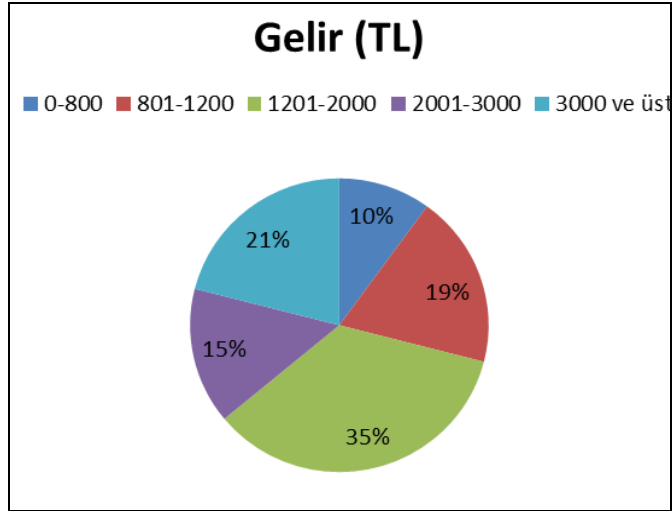
Grafik 3. Anket Uygulanan Kitlenin Meslek Gruplarına Göre Dağılımı

En az lise mezunu seviyesinde öğrenim görmüş grubun %94'lük bir paya sahip olduğu Grafik 4 ile gösterilmiştir. Bu veri ile dolgu ve kıyı alanları hakkındaki sorulara verilen cevapların eğitim seviyesi ile ilgili olup olmadığı hakkında bir fikir edinilmesinde kullanılacaktır.

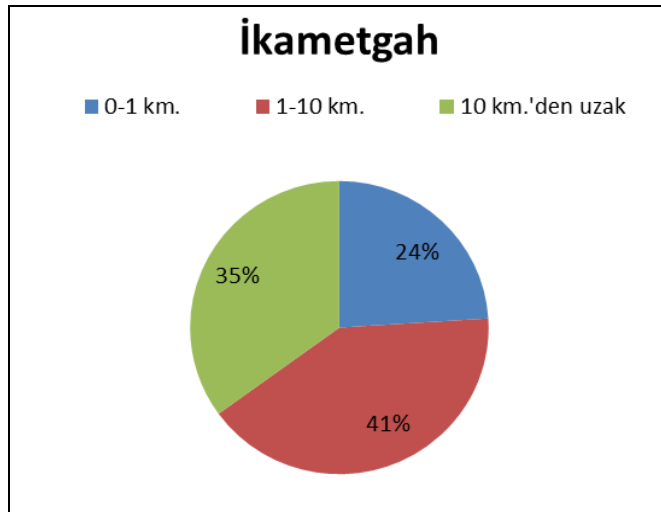


Grafik 4. Anket Uygulanan Kitlenin Eğitim Seviyelerine Göre Dağılımı

Anket uygulanan grubun gelir dağılımı Grafik 5 ile gösterilmiştir. Grafik 6 ile katılımcıların ikamet ettikleri bölgelerin sahil şeridine olan mesafeleri tespit edilmiştir.



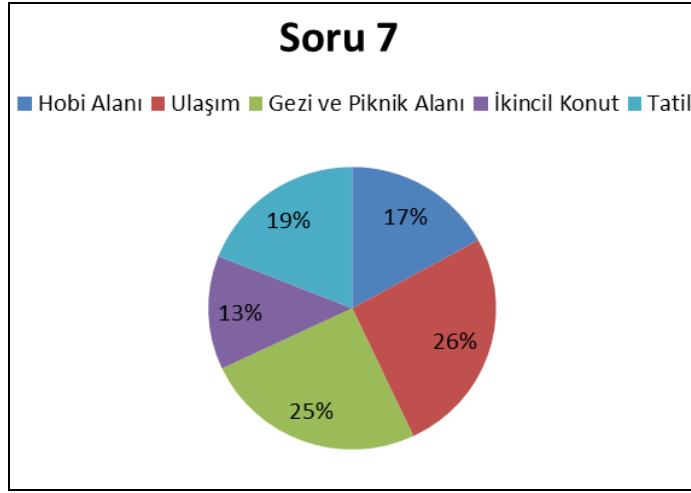
Grafik 5. Anket Uygulanan Kitlenin Gelir Seviyelerine Göre Dağılımı



Grafik 6. Anket Uygulanan Kitlenin İkametgâh Bölgelerine Göre Dağılımı

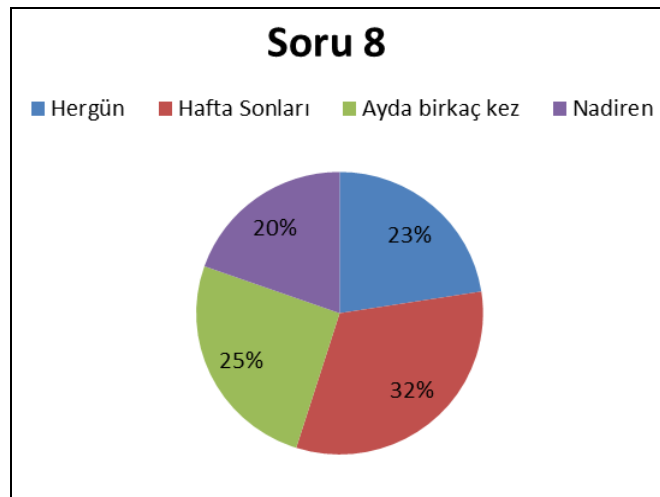
3.10.2. Anket sorularına verilen cevaplar

Ankette yer alan 7–29. sorular arasında katılımcıların bilgi seviyeleri, tercih ve fikirlerinin belirlenmesi amaçlanmıştır. Sahil şeridinin katılımcılar için ne ifade ettiğinin sorulduğu 7. soruya verilen cevaplar Grafik 7 ile gösterilmiştir.



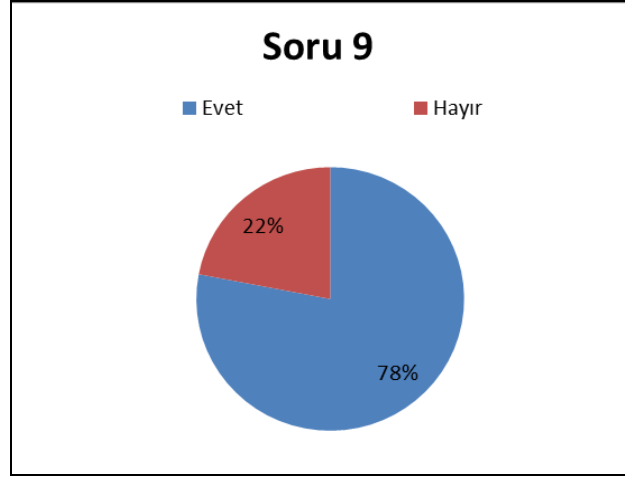
Grafik 7. Soru 7'ye Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Katılımcıların %26'lık bir kısmı ulaşım seçeneğini, %25'lik bir kısmı ise gezi ve piknik alanı seçeneğini tercih etmiştir. %19 ile tatil, %17 ile hobi alanı ve %13 ile ikincil konut tercihleri bu şıkları takip etmektedir. Artan şehir baskısı ile sahil şeridinde yapılan ulaşım imkânlarının anket sonuçlarını etkilediği değerlendirilmektedir. Sahil şeridinden faydalanma sıklığının araştırıldığı 8. soruya verilen cevaplar Grafik 8 ile sunulmuştur. Katılımcıların %33'lük bir kesimi sadece hafta sonları, %26'sı ayda bir kez, %21'i ise her gün sahil şeridini kullandığını belirtmiştir. Sadece %20'lik bir kesim sahil şeridinde nadiren bulunduğunu belirtmiştir. Toplamda %54'lük bir grup her gün veya belirli bir rutin içerisinde sahil şeridini kullandığını ifade etmiştir.



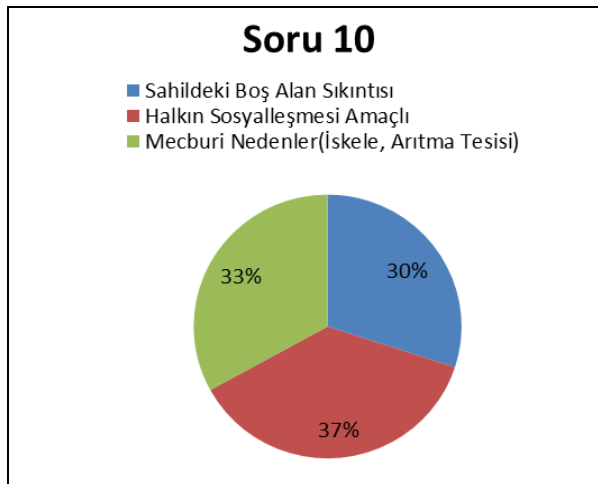
Grafik 8. Soru 8'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Kıyı alanlarının tehdit altında olması konusundaki soruya verilen yanıtlar Grafik 9 ile sunulmuştur. Katılımcıların %78'i kıyı alanlarının tehdit altında olduğunu %22'lik bir kesim ise kıyı alanlarının tehdit altında bulunmadığını ifade etmektedir.



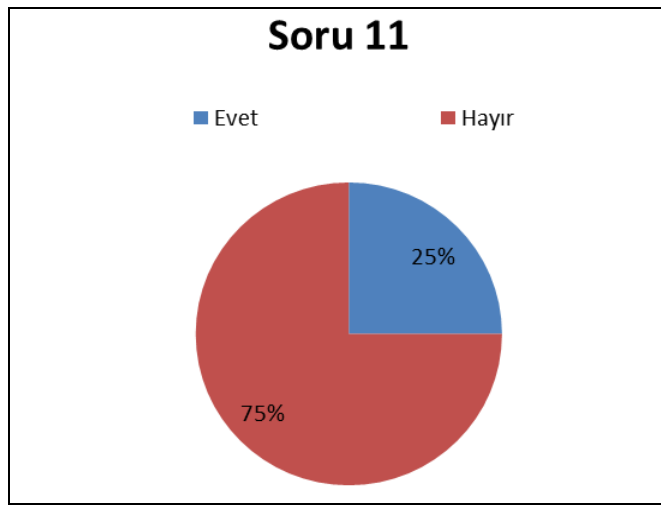
Grafik 9. Soru 9'a Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Katılımcılara yöneltilen 10. soru ile ankete katılan grubun dolgu yapımının nedenleri hakkındaki düşünceleri araştırılmış, sonuçlar Grafik 10 ile gösterilmiştir. Dolgunun halkın sosyal yaşamına katkı sağlamak amacıyla yapıldığını düşünen katılımcıların oranı %37'dir. Dolgunun sadece zorunlu nedenlerle yapıldığını düşünenlerin oranı ise %33'tür. Sadece %30'luk bir bölüm ise sahillerde yeşil alan, rekreasyon ve spor tesisleri için uygun alan kalmadığını ve dolgu işleminin bu nedenle yapıldığını düşünmektedir.



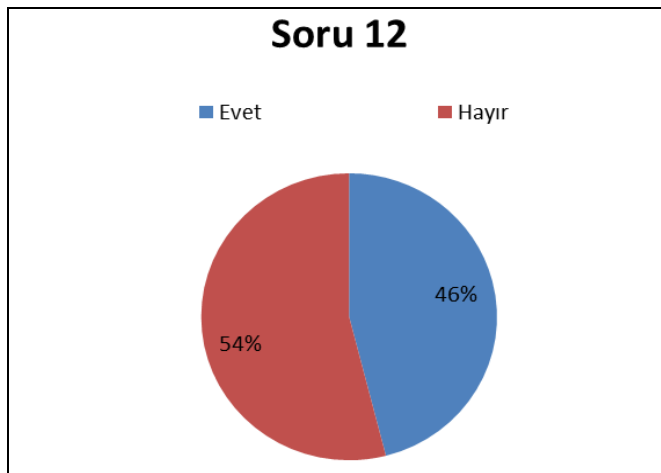
Grafik 10. Soru 10'a Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Kıyı alanlarının korunması konusunda katılımcı grubun fikirlerinin araştırıldığı 11. soruya verilen yanıtlar Grafik 11 ile gösterilmiştir. Katılımcıların %75’lik bir kesimi kıyı alanlarının yeterince korunmadığını belirtmiştir. Bu soru ile 9.sorudaki “Kıyı alanları tehdit altında mı?” sorusuna verilen cevaplar ve oranları örtüşmektedir. 9. soruda %78’lik bir kesim kıyı alanlarının tehdit altında olduğu şikkını tercih etmiştir. Kıyı alanlarının tehdit altında olmadığını düşünen gruptan kıyıların yeterince korunduğuna dair fikir beyan eden katılımcılar cevaplarında tutarlılık bulunmaması nedeniyle anket kapsamından çıkartılmıştır.



Grafik 11. Soru 11’e Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Grafik 12’de sahildeki yapıların yıkılarak sahillerin tamamen halkın kullanımına açılması konusundaki tercihlerin gösterimi yapılmıştır.

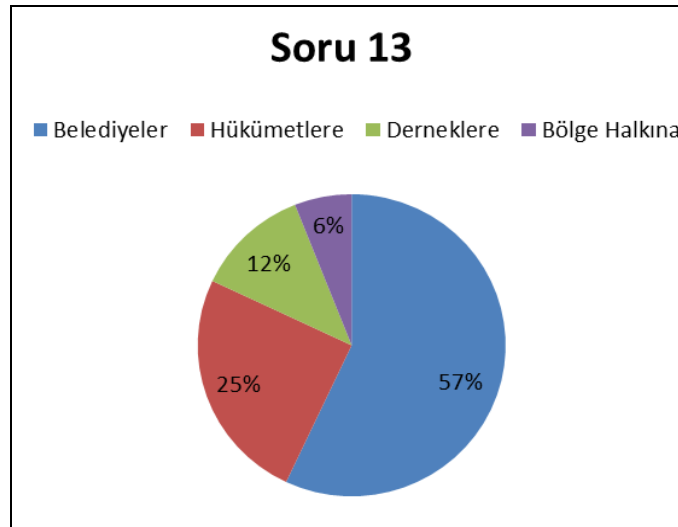


Grafik 12. Soru 12’ye Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Ankette yer alan 13. soru ile kıyı alanlarının korunmasında hangi kurumun etkin rol üstlenmesi gerektiği konusundaki tercihler araştırılmış sonuçlar Grafik 13 ile gösterilmiştir.

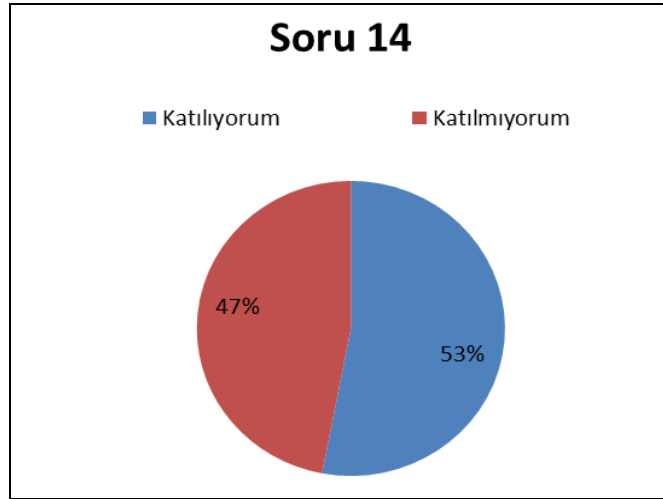
Katılımcılar arasında kıyı alanlarının korunması yetkisinin yerel yönetimlere bırakılmasını isteyenlerin oranı % 57 olarak tespit edilmiştir. % 25’lik bir kesim ise hükümet ve bağlı birimlerin bu sorumluluğu alması yönünde fikirlerini beyan etmiştir. Sivil toplum kuruluşları seçeneği ise halk nazarında çevre için en çok gayret gösteren kesim olarak belirtilmesine rağmen % 6’lık oranla bölge halkı seçeneğiyle birlikte sonlarda yer almaktadır.

Halkın, çevrenin korunması konusunda sorumluluk almak istememesi de anket neticesinde tespit edilen ilginç sonuçlardan birisidir. Kıyıların tüm topluma ait olan bir doğal kaynak olduğu unutulmamalıdır. Kıyılar ancak tüm toplumun gayretiyle korunabilir. Kıyıların korunması konusundaki sorumluluğun belirli bir zümreye devredilerek kıyıların korunabilmesi uluslararası uygulamalardan da anlaşılabileceği üzere mümkün değildir.



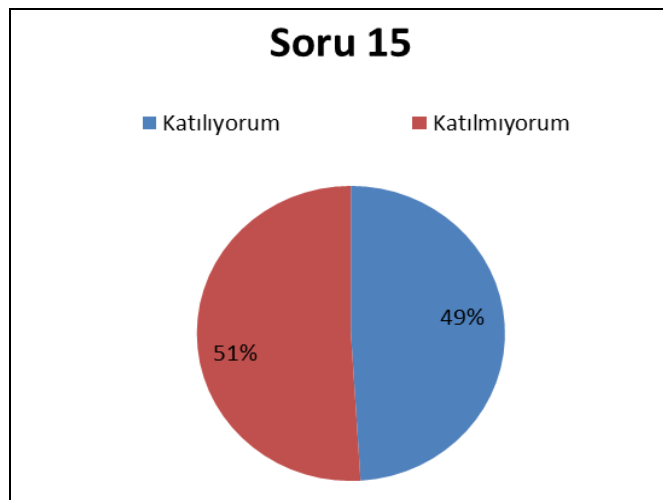
Grafik 13. Soru 13’e Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Soru 14 ile yerel yöneticilerin kıyı kullanımında halkı göz edip etmediği araştırılmış sonuçlar Grafik 14 ile gösterilmiştir. %53'lük bir kesim yerel yöneticilerin kıyı şeridi kullanımında halkın kullanımını ön planda tuttuğu, %47'lik bir kesim ise kıyı kullanımında halkın göz ardı edildiğini düşünmektedir.



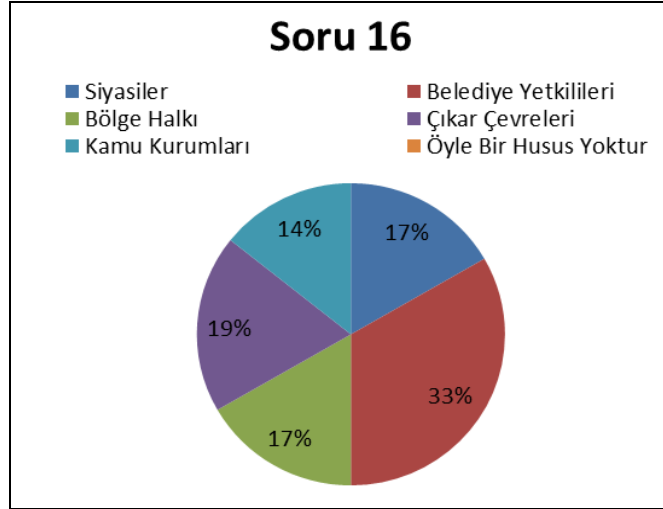
Grafik 14. Soru 14'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Soru 15 ile yerel yöneticilerin kıyı kullanımında çıkar çevrelerinin haklarını koruması konusunda katılımcıların düşünceleri sorulmuş sonuçlar Grafik 15 ile gösterilmiştir. Katılımcı tercihlerinin bu soruda iki eşit şıkka dağıldığı görülmektedir. Bu soruya verilen yanıtlarla, 14.soruya verilen yanıtlar karşılaştırıldığında tercihlerin tutarlık arz ettiği anlaşılmaktadır.



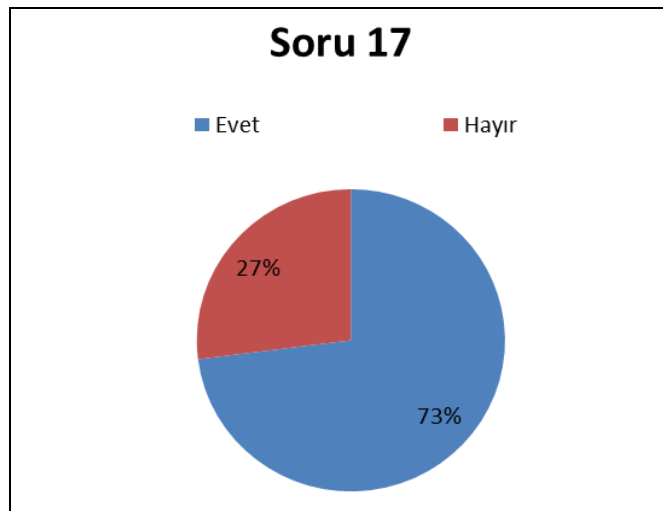
Grafik 15. Soru 15'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Soru 16 ile kıyı alanlarının hangi çevrelerce uygunsuz kullanıma maruz bırakıldığı araştırılmış sonuçlar Grafik 16 ile gösterilmiştir. Uygunsuz kullanımın katılımcılar tarafından %88’lik bir oranla kabul edildiği görülmektedir.



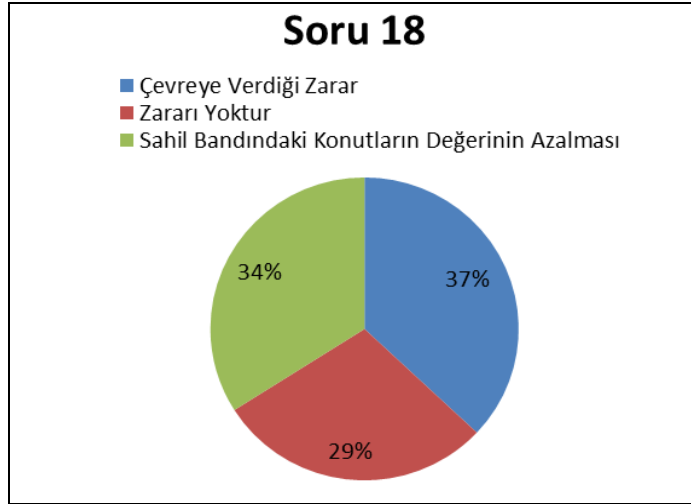
Grafik 16. Soru 16’ya Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Yaz aylarında turistik amaçlı kıyı kullanımının araştırıldığı 17.soruya verilen yanıtlar Grafik 17 ile sunulmuştur. Katılımcıların %73’lük bir kısmı yaz aylarında bir sahil kentine tatile gittiğini beyan etmiştir. Bu oran katılımcıların önemli bir kısmının kıyıyı kullandığını göstermektedir.



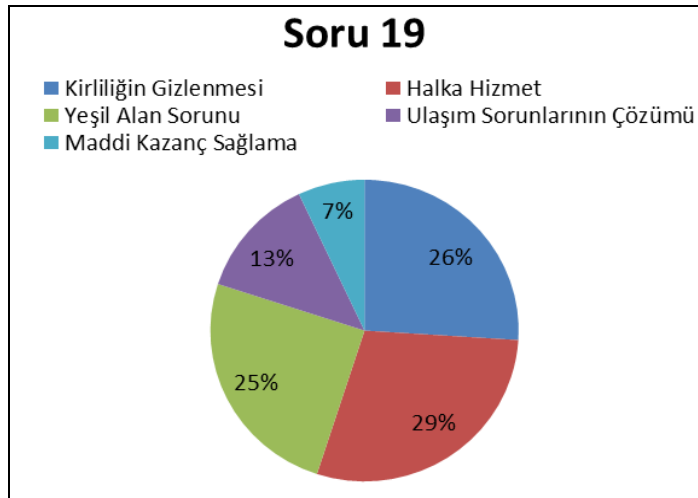
Grafik 17. Soru 17’ye Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Dolgu yapımının kıyıya verdiği zarar hakkındaki bilgi seviyesinin tespiti amacıyla sorulan 18. soruya verilen yanıtlar Grafik 18 ile sunulmuştur. Katılımcıların %71’lik bir kesimi dolgu işleminin zararlı bir işlem olduğunu düşünmektedir. Bu kesimin %34’lük kısmı sahil kenarındaki evlerin değerlerinin azalmasını dolgu işleminin bir zararı olarak görmektedir. Dolgunun çevreye verdiği zararın bilincinde olan kesimin oranı ise %37’dir.



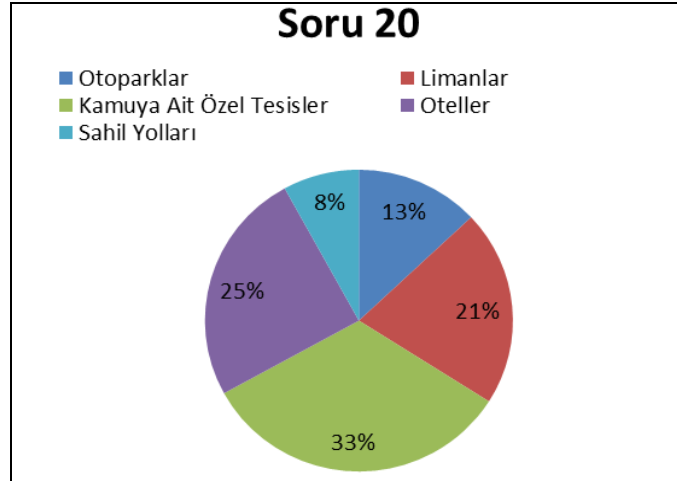
Grafik 18. Soru 18’e Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Katılımcılara dolguya neden olan faktörlerin sorulduğu 19. soruya verilen cevaplar Grafik 19 ile gösterilmiştir. Katılımcıların %29’luk kesimi dolgunun yapım amacının halka hizmet maksadını taşıdığını, %7’lik bir kesim ise maddi kazanç sağlama şikkını tercih etmiştir.



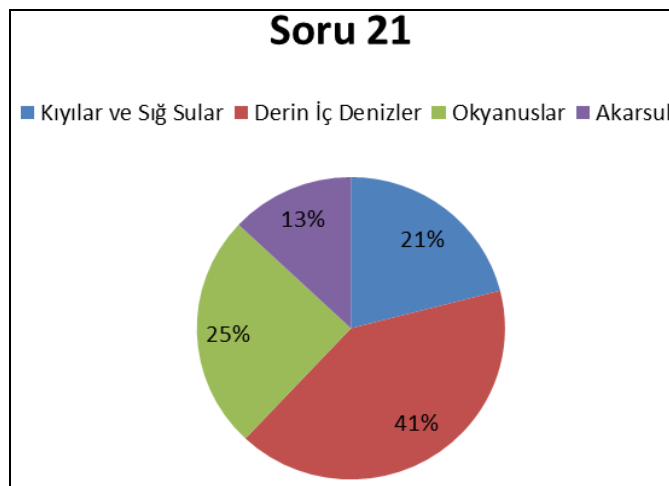
Grafik 19. Soru 19’a Verilen Cevaplar ve Dağılımı

20. soru ile katılımcılara kıyı alanlarından kaldırılması gereken yapılar sorulmuş sonuçlar Grafik 20 ile gösterilmiştir. Anket sonuçlarına göre katılımcıların kıyı alanlarında kamuya ait özel tesislerden ve bölgede bulunan otellerden şikâyetçi oldukları anlaşılmaktadır. Bunun en büyük nedeninin ise maddi açıdan otellerden ve kamuya ait özel tesislerden faydalanamama olduğu değerlendirilmektedir.



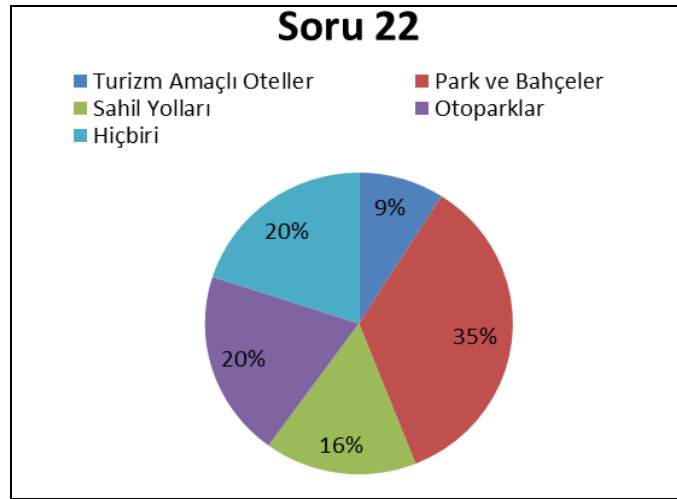
Grafik 20. Soru 20’ e Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Deniz ortamındaki üretkenliğin yoğun olduğu bölgelerin sorulduğu soruya verilen yanıtlar Grafik 21 ile gösterilmiştir. Cevaplar değerlendirildiğinde deniz yaşamının en üretken olduğu yerin kıyılar olduğunun toplum tarafından bilinmediği anlaşılmaktadır.



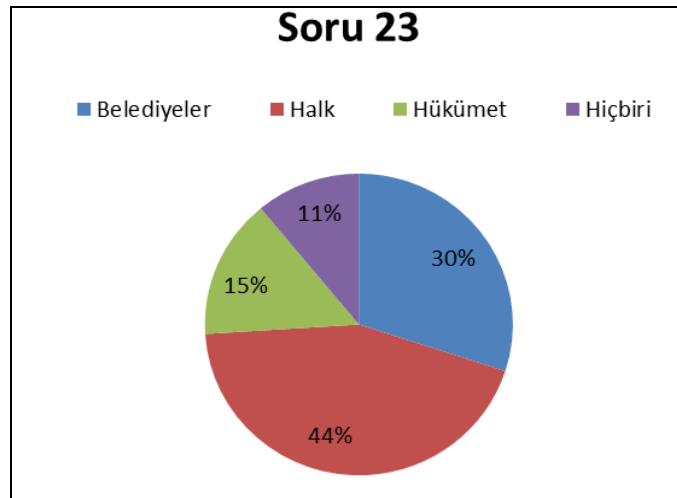
Grafik 21. Soru 21’ ye Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Dolgunun yapım amacının sorulduğu soruya verilen yanıtlar Grafik 22 ile gösterilmiştir. Dolgu alanlarında park/bahçe, rekreasyon alanlarının yer almasını isteyen kesimin oranı %35'tir. Tercihler incelendiğinde İstanbul halkının yaşadığı yeşil alan sıkıntısının bu soruyla tespit edildiği değerlendirilmektedir.



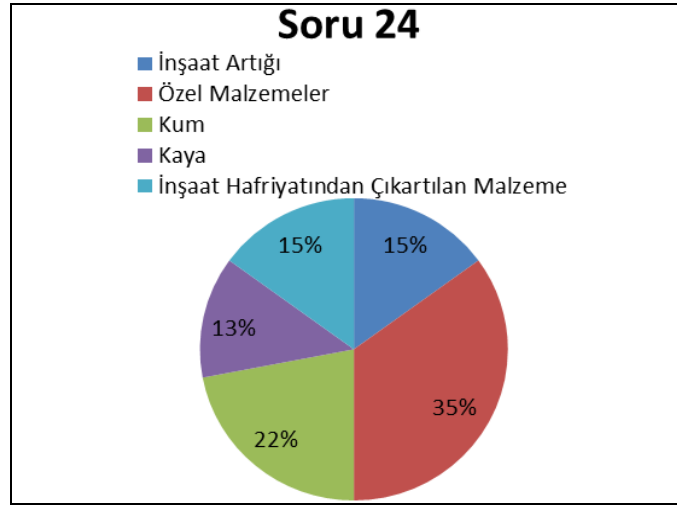
Grafik 22. Soru 22'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Dolgu işleminden kar sağlayan kesimlerin belirlenmesi amacıyla sorulan soruya verilen cevaplar Grafik 23 ile gösterilmiştir. Ortaya çıkan sonuçlar çalışmanın önceki bölümlerinde “belediyelerin dolgu alanlarında yeşil alan oluşturmaları halk tarafından takdir edilir” hipotezinin doğrulandığını göstermektedir.



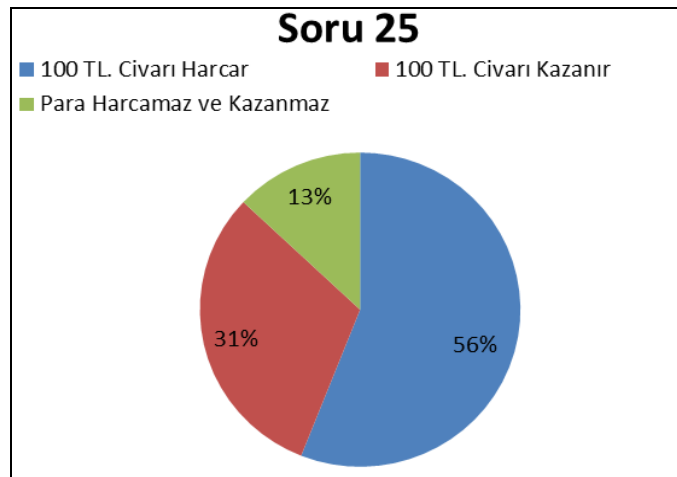
Grafik 23. Soru 23'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Dolgu işleminde kullanılan malzemeler konusunda halkın bilgi seviyesini ölçmek maksadıyla sorulan bu soruda katılımcıların %35’lik bir kesiminin bu konuyla ilgili bilgi sahibi olmadığı anlaşılmaktadır. Ülkemizde deniz dolgusu maksatlı olarak kullanılan herhangi bir özel malzeme veya karışım mevcut değildir. Sonuçlar Grafik 24 ile sunulmuştur.



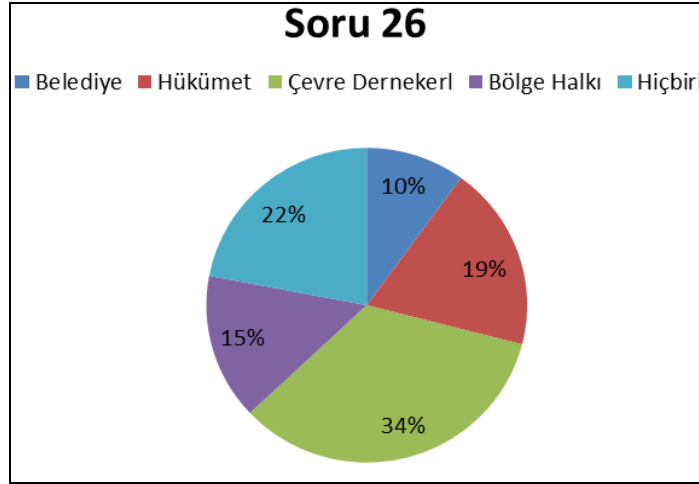
Grafik 24. Soru 24’e Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Dolgu işleminden maddi olarak elde edilen kazanç konusunda katılımcıların bilgi seviyesinin ölçülmesi amacıyla sorulan soruya verilen cevaplar Grafik 25 ile gösterilmiştir. Katılımcılarının %56’lık bir bölümü dolgu alanı yapmak için belediyelerin bütçe ayırdığını düşünmektedir. Bu oran halkın önemli bir bölümünün dolgu yapımı sırasında ortaya çıkan kazançtan bilgi sahibi olmadıklarını göstermektedir.



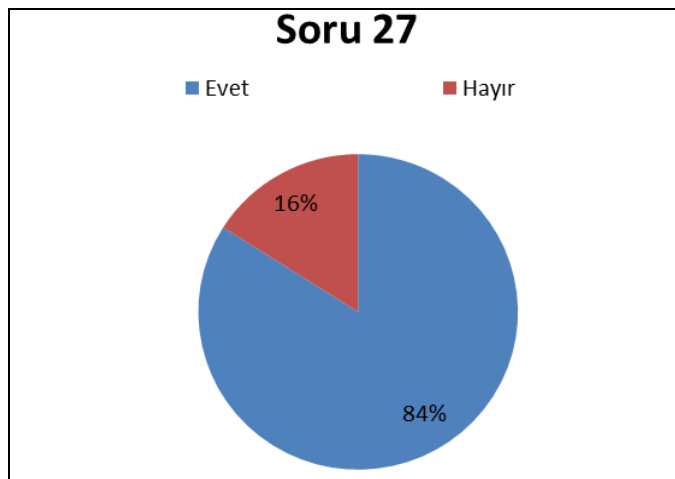
Grafik 25. Soru 25’ya Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Kıyı alanlarının korunması hususunda en çok çaba gösteren kesimin halk nazarındaki değerlendirmesini ölçmek amacıyla sorulan 26. soruya verilen cevaplar Grafik 26 ile sunulmuştur.



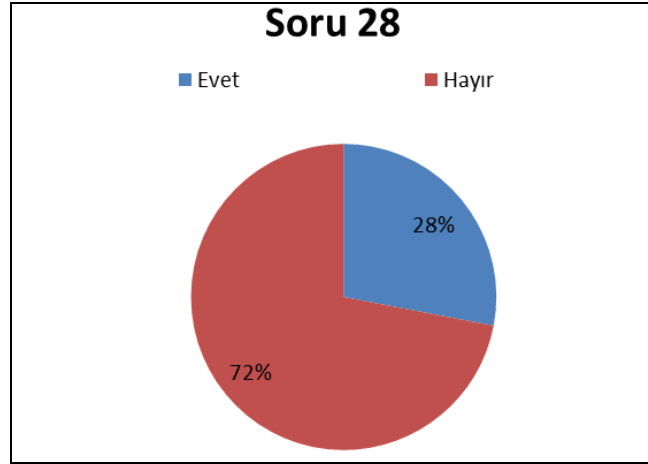
Grafik 26. Soru 26'ye Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Katılımcıların sahilde ev sahibi olma isteklerini ölçmek maksadıyla sorulan 27. sorunun yanıtları Grafik 27 ile gösterilmektedir. Sahildeki evlerin yıkılarak halka açılması fikrine %46'lık bir oranla destek veren katılımcı kitlesi aynı zamanda %84 oranında bu alanda ev sahibi olmak istemektedir. Bu analizin toplumun mülk ve statü sahibi olma isteklerinin çevrenin korunmasında bireysel olarak gösterebilecekleri fedakârlıkların sınırını ifade etmesi açısından önem taşıdığı değerlendirilmektedir.



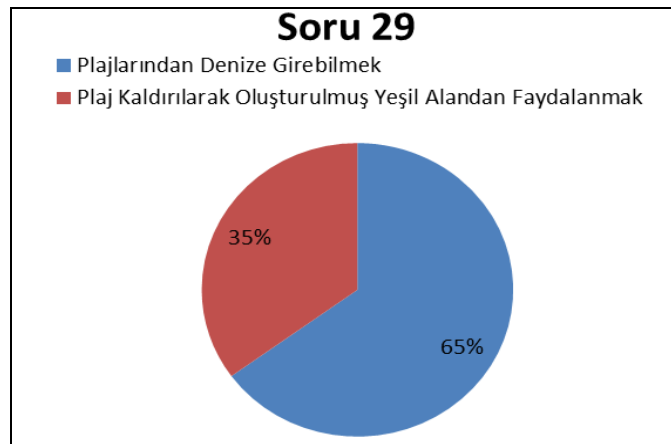
Grafik 27. Soru 27'e Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Yenikapı sahilinde dolgu alanı üzerinde yapılan miting alanına kentin ihtiyacı olup olmadığı konusundaki fikirlerin tespiti amacıyla sorulan soruya verilen cevaplar Grafik 28 ile gösterilmiştir. Katılımcıların %72'lik bir kesimi İstanbul'un bir miting alanı ihtiyacı olmadığını belirtmiştir. Sadece %28'lik bir kesim bu bölgede miting ihtiyacı olduğunu düşünmektedir.



Grafik 28. Soru 28'a Verilen Cevaplar ve Dağılımı

Katılımcıların sahillerden faydalanma isteklerinin belirlenmesi maksadıyla sorulan soruya verilen cevaplar Grafik 29 ile sunulmuştur. Katılımcıların %65'lik bir kesimi İstanbul'da denize girebilmeyi ve sahillerden doğal haliyle faydalanmayı istemektedir. %35'lik bir kesim ise plajların ortadan kaldırılarak oluşturulmuş yeşil alanlardan faydalanmak istediğini ifade etmiştir.



Grafik 29. Soru 29'a Verilen Cevaplar ve Dağılımı

3.10.3. Anket sonuçları

Bu bölümde katılımcıların, farklılık gösteren gelir durumu, eğitim durumu, ikamet edilen bölge vb. değişkenlere göre dolgu veya kıyı ile ilgili düşünce, tercih ve bilgi seviyelerinin tespitinin yapılması hedeflenmiştir. Sorulara verilen cevaplar SPSS programında karşılaştırılmıştır. Soru sayısının ve katılımcı sayısının arttırılması ile daha sağlıklı sonuçlar elde edilebileceği değerlendirilmektedir.

Katılımcıların ikamet ettikleri bölgenin sahile uzaklığı, sahilin insanlar için anlamını da etkilemektedir. Sahile uzak bir bölgede oturan insanlar için ulaşım ve piknik alanı seçenekleri toplamda %60'lık bir orana sahiptir. Bu oran sahile yakın oturan şahıslar için %45'oranındadır. Sahil ve kıyı, ankete katılan grubun bir kısmı için hayatlarının bir parçası olurken diğer kısmı için istisnai bir yerleşim birimi hatta lüks olarak kabul edilmektedir.

İkamet edilen konutun sahile uzaklığı dolaylı olarak gelir seviyesi ile de ilgilidir. Sahil kenarında oturan kesim genel olarak sahilden uzak bir bölgede ikamet eden kesme göre daha üst düzey gelir grubunda bulunan insanlardan oluşmaktadır. Sonuçlar Tablo 2 ile sunulmuştur.

Tablo 2. Soru 6- soru 7 analizi.

“Sahil şeridi sizin için ne ifade ediyor? Size en yakın şıkkı işaretleyiniz.” sorusunun katılımcıların ikamet ettikleri bölgelerin sahile uzaklıklarına göre analizi						Toplam
İkametgâh	Hobi Alanı	Ulaşım	Gezi ve piknik alanı	İkincil konut	Tatil	
0-1 km	5	6	5	4	4	24
	%20,8	%25,0	%20,8	%16,7	%16,7	%100,0
1-10 km	8	8	11	5	9	41
	%19,5	%19,5	%26,8	%12,2	%22,0	%100,0
10 km'den uzak	4	12	9	4	6	35
	%11,4	%34,3	%25,7	%11,4	%17,1	%100,0

Tablo 3 ile sunulan değerlendirmeden anlaşılacağı üzere sahile 0-1 km. mesafede ikamet eden katılımcıların %62'si sahilden her gün faydalanırken sahile 10 km.'den uzak katılımcıların ancak %21'i sahilden her gün faydalanmaktadırlar. Ankete göre ikamet edilen

bölge ile sahilden faydalanma sıklığı arasında doğru orantıdan söz edilebilir. Sahile 10 km.'den uzakta oturanların ise %42'si ayda birkaç kez %37 ise nadiren sahilden faydalandığını ifade etmektedir.

Tablo 3. Soru 6- soru 8 analizi.

“Sahil şeridinden faydalanma sıklığınız nedir?” sorusunun katılımcıların ikamet ettikleri bölgelerin sahile uzaklıklarına göre analizi					Toplam
İkametgâh	Her gün	Hafta sonları	Ayda bir kaç kez	Nadiren	
0–1 km	15	9	0	0	24
	%62,5	%37,5	%,0	%,0	%100
1–10 km	4	19	11	7	41
	%9,8	%46,3	%26,8	%17,1	%100
10 km'den uzak	2	5	15	13	35
	%5,7	%14,3	%42,9	%37,1	%100

Katılımcıların eğitim seviyeleri ve kıyı alanlarının tehdit altında olduğu hususundaki fikirlerde anlamlı farklar bulunmadığı belirlenmiş ve buna daire veriler Tablo 4 ile sunulmuştur.

Tablo 4. Soru 4- soru 9 analizi.

“Kıyı alanları sizce tehdit altında mı?” sorusunun katılımcıların eğitim seviyelerine göre analizi.				
		Evet	Hayır	Toplam
Eğitim Durumu	İlköğretim	9	3	12
		%75,0	%25,0	%100
	Lise	34	10	44
		%77,3	%22,7	%100
	Lisans	28	9	37
		%75,7	%24,3	%100
	Yüksek Lisans	6	0	6
		%100,0	%,0	%100
	Doktora	1	0	1
	Toplam	%78,0	%22,0	%100

Katılımcılardan anketteki 9. soruya benzer olan 11. soruya cevap vermeleri istenmiştir. Bunun nedeni anketin tutarlılığını ölçmektir. Ortaya çıkan oranlar “Kıyı alanları tehdit altında

mı?” sorusuna verilen cevapların oranlarıyla çok yakın çıkmıştır. Tablo 5 ile sunulan veriler katılımcıların ankete verdikleri cevapların kendi içlerinde tutarlı olduğunu göstermektedir.

Tablo 5. Soru 4- soru 11 analizi.

“Kıyı alanları yeterince korunmakta mıdır?” sorusunun katılımcıların eğitim seviyelerine göre analizi.		Evet	Hayır	Toplam
Eğitim	İlköğretim	3	9	12
		%25,0	%75,0	%100
	Lise	11	33	44
		%25,0	%75,0	%100
	Lisans	10	27	37
		%27,0	%73,0	%100
	Yüksek lisans	1	5	6
		%16,7	%83,3	%100
Doktora		0	1	1
Toplam		%25,0	%75,0	%100

“Sahilde yapılaşmanın ve burada bulunan konutların yıkılarak bölgenin halka açılacağı düşünülmektedir. Sizce sahilde bulunan konutlar yıkılarak sahil tamamen halka açılmalı mıdır?” sorusuna verilen cevaplar ile “Sahilde bir eviniz olsun ister misiniz?” sorusuna verilen cevaplar arasındaki değerlendirme sahildeki konutların yıkılarak bu alanların halka açılmasını isteyen grubun %89’unun, aynı zamandan sahilde bir ev sahibi olma isteğinde olduğunu göstermektedir. Sahilde bulunan mevcut evlerin yıkılmasına karşı olanların ise %80’i de sahilde konut sahibi olmak istemektedir. Katılımcı grup kıyıların tehdit altında olduğunu kabul etmekle beraber o bölgede konut sahibi olmak istemektedir. Bu karşılaştırma sayesinde halkın kıyıların tehdit altında olduğunu kabul ve bu bölgelerin tamamen halka açık olarak kullanımını talep ettiğini fakat toplum genelinden ayrıcalıklı olarak kendilerinin kıyıda konut sahibi olmak istediğini beyan ettikleri anlaşılmaktadır.

Saha çalışmaları kapsamında yapılan yüz yüze görüşmelerde katılımcıların sahilde oturma konusunda istekli oldukları fakat maddi imkânsızlıklar nedeniyle bu bölgelerde ikamet edemedikleri gözlemlenmiştir. Katılımcıların sahildeki hatalı yapılaşma konusundaki fikirleri ile o bölgede ev sahibi olma konusundaki fikirlerinin çatıştığı tespit edilmiştir. Elde edilen veriler Tablo 6 ile sunulmuştur.

Tablo 6. Soru 12- soru 27 analizi.

Sahildeki evlerin yıkılarak halka açık alan haline getirilmesi ile sahilde ev sahibi olma isteği arasındaki analizi.				
S12		Evet	Hayır	Toplam
	Evet	41	5	46
		%89,1	%10,9	%100
	Hayır	43	11	54
		%79,6	%20,4	%100
Toplam		%84,0	%16,0	%100

Tablo 7’de yer alan sonuçlardan da anlaşılacağı üzere ankete katılan grubun %72’lik bir kesimi Avrupa yakasında herhangi bir miting alanı ihtiyacı olmadığını düşünmektedir. Eğitim seviyeleri ile miting alan ihtiyacının değerlendirilmesi neticesinde eğitim seviyesinin anlamlı farklar oluşturmadığı tespit edilmiştir.

Tablo 7. Soru 4- soru 28 analizi.

“İstanbul’da Avrupa yakasında bir miting alanı ihtiyacı var mıdır?” sorusunun katılımcıların eğitim seviyelerine göre analizi.				
		Evet	Hayır	Toplam
Eğitim	İlköğretim	3	9	12
		%25,0	%75,0	%100
	Lise	14	30	44
		%31,8	%68,2	%100
	Lisans	10	27	37
		%27,0	%73,0	%100
	Yüksek lisans	1	5	6
		%16,7	%83,3	%100
	Doktora	0	1	1
Toplam		%28,0	%72,0	%100

IV. TARTIŞMA VE SONUÇ

Ülkemizde süregelen dolgu işlemleri çevresel ve kamusal açıdan değerlendirilmelerde ortaya konulan farklı kriterler nedeniyle kitleleri karşı karşıya getiren bir tartışma konusudur. Dolgunun, doğal ortamı bozmak suretiyle çevreye zarar verdiği çevresel açıdan yapılabilecek en basit fakat en doğru değerlendirmedir. Modern tekniklerle yapılan dolgu işleminin çevreye verilen zararı asgari seviyede tuttuğu Hollanda örneğinde görülmektedir. Uygun olmayan malzeme kullanımı ve hatalı yöntemlerle yapılan dolgunun zamanla bütünlüğünün bozularak, kimyasal ve fiziksel çözünme yoluyla çevreye zarar vermesi ve hasar görmesi sonucunda deniz canlılarının yaşam alanları yok olmaktadır. Bununla beraber dolgu alanının bozulması neticesinde can ve mal kayıplarının yaşanacağı Karadeniz Sahil Yolu ve Gölcük/Kocaeli örneklerinde görülmektedir.

Dolgu işleminin kamusal açıdan değerlendirmesinde de pek çok sorun bulunmaktadır. Bu konudaki en büyük sorun kamu yararı kavramının dolgu işleminin paydaşları tarafından farklı değerlendirmelere tabi tutulmasıdır. Yerel yönetimlerin, halkın, hükümetin, girişimcilerin, mahkemelerin, sivil toplum örgütlerinin kamu yararı kavramından anladıkları ve bu uğurda savundukları tezler birbirinden farklılık göstermektedir. Doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler, devletin hüküm ve tasarrufu altında olan, özel mülkiyete konu olamayan ve olmaması gereken alanlardır.

Dolgu konusunda yaşanan sorunların temel kaynağı kıyı paydaşlarının sahip olduğu farklı kamu yararı yaklaşımlarıdır. Kıyı alanları ve bu alanların doğal yapısını değiştiren bir eylem olan dolgu ve kurutmaya konu olan alanlarla ilgili bir işlem yapılmadan önce sürdürülebilir kalkınma ve kamu yararı ilkelerine özenle uyulmalı, kamu yararı kavramı sürdürülebilir kalkınma ilkesiyle sınırlandırılmalıdır. Çevrenin geriye getirilemeyecek şekilde tahrip edilmesi yoluyla yapılacak olan dolgunun ekonomiye katkısından söz edilmesi sürdürülebilir kalkınmayla birbirine zıt iki kavramdır. Bu nedenle dolgu ve kıyı alanlarının kullanımında esas alınması gereken ilke sürdürülebilir kalkınma ilkesi olmalıdır. Dolgu,

mevzuattaki boşlukları değerlendirerek hayata geçirilecek bir proje değil henüz fikri hazırlık aşamasında etraflıca araştırılarak dolgusuz bir çözüm yolu bulunması için gayret gösterilmesi gereken bir işlemdir.

Dolgu alanlarına ait planların hazırlanmasında kıyı alanlarındaki çevresel dengenin korunması, deniz, tabii ve suni göl ve akarsularla bunların çevrelerinin ve bu çevredeki canlı hayatın olumsuz etkilenmemesi gerekmektedir. Hukuki ve siyasi olarak algılanan kamu yararı kavramının içi özellikle çevresel değerlerin korunması konusunda zenginleştirilmeli ve yeniden algılanmaya çalışılmalıdır. Ekonomik ve turizm amaçlı olarak uluslararası rekabet şansını arttırıcı kıyı ve yat turizmine yönelik kullanım için dolgu alanlarının oluşumuna izin verilmeli fakat bu tip projelerin çevreyle uyumuna azami gayret gösterilmelidir.

Dolgu yapan ve buna karşı olan çevreci kesimlerin çatışmasına sahne olan dolgu işlemlerinin denetlenmesi konusunda Fransa’da kıyıları adına faaliyet gösteren Conservatoire du Littoral benzeri bir kurum veya vakıf kurulmalı ve bu vakıf devlet tarafından finansal olarak desteklenmelidir. İstanbul ilinde yapımı devam eden dolguların tamamı yerel yönetimler tarafından yapılmaktadır. Kıyı alanlarındaki faaliyetleri denetleyen ve gerektiğinde bağlayıcı raporlar hazırlayabilecek, siyasetten bağımsız bir vakıf veya derneğin kurulması ve bu oluşumun fikirlerinin dikkate alınmasının kıyı konusunda yaşanan sorunları azaltacağı değerlendirilmektedir.

Çevre ve şehircilik konusundaki yetki ve sorumlulukların aynı bakanlığın iradesi altında bulunması izin, yetki ve denetim üçgeninde sorunlar oluşturmaktadır. İzin isteyen ve izin veren makamın aynı makam olması ülkemiz özelinde bazı sorunlara neden olmaktadır. Bu nedenle çevre ve şehircilik yetkilerinin farklı bakanlıklar altında bulunması gerektiği değerlendirilmektedir.

İstanbul kıyılarında devam eden dolgu projeleri incelendiğinde izin talep eden ve izni veren makamların ikisinin de kamu birimleri olmasının sağlıklı kararlar alınamamasına neden olduğu değerlendirilmektedir. Bununla beraber ÇED Raporu düzenlendiği takdirde onay alamama ihtimali olan projelerin “ÇED gerekli değildir” kararlarıyla veya SİT alanı olan

bölgelerin SİT alanı özelliklerinin olmadığı yönünde verilen raporlarla projelerin ÇED denetimlerinden muaf tutularak hayata geçirildiği gözlemlenmiştir.

Mevcut yasa ve düzenlemelerin kesin sınırlarının belirlenerek yoruma açık hususların ortadan kaldırılması gerekmektedir. Böylece ilgili maddenin yorumlanması suretiyle, özünde teknik olarak dolgu gerektirmeyen projelerin uygulanmasının önüne geçilebilir. Kıyı Kanunu, Çevre Kanunu, İmar Kanunu'ndan TCK'ya atıf ile yasa ve mevzuata aykırı olarak yapılan dolgu işlemlerinin cezai müeyyideleri, yaptırımları ve yaptırımların uygulanma biçimi net olarak belirlenmelidir. Çalışma kapsamındaki örnek mahkeme kararlarından anlaşılmaktadır ki mahkemelerin çevreyi ve doğal hayatı koruma fonksiyonları kanunların izin verdiği ölçüdedir. Kıyılarımızı koruyan kanunlar dâhilinde alınacak kararların yanında yürütme erkinin de mahkeme kararlarını ve mevzuat hükümlerini titizlikle uygulaması gerekmektedir.

İstanbul kıyıları turizm yönünden de cazip alanlar olduğundan turizm, ulaşım, altyapı, endüstri ve rekreasyon gibi düzenleme ve kullanımlara bağlı sorunlar bütüncül bir plan ile çözülmelidir. İstanbul ili kıyı bölgelerindeki yapılaşmalar ve yanlış arazi kullanımlarının yasal düzenlemeler ile önüne geçilmeli ve uygulamalar denetlenmelidir. Yapılacak düzenlemeler ile İstanbul kıyıları toplumsal kullanıma açılmalıdır. Kıyılarda inşa edilen yol, bina ve tesis gibi yapılar halkın kıyıya ulaşımını engellememeli, kıyı bölgeleri halkın çeşitli rekreasyonel ihtiyaçlarını karşılamak için yapılacak yeşil alanlar, parklar, bisiklet ve yürüyüş yolları, piknik alanları, açık alan spor tesisleri gibi yapı ve alanlarla yeniden düzenlenmelidir. İstanbul kıyı bölgelerinin planlanmasında mutlaka marka şehirlerdeki örnekler incelenmeli ve kısa vadeli planlar yerine 50 ve 100 yıl sonrasının modern şehircilik anlayışına uygun sürdürülebilir programlar hayata geçirilmelidir.

Anket çalışmasının sonuçlarına göre halkın büyük bir bölümünün yapılan dolgu işlemlerini benimsediğini söylemek mümkündür. İstanbul ili özelinde halkın sosyal donatı ihtiyaçlarını giderebileceği alanların azlığı, yapılan dolgu işlemleri neticesinde oluşturulan rekreasyon alanlarının olumlu anlamda algılanmasına ve dolgu uygulamalarının çevreye verdiği zararın halk tarafından göz ardı edilmesine neden olmaktadır.

Hatalı dolgu uygulamalarıyla kaybedilen kaynakların doğal haline dönüştürülmesi mümkün değildir. Bu nedenle dolgu konusunda alınacak her karar öncesinde derin bir inceleme ve araştırma süreci işletilmelidir. Kıyı ve sahillerin hafriyat artıklarının depolanabileceği atıl alanlar olmadığı, canlı yaşamının önemli kaynaklarından birisi olduğu unutulmamalıdır.

Liman, iskele vb. gibi zorunlulukların haricinde yapılan dolgular kıyı ve kıyı gerisindeki hatalı yapılaşmanın düzeltilmeyeceğini işaret etmektedir. Bu nedenle dolgu alanları planlanırken geçmiş uygulamalardan edinilen deneyimler ile gelecekteki ihtiyaçlar bir potada eritilmeli ve dün, bugün ve yarın içerisine alacak bir sentez oluşturulmalıdır.

Toplumun her kesiminden STK'ların, akademik çevrelerin düşünceleri ışığında belirlenen toplumsal ihtiyaçlar doğrultusunda dolgu kararları ayrıntılı olarak tartışılarak sadece sürdürülebilir kalkınmayı hedefleyen ve kamu yararı gözetilen projeler olması halinde dolguya onay verilmelidir. İstanbul kıyıları inşaat veya hafriyat artıklarının depolandığı alanlar değil binlerce yıldır doğu-batı sentezi toplumlara ev sahipliği yapmış alanlardır. Koruma göreviyle sorumlu olduğumuz ve bu hususta uluslararası anlaşmalar imzaladığımız kıyılarımıza sahip çıkmak ve gelecek nesillere aktarmak bizler için bir tercih alanı değil mecburi bir sorumluluk hususu teşkil etmektedir.

KAYNAKLAR

AKÇA, N. (2004): Kıyı Kenar Çizgisinin Tespiti ve Uygulama Sorunları, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları V. Ulusal Konferansı, 04 - 07 Mayıs 2004, Çukurova Üniversitesi, Adana.

AKIN, Ü. (1998): İdare Hukuku Açısından Kıyıların Tabii Olduğu Hukuki Rejim, Yetkin Yayınları, Ankara, ISBN 9754641293.

AKKAYA, M.A. (2004): Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi Ve Hukuksal Rejimi, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri Ve İşletmeciliği Enstitüsü Denizel Çevre Anabilim Dalı Doktora Tezi, İstanbul.

AKKAYA, M.A. (2004): Kıyı Alanları Yönetiminde Yerellik İlkesinin Önemi, Türkiye Kıyıları 06, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VI-Muğla. Konferansı Bildiriler Kitabı II, Muğla.

AKKAYA, M.A, DOĞAN, E. (2002): Kıyı Kullanımının “Sorumluluk Hukuku” Açısından İncelenmesi, Türkiye Kıyıları 02-İzmir, Konferansı Bildiriler, KAY Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.

AKKAYA, M.A., DOĞAN, E., BURAK, S., GAZİOĞLU, C., (2002): Kıyı Planlamasında “Müktesep Hak” Kavramı, Türkiye Kıyıları 02-İzmir, Konferansı Bildiriler, KAY Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara.

AKKAYA, M.A, GAZİOĞLU, C., YÜCEL, Z.Y., BURAK, S. (1998): Kıyı Alanlarının Rasyonel Kullanımı ve Yönetiminde Kamu Yararı İlkesi. ODTÜ Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları 98 Konferansı Bildiriler Kitabı, 39-45, Ankara.

AKKAYA. M.A., MÜFTÜOĞLU, A.E. (2001): Denizel Ortamın Doldurulmasıyla Kazanılan Kıyı Alanının Hukuki Statüsü. Türkiye Kıyıları 01 Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, KAY 01, İstanbul.

AKKÖSE, C. (2007): Kentsel Kıyı Alanlarının Yeniden Değerlendirilmesi Kapsamında İstinye Tersane Alanı'nın İncelenmesi, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Fakültesi Şehir Ve Bölge Planlaması Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

AKSUNGUR, M.(2009): Deniz Alabalıklarında Stok Yönetimi ve Koruma Stratejileri, Doğal Alabalık Çalıştayı, 22-23 Ekim 2009, Trabzon.

AKYARLI, A., YÜKSEL, Y., ÇEVİK, E., YALÇINER, C.A., GÜLER, I. (2002): Kıyı Bölgesi Yönetimi Ve Sorunları, Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi, 420, 4-6, Ankara.

ALACA, İ. (1997): Kıyı Planlaması Ve Mevzuatına Eleştirel Bir Bakış Bozburun (Datça) Özelinde İrdeleme, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

AY, B. (1996): Kıyı Alanları İle İlgili Mevzuat, Kıyı Kentlerinin Sorunları Ve Kıyı Planlamasına Işık Tutacak İlkelerin Saptanması, İstanbul Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

AYBAY, N., (2006): Üsküdar-Haydarpaşa Arası Kıyı Düzenlemesinin Rekreatyonel Açından Değerlendirilmesi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Fakültesi Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

BAYRAM, B., ACAR, U., ŞEKER, D., ARI, A. (2008): A Novel Algorithm for Coast Line Fitting Through a Case Study Over Bosphorus, Journal of Coastal Research, 4, 24, Florida.

BOSTANOĞLU, Ö. (1993): Dünyada Kıyı Planlama Örgütlenmeleri Üzerine, Kıyılarımız, Mevzuat, Planlama Ve Uygulama Semineri, Kıyılarımız, Mevzuat, Planlama, Uygulama Semineri Bildiriler Kitabı, 28-29 Mayıs, Trabzon.

BÜYÜKVELİOĞLU, E. (1998): Kıyı Alanlarında Sürdürülebilir Kalkınma Doğrultusunda, Kıyı Yönetimi Ve Planlaması Üzerine Bir Araştırma, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Ankara.

ÇAKMAK, B., AKKAYA, M.A., BURAK, S., YÜCEL, Z.Y. (2002) Kıyı Yapılarında ÇED Uygulamaları, Türkiye Kıyıları 02-İzmir, Konferansı Bildiriler, KAY Milli Komitesi, ODTÜ, Ankara, 2002.

DAVER, A. (1944): Dünkü Bugünkü Yarınki İstanbul, İstanbul Belediyesi ve İstatistik Müdürlüğü Neşriyatı, Belediye Matbaası, İstanbul.

DOĞAN, E., AKKAYA, M.A. (2006): Kıyı Kanunu Değişikliğine İlişkin Yasa Tasarısı Üzerine Düşünceler, Türkiye Kıyıları 06, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları VI-Muğla. Konferansı Bildiriler Kitabı II, Muğla.

DOĞAN, E., ERGİNÖZ, M. A. (1997): Türkiye'de Kıyı Alanları Yönetimi Ve Yapılaşması, Arion Yayınevi, İstanbul, ISBN 975 571 0582.

DOĞAN, E., BURAK, S., AKKAYA, M.A. (2006): Kıyı Kanunu ve İlgili Mevzuat, Beta Yayıncılık, İstanbul, ISBN 9789752955813.

DOĞAN, E., BURAK, S., AKKAYA, M.A. (2005): Türkiye Kıyıları Kavramsal Tanımlama-Planlama-Kullanım, Beta Yayıncılık, İstanbul, ISBN 9752954952.

DÖKER, M.F. (2006): İstanbul İli Marmara Denizi Kıyı Dolgu Alanlarının Tespiti ve Bu Alanlarda Arazi Kullanımı, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Coğrafya Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

DURUKAN, M. (1997): Kıyı Alanları Konusunda Ulusal Mevzuat Ve İdari Yargı, Türkiye'nin Kıyı Ve Deniz Alanları I. Ulusal Konferansı, Türkiye Kıyıları, 1997 Konferansı Bildiriler Kitabı, 24-27 Haziran, Ankara.

EKE, F. (1995): Kıyı Mevzuatının Gelişimi ve Planlama, T.C. Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, Yayın no:77, Ankara.

EKE, F., KARAASLAN, Ş. (1997): Kıyı Mevzuatına ve Uygulamasına Eleştirel Bakış ve Bazı Öneriler, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları I. Ulusal Konferansı, İstanbul.

ERGİN, E. (2006): Uzaktan Algılamanın Havza Yönetiminde Kullanımı; Çandarlı Örneği Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Fakültesi Yüksek Lisans Tezi, İzmir.

ERGİNÖZ, M. A.,(1998): Akdeniz Ülkelerinde ve Türkiye'de Kıyı Kullanımı, Yönetimi, İrdeleme ve Öneriler, İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul.

GEZİM, F., KİPER, P. (1991): Kıyı Bölgeleri Planlama Sorunları, Türkiye'de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi, Türkiye'de 15. Dünya Şehircilik Günü 3. Türkiye Şehircilik Kongresi, İzmir.

GÜL Y. A., KILIÇ, A. (2002): İstanbul'da Kentsel Kıyı Mekanında Kıyı Dolgu Alanlarının Gelişimi ve Planlaması, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı, 5-8 Kasım 2002, İzmir.

GÜLEZ, S. (1997): Kıyı Alanların Koruma-Kullanma Yönünden Bütüncül Planlanması, Türkiye'nin Kıyı Ve Deniz Alanları I. Ulusal Konferansı, 24-27 Haziran, Ankara.

HERSHMAN, M. J., GOOD, J. W., BERND-COHEN, T., GOODWIN, R. F., LEE, V., POGUE, P. (1999): The Effectiveness of Coastal Zone Management in the United States, Coastal Management, Taylor & Francis Group, Amerika Birleşik Devletleri.

KALABALIK, H. (2003): İmar Hukuku Dersleri, Seçkin Yayıncılık, Ankara, ISBN 9789750223549.

KARABURUN, A., DEMİRCİ, A. (2009): The Changing Risks of Agricultural Activities on Water Resources in Rapidly Urbanized Areas: Agricultural Land Cover Change in Istanbul between 1987 and 2007, Fresenius Environmental Bulletin, 18, 2181-2191, Freising.

KELEŞ, R. (2013): Kentleşme Politikası, İmge Kitapevi, İstanbul, ISBN 9755330532.

KILIÇ, A. (1999): Kıyıda Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi, Kentsel Kıyı Tanımı Ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri; İstanbul Örneği, Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Doktora Tezi, İstanbul.

KILIÇASLAN, Ç. (2006): İkinci Konutların Deniz Kıyılarına Etkisi, Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, 2006-1, 147-156, Isparta.

KIRAN, K. (2008): Türkiye’de Kıyı Kullanımı Ve Planlaması, Gazi Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Yönetimi Anabilim Dalı Kentleşme Ve Çevre Sorunları Bilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

KOLMAN, R. (2012): New Land By The Sea: Economically And Socially, Land Reclamation Pays, Terra Et Aqua, 128, Netherlands.

KUBAN, D. (1994): İstanbul, Bir Kent Tarihi, Bizantion, Konstantinopolis, İstanbul, TTTV Yayınları, İstanbul, ISBN 9799753331301.

KURT, S., DEMİRCİ, A., KARABURUN, A. (2008): İstanbul Kıyılarında 1987-2007 Yılları Arasında Arazi Kullanımında Meydana Gelen Değişiklikler, Doğu Coğrafya Dergisi, 126, 115-128, Ankara.

ORNAT, A., L., DEMİRAYAK, F. (1996): The Belek Management Plan, The World Wide Fund(WWF), İstanbul, ISBN 9759608146.

ÖZDEMİR, E. (2007): İstanbul Kıyı Mekânında Dolgu Alanları Rekreatif Kullanımının Planlama Açısından İrdelenmesi İstanbul Avcılar Örneği, Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Peyzaj Mimarlığı Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

PROVINCE OF BRITISH COLUMBIA MINISTRY OF ENVIRONMENT, (2000): Lands and Parks, Riprap Design and Construction Guide, Canada, ISBN 0772641854.

RESMÎ GAZETE, (1992): Kıyı Kanununun Bazı Maddelerinin, Anayasaya Aykırı Olduğu Savıyla İptaline Dair Karar. E. No:1990/23, Ankara.

SAĞLIK, A., KELKİT, A., SAĞLIK, E. (2012): Kentsel Kıyı Alanlarında Yerleşim Baskısı Sonucu Oluşan Çevresel Sorunlar; Çanakkale Kenti Örneği, Biyoloji Bilimleri Araştırma Dergisi, 2, 145-149, Ankara.

SERDAROĞLU SAĞ, N. (2005): Kamu Yararı Kavramının Kıyı Mevzuatında Ele Alınış Biçimi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Yüksek Lisans Tezi, Konya.

SERT, A. (1991): Kıyı Yasası – Turizmi Teşvik Yasası İlişkisi Ve Planlama, Türkiye’ de Şehirciliğin Gelişiminde Son 30 Yılın Değerlendirilmesi, Türkiye’ de 15. Dünya Şehircilik Günü 3. Türkiye Şehircilik Kongresi, İzmir.

UÇLAR, S. (2012): Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi ve İstanbul Örneği, İstanbul Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Şehir ve Bölge Planlaması Anabilim Dalı Yüksek Lisans Tezi, İstanbul.

ÜNAL, Ö. (1997): Kıyıların Yönetimi ve Planlamasında Kamu Yararı, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları 1. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, 115-126, Ankara.

YÜKSEK, Ö., ÖNSOY, H., KÖMÜRCÜ, M. İ., KANKAL, M., AKPINAR, A. (2007): Karadeniz Sahil Yolu'nun Kıyı Açısından Değerlendirilmesi, 6. Ulusal Kıyı Mühendisliği Sempozyumu, 25-28 Ekim 2007, İzmir.

İNTERNET KAYNAKLARI

https://obs.artvin.edu.tr/oibs/akademik/shr_files/66388195196_Su%20Kaynaklar%C4%B1n%C4%B1n%20Korunmas%C4%B1%20ve%20Y%C3%B6netimi_Hafta2.pdf
Erişim Tarihi:26.06.2014

www.coastalcare.org/2010/12/land-reclamation-at-rotterdam-netherlands
Erişim Tarihi:12.12.2013

<http://www.cnbce.com/haberler/turkiye/3-havalimani-aciklamasi> Erişim Tarihi:26.06.2014

<https://www.csb.gov.tr/db/turkce/editordosya/1.pdf> Erişim Tarihi:15.02.2014

<http://www.csb.gov.tr/db/ced/editordosya/DOLGU%20PROJELER%C3%84%C2%B0.pdf>
Erişim Tarihi:15.02.2014

www.gazetesi.org Erişim Tarihi:20.03.2014

www.dha.com.tr Erişim Tarihi:20.01.2014

<http://www.conservatoire-du-littoral.fr/> Erişim Tarihi:17.01.2014

www.googleearth.com Erişim Tarihi:17.05.2014

www.government.nl/news/2014/01/17/agricultural-exports-reach-record-levels.html
Erişim Tarihi:17.01.2014

<http://www.ibb.gov.tr/sites/CevreKoruma/Hafriyat/Sayfalar/UcretTarifesi.aspx>
Erişim Tarihi:12.05.2014

<http://www.istac.com.tr/hizmetler/insaat-yikinti,-hafriyat-atiklari/sahalara-gore-dokum-ucretleri.aspx> Erişim Tarihi:12.05.2014

www.dr-huso.com Erişim Tarihi:10.10.2013

<http://www.dredgingtoday.com/2013/11/12/amsterdam-to-host-port-terminal-technology-conference/> Erişim Tarihi:11.12.2013

<http://fundamentals-of-life.blogspot.com.tr/2010/03/land-reclamation.html>
Erişim Tarihi:30.11.2013

<http://footage.shutterstock.com/clip-4319036-stock-footage-holwerd-the-netherlands-aerial-view-square-patterns-of-land-reclamation-in-tidal-marsh-of-wadden.html?src=rel/4319030:1/gg#snippet=disabled> Erişim Tarihi:04.12.2013

www.haberler.com Erişim Tarihi:11.12.2013

www.haberistanbul.org Erişim Tarihi:11.12.2013

www.yapi.com.tr Erişim Tarihi:10.12.2013

www.rnw.nl Erişim Tarihi:10.12.2013

www.pprune.org Erişim Tarihi:14.01.2014

<http://www.radyotrafik.com/haber/1586/istanbulda-yogun-pazar.html>
Erişim Tarihi:28.04.2014

www.worldpopulationstatistics.com Erişim Tarihi :20.03.2014

www.anadoluyakasi.net Erişim Tarihi:15.01.2014

www.ozelkalem.com Erişim Tarihi:20.02.2014

www.mit.edu Erişim Tarihi:12.02.2014

<http://www.radikal.com.tr/cevre/3-havalimanina-gorunmez-engel-1170251>
Erişim Tarihi:30.01.2014

<http://www.sayistay.gov.tr/rapor/perdenrap/2006/2006-1Kiyi/2006-Kiyi.pdf>
Erişim Tarihi:22.06.2014

www.tbmm.gov.tr/d24/7/7-18657c.pdf Erişim Tarihi:30.01.2014

www.tuikapp.tuik.gov.tr/nufusmenuapp/menu.zul Erişim Tarihi :25.12.2013

<http://www.turkiyesulakalanlari.com/goksu-deltasi-mersin/> Erişim Tarihi :22.06.2014

<http://t24.com.tr/haber/3-havalimani-insaati-kaldigi-yerden-devam-edecek,253576>
Erişim Tarihi:26.06.2014

www.gazetevatan.com Erişim Tarihi:20.11.2013

<http://en.wikipedia.org/wiki/IJburg> Erişim Tarihi:15.12.2013

EK.1. İstanbul 4. İdare Mahkemesi Kararı

T.C.
İSTANBUL
4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2013/1985

YÜRÜTMENİN DURDURULMASINI

İSTEYENLER (DAVACI) : 1- ÖZGÜR CEYLAN AYTAÇ

2- ALİCAN OCAK

3- CEVAT OCAK

4- YILDIRIM YILMAZ

VEKİLİ : AV. ALP TEKİN OCAK

İstiklal Cad. Mis Sok. No: 26, Kat: 4 Taksim
Beyoğlu/İSTANBUL

KARŞI TARAFLAR (DAVALI) : ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI/ANKARA

İSTEMİN ÖZETİ

: Sahibi Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı olan 'İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı' projesi hakkında 'Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu' kararı verilmesine ilişkin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü'nün 21/5/2013 tarihli ve 2992 sayılı kararının; bilimsellikten uzak, gelişigüzel ve soyut, yeterli teknik veri içermeyen nitelikte olduğu; heyelan riskine istinaden sondajlı jeoteknik etüd yapılmadan rapor hazırlandığı; ilgili komisyonun sonuçlandığı ÇED raporunun görüşe açılması esnasında mevzuatta yer verilen '10 iş günü' kuralına riayet edilmediği; ÇED raporunun jeolojik, jeoteknik, hidrojeolojik ve meteorolojik verilerinin güvenilir ve hatalı olduğu; piste iniş yönüne göre etkili yan rüzgarın hesaba katılmadığı; başta orman alanları olmak üzere doğal alanların yok olmasına ve ısı adası etkisinin artmasına sebep olunduğu; deniz dolgu yapımının önünün açılmasına ve rant dağıtımı için sürtünmesiz alanlar yaratılmasına imkan verdiği; içme suyu havzalarına geri dönülmez zararlar verildiği ve sulak alanların yok edildiği; gürültü ve elektromanyetik kirliliğe yol açıldığı; akustik raporun usule uygun hazırlanmadığı; öngörülen sorunlar için gerekli çözümlerlerin yapılmadığı ve ayrıca mera ve tarım alanlarının yok edildiği ileri sürülerek iptali ve yürütmenin durdurulması istenilmektedir.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren İstanbul 4. İdare Mahkemesi'nce işin gereği görüldü:

Bilirkişi incelemesi yaptırılmasına dair 21/01/2014 tarihli karar uyarınca, uyumsuzluğun çözümü için hazırlanacak bilirkişi raporu hakkında 6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun 280 ve 281 inci maddelerinde yer verilen usuli işlemler tamamlandıktan sonra yeniden bir karar verilinceye kadar dava konusu 'İstanbul Bölgesi 3. Havalimanı' projesi hakkında 'Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu' kararı verilmesine ilişkin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Çevresel Etki Değerlendirmesi İzin ve Denetim Genel Müdürlüğü'nün 21/5/2013 tarihli ve 2992 sayılı kararının **yürütülmesinin durdurulmasına**, tebligatın taşınmalarına, 21/01/2014 gününde oybirliğiyle karar verildi.

Başkan
SEBAHAT TURAN
27033

Üye
ÖZKAN ARTAR
94870

Üye
MUHARREM BAŞKAYA
152905

EK.2. 7/9963 Sayılı Maltepe Dolgu Alanı Hakkında Verilen Soru Önergesi

İSTANBUL MİLLETVEKİLİ SAYIN Prof.Dr.HALUK EYİDOĞAN'IN TBMM 7/9963 YAZILI SORU ÖNERGESİNE AİT SORULAR VE CEVAPLAR

SORULAR :

- 1- Projenin Çevre Etki Değerlendirme raporu var mıdır?
- 2- Her ölçekte plan bütünlüğü, ilgili kurumlarından onay ve görüş alınması, halkın katılımının sağlanması gibi çağdaş şehircilik ve hukuk normları yerine getirilmiş midir?
- 3- Hazırlanan proje için 1/5000 ölçekli Nazım ve 1/1000 ölçekli Maltepe sahil düzenleme uygulama imar planı, Bakanlığınız tarafından incelenmiş ve değerlendirilmiş midir?
- 4- Projeye Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü onay vermiş midir?
- 5- Bu projeye ilgili olarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi Fen İşleri Daire Başkanlığı Yapı İşleri Müdürlüğü tarafından 17 Kasım 2011 tarihinde ihale edilen "Maltepe Sahil Düzenlemesi 1. Etap Anroşman İnşaatı" için başlanan ve şu anda sürdürülen işler için gerekli onay ve izinler alınmış mıdır? Alınan izin ve onayların tarihleri nedir?
- 6- Maltepe İlçe Belediyesi tarafından 11 Nisan 2012 tarihinde; Cengiz İnşaat ve AKM Yapı Adi Ortaklığı tarafından taş mıcır vb. hafriyat malzemeleriyle denize doğru yapılan izinsiz dolgu ile ilgili tutanak tutulmuş olmasına rağmen ve şu anda herkesin gözü önünde sürdürülen dolgu çalışmaları yasal mıdır?
- 7- Proje Anayasanın ve 3621 Sayılı Kıyı Yasasının kıyıların korunması ve kullanımı kurallarına uygun mudur?
- 8- 2010 tarihi itibarıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yaptırılan "1/2000 ölçekli Anadolu Yakası Sismik Mikro-Bölgeleme" çalışmasının proje bölgesinde öngördüğü 0.6 - 0.85 g arasındaki yüksek sismik ivme PGA hareketlerine ve 2 - 5 metre arasındaki su yüksekliğindeki Tsunami tehlikesine karşı dolgu alanının Tsunami ve deprem sarsıntı stabilizasyonu güvenliği nedir? Hangi mühendislik önlemleri ile deprem riskleri azaltılacaktır? Beklenen büyük depreme bu büyüklükte bir dolgu alanının dayanması ve denize göçmemesi (denize heyelan) için önlemler alınabilecek midir?
- 9- Deprem sırasındaki davranışı böylesine tehlikeli olan bir alanda çok sayıda insan topluluklarını bir araya getiren miting, festival, spor alanı gibi yapısal proje ve yatırımlar, insan kaybı riski açısından nasıl değerlendirilmektedir?
- 10- Deprem riski en yüksek bir alanda, projenin öngördüğü amaçlara hizmet verebilecek kapsamda aynı ilçede veya yakın ilçelerde deniz kıyısı dışında başka alanlar yok mudur?
- 11- Daha önce doldurulmuş bir alanın önünde bu büyüklükte bir dolgu alanı yaratılması ile ortaya çıkabilecek çevre, deprem ve diğer doğal ve kentsel riskleri yüksek olan böyle bir projede ileride olabilecek hasar ve kayıpların sorumlusu kim olacaktır?

CEVAPLAR:

1- “Maltepe Dolgu Alanı ve Balıkçı Barınağı” Projesine ilişkin İstanbul Valiliğinin (İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü) 04.08.2011 tarih ve 2011/03-82/1382 sayılı “ÇED Gerekli Değildir” Kararı bulunmaktadır.

2- Kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapı ve tesislere ilişkin iş ve işlemler, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği hükümlerine tabii olup söz konusu projeye ilişkin imar planı teklifi 06.07.2011 tarih ve 27986 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ” de belirtilen usul ve esaslar kapsamında ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri alınmak suretiyle onaylanmıştır.

3- “Kıyı Düzenlemesi ve Balıkçı Barınağı” amaçlı 1/5000 ölçekli Nazım ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Teklifi, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca hazırlanarak İstanbul Valiliğinin (Mülga Bayındırlık ve İskan Müdürlüğü) 07.06.2011 gün ve 5553 sayılı yazısı ile 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili Yönetmelik uyarınca incelenmek ve onaylanmak üzere Bakanlığımıza sunulmuş, teklif ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri kapsamında imar planı çizim tekniği yönünden gerekli düzeltmeler yapılmak ve plan hükümleri eklenmek suretiyle yeniden düzenlenmesi sağlanarak Bakanlık Makamının 18.06.2012 gün ve 9544 sayılı Olur’u ile onaylanmıştır.

4- Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü) 24.05.2012 tarihli ve 8348 sayılı yazısı ile plan teklifine ilişkin görüşlerini Bakanlığımıza iletmış, plan notlarına “Kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında mevcut bulunan ve/veya yapılması planlanan kıyı yapılarına ait uygulama projeleri (gerekli etüt, hesap ve tüm teknik detayları ile birlikte), Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğüne onaylanmak üzere verilecek, Altyapı Genel Müdürlüğünce onaylı uygulama imar projesi bulunmayan deniz yapılarının inşaatına kesinlikle başlanılmayacak ve mevcut kısımlar gerekmesi halinde Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğünce onaylı uygulama projesine uygun duruma getirilecektir” ifadesinin eklenmesi kaydıyla plan teklifinin yatırımları açısından sakınca teşkil etmediğini ifade etmiştir.

5- Gerekli onay ve izinlerin alınıp alınmadığına ilişkin bilgi ve belgelerin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı ile Maltepe Belediye Başkanlığından temin edilmesi gerekmektedir.

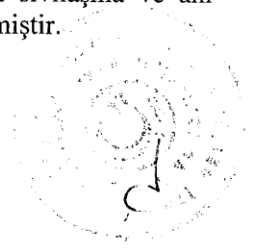
6- 3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamında kalan alanlardaki uygulamaların kontrolü; belediye ve mücavir alan sınırları içinde belediye, dışında ise valilikçe yürütüleceği, 3621 sayılı Kıyı Kanununun 13 üncü maddesi; Kanun kapsamında kalan alanlar belediye veya valiliklerce imar mevzuatına aykırı yapılanmaların önlenmesi amacıyla sürekli denetim altında tutulması ve bu amaçla gerekli tüm önlemler valilik ve belediyelerce alınması Kıyı Kanunun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 19 uncu maddesi ile hüküm altına alınmıştır. Bu kapsamda, söz konusu alanda 18.06.2012 tarihinde Bakanlığımızca onaylanan, “Kıyı Düzenlemesi ve Balıkçı Barınağı” amaçlı 1/5000 ölçekli Nazım ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı aykırı olarak yürütülen uygulamalar var ise yasal işlemlerin Büyükşehir Belediyesi ile ilgili Belediyesince yürütülmesi ve bu işlemlere ait bilgi ve belgelerin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı ile Maltepe Belediye Başkanlığından temin edilmesi gerekmektedir.

7- Kıyı Düzenlemesi ve Balıkçı Barınağı amaçlı proje, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği ile tanımlanan ve doldurma ve kurutma yolu ile kazanılan alanlarda yapılabilecek kullanımları içermekte olup, bu itibarla Anayasaya ve 3621 sayılı Kıyı Kanununa aykırılığından söz edilemez

8,9,10,11-18.06.2012 tarihinde Bakanlığımızca onaylanan, “Kıyı Düzenlemesi ve Balıkçı Barınağı” amaçlı 1/5000 ölçekli Nazım ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planına ait projenin uygulamasına ilişkin sorumluluk, uygulama projelerini hazırlayan, onaylayan ve denetleyecek idarelere ait olup Bakanlığımız görev, yetki ve sorumluluk alanında bulunmamaktadır.

“Maltepe (İstanbul) Dolgu Alanı ve Balıkçı Barınağı Projesi İmar Planına Esas Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporu” Bakanlığımız (Mekansal Planlama Genel Müdürlüğü) tarafından 27.09.2011 tarihinde onaylanmıştır. Onaylanan bu raporda inceleme alanı afet tehlikeleri ve mühendislik problemleri açısından değerlendirilmiştir.

Balıkçı barınağı ve dolgu alanlar için belirlenen inceleme alanında deniz içerisinde eğim değerinin A sınıfı (0-5 °) olduğu ve bu alanlarda heyelan, akma gibi kütle hareketi riski olmadığı belirtilmiştir. Ayrıca inceleme alanında mühendislik problemleri açısından sıvılaşma ve ani oturmaların olabileceği bu problemlere karşı önlem alınması gerektiği belirtilmiştir.



EK.3. 7/18755 Sayılı Maltepe Dolgu Alanı Hakkında Verilen Soru Önergesi

T.C.
İÇİŞLERİ BAKANLIĞI
Mahalli İdareler Genel Müdürlüğü

Sayı : 14399437-010.09- 23139
Konu : 7/18755 Esas No.lu yazılı soru önergesi

15/08/2013

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

İlgi : 18/03/2013 tarihli ve 113625 sayılı yazınız.

İstanbul Milletvekili Dr. Celal DİNÇER'in 7/18755 Esas No.lu yazılı soru önergesi ile ilgili olarak yapılan incelemede;

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından "Maltepe Sahil Düzenlemesi 1. Etap Anroşman İnşaatı" işinin ihaleye çıkarıldığı, söz konusu ihaleye katılan ilk üç şirketten AKM Yapı Taah. San. ve Tic. Ltd. Şti. + CENGİZ İnş. San. ve Tic. A.Ş.'nin (iş ortaklığı) 65.267.758,89 ₺ + KDV, Özka İnşaat A.Ş. - Bektaşoğlu İnş. San. ve Tic. A.Ş.'nin 65.777.661,24 ₺ + KDV, Nas İnş. A.Ş. - Nuhoglu İnş. A.Ş. - Uğraş İnş. San. Tic. Ltd. Şti.'nin ise 73.371.841,98 ₺ + KDV teklif ettiği, bahse konu ihalenin, İhale Komisyonunun 30.01.2012 tarih ve 482 sayılı kararı ile 65.267.758,89 ₺ + KDV teklif eden AKM Yapı Taah. San. ve Tic. Ltd. Şti. + CENGİZ İnş. San. ve Tic. A.Ş.'ne verildiği, sözleşmeye göre 15/04/2013 tarihinde bitirilmesi gereken iş için 30 gün süre uzatımının verildiği,

Söz konusu alanda yapılan geri saha dolgusu işinin, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'nun 26'ncı maddesine istinaden İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisince alınan 15/06/2012 tarih ve 1358 sayılı karar doğrultusunda, Büyükşehir Belediyesinin iştiraki olan İSTAÇ A.Ş. tarafından yapıldığı, iki kademeli olarak yapılan bahse konu dolgu işinde, her iki kademede de nitelikli malzeme (bataklık veya suyla doymun hale gelmiş killi ve marnlı zeminler, kömür, kömür tozu dâhil içten yanması söz konusu olan malzeme, süprüntü, enkaz gibi artık maddeler, suyla kolayca ufalanarak oturmaları sebep olacak malzeme, karlı, buzlu ve donmuş topraklar, ağırlıkça % 20'den fazla jips bulunmayacak vb. hariç) kullanıldığı, Ataşehir Finans Merkezi inşaatı kazısından çıkan malzeme belirtilen kriterlere uygun olduğundan geri saha dolgusunda kullanıldığı, sonuç olarak; yukarıda ifade edildiği gibi, yapılmakta olan geri saha dolgusu işinin İSTAÇ A.Ş. tarafından protokol ile belirlenen şartlara göre nitelikli malzeme kullanılarak yapılmakta olduğu ve bu konuda problem yaşanmasının öngörülmediği,

Geri saha dolgusu işine ilişkin ödemenin mevzuat ve sözleşmede öngörülen şekilde yapıldığı ve birim fiyatlarının aşağıdaki tabloda açıklandığı;

Malzeme Türü	Döküm Yapacak Araç Tipi	Araç Başına Döküm Bedeli/₺ (KDV dahil)
Toprak	Tır	100
	Kırkayak	80
Taş	Tır	80
	Kırkayak	60
Grovak	Tır	100
	Kırkayak	80

Devlet Mah. İnönü Bulvarı No: 4 Bakanlıklar 06100/ANKARA
Telefon: (0 312) 422 43 49 – 422 43 74 Faks : (0312) 425 17 91
Elektronik Ağ: www.mahalli-idareler.gov.tr

Söz konusu işe ilişkin olarak yürütülen çalışmaların planlanan zamanda tamamlanabilmesi ve yaşanan olumsuzlukların en aza indirilmesi için ilgililerine gerekli bildirimlerin yapılarak çalışmaların şehir şantiyeciliği ilkelerine uygun olarak devam ettirilmesi, malzeme taşıyan kamyonların olası bir kazaya sebebiyet vermemesi için trafik kuralları ve hız limitlerine uymaları yönünde gerekli hassasiyetin gösterilmesi, gece yürütülen çalışmalarda kamyon ve iş makinelerinin gürültü kirliliğine sebebiyet verecek şekilde çalışmalarına müsaade edilmemesi, araçların yıkama ünitesinden geçirilmeden trafiğe çıkarılmaması doğrultusunda gerekli önlemleri almalarının talep edildiği, kamyonların çamurlu olarak şehir içi trafiğine çıkmalarına hiçbir suretle müsaade edilmediği, bu konu ile alakalı olarak şantiyede oldukça büyük ölçekli bir araç yıkama tesisinin inşa edildiği,

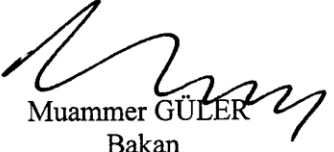
Ayrıca, malzeme taşımacılığı yapmakta olan kamyonların şehir içi trafiğindeki dolaşımı ve istiap hadlerinin kontrolü ile ilgili denetim yetkisinin İstanbul Emniyet Müdürlüğü Trafik Denetleme Şube Müdürlüğünde bulunduğu ve araçların şantiye yakınında bulunan mobilize bir trafik ekibi tarafından sürekli olarak denetlendiği,

Diğer taraftan, Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği'nin Ek-2 listesinde yer alan ve seçme eleme kriterlerine sahip projeler kapsamında bulunan "Maltepe Dolgu Alanı ve Balıkçı Barınağı Projesi" ile ilgili gerekli inceleme ve değerlendirmenin yapıldığı, proje tanıtım dosyasında yer alan çevresel etkilere karşı alınması öngörülen önlemlerin yeterli olduğu ve ayrıca ÇED raporu hazırlanmasına gerek bulunmadığının tespit edildiği, söz konusu projeye ilgili olarak ÇED Yönetmeliği'nin 17'nci maddesi gereğince İstanbul Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü tarafından "Çevresel etki değerlendirmesi gerekli değildir" şeklinde karar verildiği,

Bahse konu proje alanına ilişkin olarak hazırlanan "İmar Planına Esas Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporu"nun Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğünce 27/09/2011 tarihinde onaylandığı, "Hidrografik, Oşinografik, Jeolojik-Jeofizik Etüt Raporu"nun ise Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir Hidrografi ve Oşinografi Dairesi Başkanlığının 08.06.2011 tarihli yazısıyla yeterli ve uygun bulunduğu, inceleme alanının, tehlikeler ve mühendislik problemleri açısından değerlendirildiği söz konusu raporda, balıkçı barınağı ve dolgu alanları için belirlenen alanda deniz içerisindeki eğim değerinin (0-5°) olduğu ve bu alanlarda heyelan, akma gibi kütle hareketi riski olmadığı belirtilmiştir,

Son olarak; hazırlanan 1/5000 ölçekli Maltepe Kıyı Düzenlemesi ve Balıkçı Barınağı Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planına ilişkin olarak, 06/07/2011 tarih ve 27986 sayılı Kıyı Yapı ve Tesislerinde Plânlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ gereği Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğünün 24/04/2012 tarih ve 6223 sayılı dağıtımli yazısıyla ilgili tüm kurumlardan görüş alındığı anlaşılmıştır.

Bilgilerinize arz ederim.


Muammer GÜLER
Bakan

EK.4. 7/18657 Sayılı Maltepe Dolgu Alanı Hakkında Verilen Soru Önergesi

**İSTANBUL MİLLETVEKİLİ
SAYIN DR. CELAL DİNÇER'İN
TBMM 7/18657 ESAS SAYILI
YAZILI SORU ÖNERGESİNE
İLİŞKİN SORULAR VE CEVAPLARI**

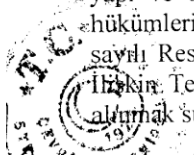
SORULAR:

- 1) Anılan Maltepe sahilinde kaç m² alanda düzenleme çalışması yapılmaktadır? Dolgu yapılan en az ve en çok derinlik nedir?
- 2) Her ölçekte plan bütünlüğü, ilgili kurumlarından onay ve görüş alınması, halkın katılımının sağlanması gibi çağdaş şehircilik ve hukuk normları yerine getirilmiş midir?
- 3) Hazırlanan proje için 1/5000 ölçekli Nazım ve 1/1000 ölçekli Maltepe sahil düzenleme uygulama imar planı hazırlanırken kurum görüşleri ve gerekli kurumlardan rapor alınmış mıdır?
- 4) 2010 tarihi itibarıyla İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından yaptırılan “1/2000 ölçekli Anadolu Yakası Sismik Mikro-Bölgeleme” çalışmasının proje bölgesinde öngörüldüğü 0.6 – 0.85 g arasındaki yüksek sismik ivme PGA hareketlerine ve 2-5 metre arasındaki su yüksekliğindeki tsunami tehlikesine karşı dolgu alanının tsunami ve deprem sarsıntı stabilizasyonu güvenliği nedir? Hangi mühendislik önlemleri ile deprem riskleri azaltılacaktır? Beklenen büyük depreme bu büyüklükte bir dolgu alanının dayanması ve denize göçmemesi (denize heyelan) için önlemler anılabilecek midir?
- 5- Daha önce doldurulmuş bir alanın önünde bu büyüklükte bir dolgu alanı yaratılması ile ortaya çıkabilecek çevre, deprem ve diğer doğal ve kentsel riskleri yüksek olan böyle bir projede ileride olabilecek hasar ve kayıpların sorumlusu kim olacaktır?
- 6- Deprem sırasındaki davranışı böylesine tehlikeli olan bir alanda çok sayıda insan topluluklarını bir araya getiren miting, festival, spor alanı gibi yapısal proje ve yatırımlar, insan kaybı riski açısından nasıl değerlendirilmektedir?
- 7- İstanbul'un her iki yakasında aynı zamanda ortaya çıkan bu dolgu alanı projeleri, kentsel dönüşüm proje uygulamalarına yönelik, milyonlarca m³'lük hafriyat döküm alanı sağlanması amacı ile ilgili olabilir mi?

CEVAPLAR:

1- “Maltepe Dolgu Alanı ve Balıkçı Barınağı Projesinin” yaklaşık 126 hektar alana tekabül eden mevcut ve öneri dolgu alanı planı, 3621 sayılı Kıyı Kanununun 7 nci maddesi uyarınca Bakanlığımız tarafından onaylanmıştır. Dolgu yapılacak alandaki derinliklerle ilgili olarak Bakanlığımızın görev yetki ve sorumlulukları kapsamında yürütülmüş herhangi bir çalışma bulunmamaktadır. Dolayısıyla, bu konudaki proje ve uygulaması ile diğer teknik detaylara ilişkin bilgilerin İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'ndan temin edilmesi gerekmektedir.

2- Kıyı ve sahil şeritleri ile doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapı ve tesislere ilişkin iş ve işlemler, 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve Uygulama Yönetmeliği hükümlerine tabii olup, söz konusu projeye ilişkin imar planı teklifi 06.07.2011 tarih ve 27986 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan “Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ” de belirtilen usul ve esaslar kapsamında, ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri alınmak suretiyle onaylanmıştır.



3- İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığınca hazırlanarak Bakanlığımıza sunulan “Kıyı Düzenlemesi ve Balıkçı Barınağı” amaçlı 1/5000 ölçekli Nazım ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı teklifi 3621 sayılı Kıyı Kanunu ve ilgili Yönetmeliği uyarınca, ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri doğrultusunda onaylanmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yaptırdığı ve Bakanlığımız tarafından 27.09.2011 tarihinde onaylanan “Maltepe (İstanbul) Dolgu Alanı ve Balıkçı Barınağı Projesi İmar Planına Esas Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporu” inceleme alanı afet tehlikeleri ve mühendislik problemleri açısından değerlendirilmiş ve balıkçı barınağı ile dolgu alanlar için belirlenen bölgenin deniz içerisindeki eğim değerinin A sınıfı (0-5°) olduğu ve bu alanlarda heyelan, akma gibi kütle hareketi riski olmadığı değerlendirilmiştir. Ayrıca, mühendislik problemleri açısından sıvılaşma ve ani oturmaların olabileceği ve bu problemlere karşı önlem alınması gerektiği de vurgulanmıştır.

4,5,6,7- İstanbul İli Anadolu Yakası Mikro Bölgeleme Etüt Raporu, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmış olup, Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı tarafından 2010 yılında onaylanmıştır. Dolayısıyla, söz konusu mikro bölgeleme etüt raporu ve Maltepe (İstanbul) Dolgu Alanı ve Balıkçı Barınağı Projesi İmar Planına Esas Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporunun Maltepe İlçesindeki deniz dolgu alanlarını kapsayıp kapsamadığı Bakanlığımızca bilinmemektedir.

Diğer taraftan, deprem ve statik koşullara bağlı zemin sorunlarının yapı tasarımına yönelik zemin etütlerinde ayrıntılı olarak incelenmesi ve projelerin buna göre gerçekleştirilmesi gerekmektedir.

Ayrıca, Deniz Kuvvetleri Komutanlığı Seyir, Hidrografi ve Oşinografi Daire Başkanlığınca 08.06.2011 tarihinde onaylanan “Hidrografik, Oşinografik, Jeolojik ve Jeofizik Etüt Raporları”, Başbakanlık Afet Acil Durum Yönetimi Başkanlığınca 19.01.2010 tarihinde onaylanan Anadolu Yakasına ait Mikro Bölgeleme Projesi ile Bakanlığımızca 27.09.2011 tarihinde onaylanan “İmar Planına Esas Jeolojik Jeoteknik Etüt Raporu” bulunmakta olup, proje alanı “İmar Planına Esas Jeolojik Jeoteknik Etüt Raporlarında” Marmara Bölgesinin deprem tehlikesi, risk analizi ve aktif tektoniği açısından da incelenmiştir.

EK.5. Katılımcı Gruba Yöneltilen Anket

Sayın katılımcı,

Bu anket “İSTANBUL İLİNDEKİ DOLGU ALANLARININ SEÇİLEN ÖRNEKLERDE KAMUSAL VE ÇEVRESEL AÇIDAN İNCELENMESİ” konulu yüksek lisans tezi kapsamında halkın bu konudaki fikirlerini değerlendirmek maksadıyla hazırlanmış 29 soruluk bir uygulama anketidir. Ankette kimliğinizle ilgili bilgiler istenmemektedir. Gerçek düşüncenizi yansıtan cevapları içtenlikle işaretlemeniz araştırmanın doğruluğu bakımından faydalı olacaktır. Bu anketin İstanbul ili özelinde değerlendirilmesi gerekmektedir. Teşekkür ederim.

1. Cinsiyetiniz.

a-Erkek b-Kadın

2. Yaş grubunuzu işaretleyiniz.

a-15-20 b-21-30 c-31-40 d-41 ve yukarısı

3. Meslek grubunuz.

a-İşçi b-Memur c-Yönetici d-Emekli e-Öğrenci f-Ev hanımı

4. Eğitim durumunuz.

a-İlköğretim b-Lise c-Lisans d-Yüksek Lisans e-Doktora

5. Gelir durumunuz.

a-0-800 tı b-801-1200tl c-1201-2000tl d-2000-3000tl e-3000 ve yukarısı

6. İkametgahınız sahile ne kadar uzaklıktadır?

a-0-1 km b-1-10 km c-10 km.den uzak.

7. Sahil şeridi sizin için ne ifade ediyor? Size en yakın şıkkı işaretleyiniz.

a-Hobi alanı b-Ulaşım c-Gezi ve piknik alanı d-İkinci konut e-Tatil

8. Sahil şeridinden faydalanma sıklığınız nedir?

a-Her gün b-Hafta sonları c-Ayda birkaç kez d-Nadiren

9. Kıyı alanları sizce tehdit altında mı?

a-Evet b-Hayır

10. Dolgu sizce neden yapılmaktadır?

- a-Sahildeki boş alan sıkıntısı.
- b-Halkın sosyalleşmesi için (Yeşil alan yaratılması)
- c-Mecburi sebepler(İskele-arıtma tesisi)

11. Kıyı alanları yeterince korunmakta mıdır?

- a-Evet
- b-Hayır

12. Sahilde yapılaşmanın ve burada bulunan evlerin yıkılarak halka açılacağı düşünülmektedir. Sizce bu evler yıkılarak sahil tamamen halka açılmalı mıdır?

- a-Evet
- b-Hayır

13. Kıyı alanlarının korunması sizce kime bırakılmalı?

- a-Belediyelere
- b-Hükümete
- c-Derneklere
- d-Bölge halkına

14. Yerel yöneticiler kıyı şeridinin kullanımında öncelikle halkın kullanımını düşünür?(katılıyorum-katılmıyorum)

- a-Katılıyorum
- b-Katılmıyorum

15. Yöneticiler kıyı şeridinin kullanımında öncelikle çıkar çevrelerinin kullanımını düşünür?(katılıyorum-katılmıyorum)

- a-Katılıyorum
- b-Katılmıyorum

16. Kıyı alanlarını sizce kimler yağmalıyor?

- a-Siyasiler
- b-Belediye yetkilileri
- c-Bölge halkı
- d- Çıkar çevreleri
- e-Kamu kurumları
- f-Öyle bir husus yoktur.

17. Yaz aylarında turistik amaçlı sahil kentlerine gidermisiniz?

- a-Evet
- b-Hayır

18. Sahil kenarına yapılan dolgu işleminin en büyük zararı nedir?

- a-Çevreye verdiği biyolojik ve ekolojik zarar.
- b-Zararı yoktur.
- c-Sahil kenarındaki evlerin değerinin azalması.

19. Kıyı alanlarına yapılan dolgunun sizce en büyük nedeni nedir?

- a-Kirliliğin gizlenmesi
- b-Halka hizmet
- c-Yeşil alan azlığı
- d-Ulaşım sorununun çözümü
- e- Maddi kazanç sağlama

20. Yetki sizde olsa aşağıdakilerden hangilerini kıyı alanlarından kaldırırsınız?

- a-Otoparklar
- b-Limanlar
- c-Kamuya ait özel tesisler
- d-Oteller
- e-Sahil yolları

21. Balıkların ve deniz yaşamının en üretken olduğu bölgeler neresidir?

- a-Kıyılar ve sığ su bölgeleri
- b-Derin iç denizler
- c-Okyanuslar
- d-Akarsular

22. Dolgu işlemi yapılan alanlarda sizce ne gibi tesisler yer almalıdır?

- a- Turizm amaçlı oteller
- b-Park ve bahçeler
- c-Sahil yolları
- d-Otoparklar
- e-Hiçbiri

23. Dolgu işleminden en karlı çıkan çevre sizce kimdir?

a-Belediyeler

b-Halk

c-Hükümet

d-Hiçbiri

24. İstanbul ilinde dolgu işleminde hangi malzemeler kullanılmaktadır?

a-İnşaat artığı

b-Özel malzemeler

c-Kum

d-Kaya

25. Dolgu işlemi sırasında dökülen topraktan belediyeler ne kadar para kazanır veya harcar?(Kamyon Başına)

a-100 tl civarı harcar

b-100 tl civarı kazanır

c-Para harcamaz veya kazanmaz.

26. Kıyı alanları korunmasında en çok kim çaba gösteriyor?

a-Belediye

b-Hükümet

c-Çevre dernekleri

d-Bölge halkı

e-Kimse

27. Sahilde bir eviniz olsun ister misiniz?

a-Evet

b-Hayır

28. İstanbul'da Avrupa yakasında bir miting alanı ihtiyacı var mıdır?

a-Evet

b-Hayır

29- İstanbul'da hangisini yaşamak sizi daha mutlu eder?

a-Plajlarından denize girebilmek

b-Plaj ortadan kaldırılarak oluşturulmuş yeşil alanlardan faydalanabilmek.

ÖZGEÇMİŞ

Doğum Tarihi : 23.08.1982
Doğum Yeri : Kütahya
Lise : (1997-2001) Deniz Lisesi
Lisans : (2001-2006) Deniz Harp Okulu Endüstri Mühendisliği Bölüm
Başkanlığı
Yüksek Lisans : (2012-2014) İstanbul Üniversitesi Deniz Bilimleri ve İşletmeciliği
Enstitüsü Denizel Çevre Anabilim Dalı
Çalıştığı Kurumlar : (2006-2014) Deniz Kuvvetleri Komutanlığı