

2009/1
ISSN 1300-7319
Üç ayda bir yayınlanır
Sayı: 45

PLANLAMA

TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI YAYINI
Journal of the Chamber of City Planners
UNION OF CHAMBERS OF TURKISH ENGINEERS AND ARCHITECTS

İçindekiler

Sunuş...	2
Çukurova'nın Bölgesel Planları <i>A. Saffet ATİK</i>	3
Lojistik Sektör Planlaması, Organize Lojistik Bölgeleri ve Mersin Kenti Lojistik Planı <i>Murat ÇELİK</i>	13
Üst Ölçekli Planlamada Bir İlk: Pozantı İlçe Gelişme Planı <i>Ahmet NARİNOĞLU-Aysel AKBAY-Esin GÜVERCİN</i>	21
İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi <i>M. Remzi SÖNMEZ-Osman BALABAN</i>	25
Adana'da Kentleşme ve İmarsız Gelişmenin 50 Yılı <i>M. Alim ÇOPUROĞLU</i>	53
Adana Kentsel Alanının Tarihi Süreç ve Çevre Düzeni Planı Çerçevesinde İncelenmesi <i>Ulaş Bahri ÇETİNKAYA</i>	67
Adana Büyükşehir Belediyesi Ziyapaşa Mahallesi-Mimar Sinan Parkı Kesimi Kentsel Tasarım Ulusal Proje Yarışması <i>Hazırlayan: Mehmet Nazım ÖZER</i>	79
İmar Hukuku <i>Hazırlayan: Nevzat CAN</i>	96
Kitap Tanıtımı	97
Tez Özetleri	98

Dergiye göndereceğiniz yazıların ve görsel malzemelerin basılı kopyası ile birlikte olanaklı ise bilgisayar ortamında hazırlanmış bir kopyasını da iletiniz.

- Yazı ile birlikte, kısa bir özgeçmişinizi de göndermeyi unutmayınız.
- Fotoğraf, harita, çizim vb. görsel malzeme metnin içine yerleştirilmeli ve ayrıca 300 dpi çözünürlükten düşük olmamak koşuluyla TIFF veya JPEG formatında sunulmalıdır.
- Çeviri yazılar ve fotoğraflar için kaynak belirtmeniz zorunludur.
- Yayın Kurulu, gönderilecek yazıların yayınına ilişkin kararını yazı ile bildirecek; gönderilen yazılar iade edilmeyecektir.
- Yayın Kurulu, gönderilen yazılarda, yazım kurallarına uygun gerekli düzeltmeleri yapma ve dil yanlışlıklarını gidermeye yetkilidir.
- Yazı ve çevirilerin sorumluluğu yazar ve çevirmenlerine aittir. Şehir Plancıları Odası sorumluluk kabul etmez.



**TMMOB
Şehir Plancıları Odası**

Yayın Türü: Yaygın Süreli Yayın
Üç ayda bir yayınlanır
Oda birimlerine ve üyelere ücretsiz gönderilir.
Sayı: 45
Eylül 2009

**TMMOB Şehir Plancıları Odası Adına Sahibi ve
Sorumlu Yazı İşleri Müdürü**
H. Tarık Şengül

Dergi Sekreteri
Gökhan Bilgihan

Yayın Kurulu
Duygu Açar
Gürkan Akgün
Belma Babacan
Gökhan Bilgihan
Olgu Çalışkan
Sevilay Çetinkaya
Tolga Çilingir
Gökhan Erkan
Melih Ersoy
Melike Gül
Betim Hayat
Çağatay Keskinok
Nihan Özdemir Sönmez
Gül Tuçaltan
Ü. Nevzat Uğurel
Çiğdem Varol
Ceren Gamze Yaşar
Cenap Yoloğlu
Samet Zeydan
Fikret Zorlu

Yayın İdare Merkezi
Hatay Sokak No. 24/17
Kocatepe/ANKARA
Tel: 0312 417 87 70
Faks: 0312 417 90 55
e-posta: spo@spo.org.tr
www.spo.org.tr

Baskıya Hazırlık
PLAR LTD. ŞTİ.—Şerife Eren
Tel: 0312 432 01 83-93 Faks: 432 55 22

Kapak Fotoğrafı
Metehan Gültaşlı

Kapak Tasarımı
Samet Zeydan

Baskı
Mattek Matbaacılık
Basım Yayın Tanıtım Tic. San. Ltd. Şti.
G.M.K. Bulvarı Akyol İşh. No:83 /23 Maltepe-Ankara
Tel: (0312) 229 15 02-03-04 Fax: (0312) 231 98 88

Basım Tarihi-Saati: 23.09.2009-09:00
3.000 Adet Basılmıştır

Sunuş...

Daha önce Planlama Dergisi'nin İstanbul, Ege, Ankara ve İzmir özel sayılarının yayımlanmış olması, kentler ve bölgelerin bu tür bir yayında daha detaylı ele alınmasının gerekliliği çerçevesinde yol gösterici olmuş ve bunun Çukurova, Antalya ve Bursa özel sayıları ile sürdürülmesi düşünülmüştü.

Elinizde bulunan Çukurova Özel Sayısı bu bağlamda; Adana, Mersin, İskenderun, Pozantı gibi kentlerimize yönelik kentsel gelişme ve planlama çerçevesinde izlenen yaklaşımları ve süreci aktarmada yönlendirici bir çıkış noktası olmayı hedeflemektedir.

Bu sayının ilk yazısı, bölgede önemli planlama deneyimi de bulunan Saffet Atık'ın 'Çukurova'nın Bölgesel Planları' başlıklı yazısı. 1970 yılında hazırlanan Çukurova Bölge Planı ve 1987 yılında hazırlanan *Çukurova Bölgesi Kentsel Gelişim Projesi*'nin karşılaştırmalı olarak incelendiği çalışma, bölgesel yaklaşıma ilişkin çıkarımlar sunuyor.

Murat Çelik tarafından hazırlanan 'Lojistik Sektör Planlaması, Organize Lojistik Bölgeleri ve Mersin Kenti Lojistik Planı' başlıklı çalışma, lojistik sektörüne ilişkin genel bir çerçeve çizdikten sonra *Mersin Lojistik Sektörü Strateji Planı* üzerinde durmakta ve ardından da lojistik sektörü ve planlamasıyla Mersin kentinin planlaması ve kentleşmesi arasındaki ilişkiyi tartışmaktadır.

Ahmet Narinoğlu, Aysel Akbay ve Esin Güvercin tarafından kaleme alınan 'Üst Ölçek Planlamada Bir İlk: Pozantı İlçe Gelişme Planı' başlıklı yazı, bölgesel ulaşım ağına yönelik geliştirilen politikalar ve alınan kararlar bağlamında kentsel ekonomide yaşanan soruna yönelik olarak Pozantı İlçe Gelişme Planı'nın bakış açısını bizlere aktarıyor.

Remzi Sönmez ve Osman Balaban tarafından hazırlanmış 'İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi' başlıklı çalışma, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılan "İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi"nin temel yaklaşımını ve proje kapsamında ortaya konulan stratejileri tartışmaktadır. Yazı, ülkemizde yaygın bir uygulaması bulunmayan ancak uluslararası düzeyde önemi giderek artmakta olan Bütünsel Kıyı Alanları Yönetimini (BKAY) somut bir deneyimden hareketle tartışmayı amaçlamaktadır.

Alim Çopuroğlu tarafından kaleme alınan 'Adana'da Kentleşme ve İmarsız Gelişmenin 50 Yılı' başlıklı yazı, Adana kentleşmesini onar yıllık dönemlere ayırarak bu dönemlerin genel belirtilerini ortaya koymakta ve bu dönemleme üzerinden kentin gelişimini tarihsel bir süreç içerisinde açıklamaktadır.

Bu sayının son yazısı ise Ulaş Bahri Çetinkaya tarafından kaleme alınan 'Adana Kentsel Alanının Tarihi Süreç ve Çevre Düzeni Planı Çerçevesinde İncelenmesi' başlıklı yazı. Yazı, Adana kentinin gelişimini tarihsel olarak kısaca aktardıktan sonra Adana Çevre Düzeni Planı'nı bu çerçevede değerlendirmektedir.

Bir sonraki sayımız olan Antalya Özel Sayısı'nda görüşmek dileğiyle.

**TMMOB Şehir Plancıları Odası
Yayın Kurulu**

Çukurova'nın Bölgesel Planları*

A. Saffet ATİK

Çukurova Bölgesi, Türkiye'nin farklı bölge planlama çabalarına sahne olmuş ender yörelerinden birisidir. Bölgenin belirgin coğrafyası, ekonomik dinamizmi, hızlı nüfus artışı ve hızlı kentleşmesi gibi etmenlerle değişik zamanlarda planlamadan sorumlu birimlerin ilgisini çekmiştir.

Çukurova'da ilk bölge planı çalışmalarına 1960'lı yılların sonlarında başlanmış ve 1970 yılında sonuçlandırılmıştır. İkinci bölgesel yaklaşıma ise 1980'li yılların ortasında başlanmıştır. Bu çalışmanın uygulamaları 1990'lı yıllarda yoğunlaşmıştır.

Bu iki çalışma yaklaşık 17 yıllık ara ile gerçekleştirilmiştir. Bu süre içinde aynı Çukurova için getirilen yaklaşımlar, ciddi biçimde farklılaşmıştır. Bununla birlikte; aralarında belirli benzerlikler de bulunmaktadır. Örneğin her ikisi de Devlet Planlama Teşkilatı tarafından yaptırılmış, dış kaynaklarla finanse edilmiş ve her ikisi de yabancı danışmanlık firmalarınca gerçekleştirilmiştir.

Birinci deneyim "Çukurova Bölge Planı" adını taşımaktadır. İkincisi ise "Çukurova Bölgesi Kentsel Gelişim Projesi" olarak adlandırılmaktadır.

Çukurova Bölge Planı (1970)

İlk deneyim bölge planlama ve programlama açısından daha klasik yaklaşımları sergilemekte-

dir. Planlama üç aşamalı olarak elde edilmiş ve sunulmuştur. Önce, bölgenin genel yapısı ortaya konulmuş, plan raporundaki özgün ifade ile Çukurova'nın "portre"si çizilmiştir. Buna dayalı olarak elde edilen ve Adana, İçel ve Hatay illerini kapsayan Bölge Planı'nda ekonomik sektörler için genel gelişme hedefleri konulmuş ve bunun sonucu olarak bölgesel arazi kullanımı önerileri geliştirilmiştir. Planın son kısmını yatırımların programlanması oluşturmuştur. Çalışmada ağırlık ise ayrıntılı tarımsal kalkınma programlarının hazırlanmasına verilmiştir.

Bölgenin Portresi; yer küreye ilişkin verilerin çözümlemeleri, bölgesel arazi kullanımı, insan gücü kaynakları da dahil, kaynak çözümlemeleri kullanılarak çizilmiştir. Gelecekteki ekonomik ve demografik gelişme tahminleri ve hedefleri, bu dinamiklere bağlı bölgesel arazi kullanımları da bu bölgesel profile dayandırılmıştır.

Ekonomi; başta tarım olmak üzere, imalat sanayi ve turizm sektörleri itibarıyla irdelenmiş ve bunların her birisi için gelişme hedefleri saptanmıştır. Bununla birlikte, sektörlerin ilintileri bir ekonometrik modelle tespit edilmiştir. Program hedeflerine ulaşabilmek için alt-sektörler bazında olabilirlik etütleri ve mali kaynak çözümlemeleri yapılmış, alınması gerekli yönetsel, örgütsel ve yasal önlemler belirtilmiş ve ayrıca gerekli teşviklerin neler olduğu saptanmıştır.

Şehir ve Bölge Y. Plancısı
Çukurova Metropolitan
Bölgesi Kentsel Gelişme
Projesi
Eski Direktör Yardımcısı ve
Kentsel Gelişme Sektörü
Sorumlusu

* Bu bildiri daha önce 1990'ların ilk yarısında hazırlanan ve yayınlanan "Çukurova'da Bölge Planlaması Deneyimleri" adlı bildirinin gözden geçirilmiş ve güncellenmiş biçimidir.

Birinci Çukurova Planının baskın bileşeni tarımsal gelişmedir. Bu bağlamda; bölgenin ürün deseni çıkarılmış ve bunun sağlanabilmesi için nelerin yapılması gerektiği tüm ayrıntıları ile anlatılmıştır. Bölgenin tarımsal potansiyeline bağlı olarak her bir ürün için; talep, tohum ıslahı, arazi hazırlama, kalite denetimi, depolama, işleme, makine parkı ve ürün pazarlama gibi konularda ayrıntılı çözümler yapılmış ve öneriler geliştirilmiştir.

Çalışmalarda o derece ayrıntıya inilmiştir ki her bir ürün işleme tesisinin görüntüleri kavramsal olarak çizilmiştir. Bu tür ayrıntılar turizm sektöründe de yapılmış, örneğin Seyhan Gölü Turizm Kompleksi ve Karataş Marina'sı kavramsal proje bazında resimlendirilmiştir.

Tüm bu iyi niyetli çabalara karşılık, 1970 projesi uygulamaya geçirilememiştir. Planda öngörülen yatırımların ülke kalkınma planında yer ve öncelik alması, bunlara ödenek ayrılması, bölgesel gelişme için örgütlenmeye gidilmesi, plan kararlarının ve bunlara dayalı yatırımların izlenmesi gibi konularda önemli dar boğazlar yaşanmıştır. Yatırımların programlanması bir plan bileşeni olarak görülmesine karşın, bunlar paket haline getirilememiştir.

Özellikle akçalı konulardaki yetersizlik, Türkiye'de bölge planlama deneyimi ve geleneğinin olmaması nedeni ile plan öngörülerinin sahipsiz kalışı, bölge planını yaptıran kuruluş içinde bile örgütlenmeye gidilememesi ve plan kararlarının daha alt ölçeklere yansıtılamaması, uygulamayı önlemiştir.

Bir örnek vermek gerekir ise, aşağıdaki tablodan da izleneceği gibi; Çukurova Bölge Planı'nda 1992 hedef yılı için öngörülen yatak sayıları ile aynı yılda gerçekleşen yatak sayıları çok farklıdır.

Söz konusu farklılaşma birçok nedenle açıklanabilir. Her şeyden önce; planlamada son derece ayrıntılı mali ve ekonomik çözümler yapılmasına ve finansman ihtiyacının tespitine karşın, bu yatırımları gerçekleştirmek için gerekli kaynak, özel ve kamu kesimlerince bulunamamıştır.

Bir diğer önemli etmen, bu yatırımları gerçekleştirecek ve/veya destekleyecek birimlerin belirsizliğidir.

Özetle Birinci Çukurova Bölge Planı, bölge için genel, tarım sektörü için net ve ayrıntılı kararlar üretmiştir. Ancak, plan kararları bütünsel bir paket haline gelememiş ve kalkınma planlarında gerektiği gibi yer alamamıştır. Diğer bir deyimle, ülke kalkınma planı ile bütünleşememiştir. Plan örgütlülüğü sağlanamamış ve uygulama sahipsiz kalmıştır.

Çukurova Metropolitan Bölgesi Kentsel Gelişme Projesi (1987)

Bölgede yapılan ikinci çalışma olan, 1980'li yılların ortalarında başlatılan ve projelendirme aşaması 1987 yılında sonuçlandırılan Çukurova Metropolitan Kentsel Gelişme Projesinde ise, adından da anlaşılacağı gibi, kentsel sektörler ve hizmet sunumları ağırlık kazanmıştır. Ancak, bu çalışmada da bir bölgesel perspektif vardır ve kentsel sistematik, bölgesel çerçevede anlaşılmaya çalışılmıştır.

Bu kentsel kesim ağırlıklı ikinci yaklaşımda, ağırlığın tarım sektöründen ve dolayısıyla kırsal kesimden kentsel kesime kayması doğal karşılanmalıdır. Bu durum ülkede yaşanan hızlı kentleşmeye koşut olarak, kentsel sektörlerin ön plana çıkmasının bir sonucu olarak algılanabilir.

İkinci projenin en önemli yanı; kentsel sistemleri bölgesel ölçekte kavramaktan öte, özellikle akçalı

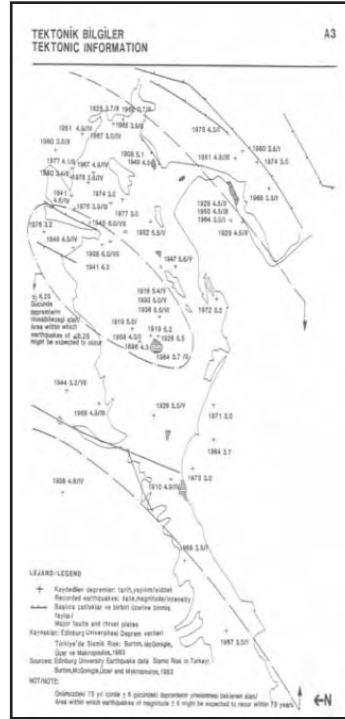
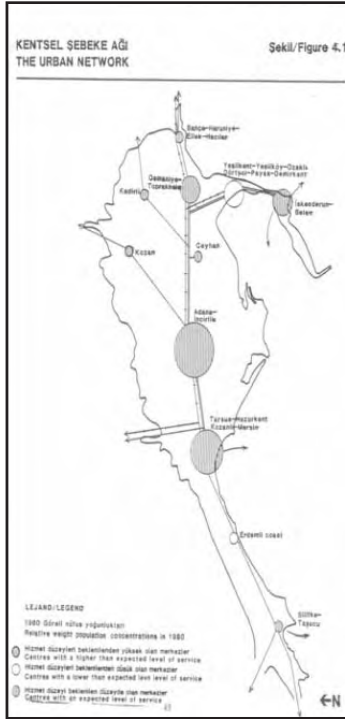
Tablo 1: Çukurova Bölge Planında 1992 Yılı İçin Öngörülen Yatak Sayılarının Gerçek Değerlerle Karşılaştırılması

İller	Çukurova Bölge Planı'nda 1992 Yılı İçin Öngörülen Yatak Sayısı	192 Yılında Gerçekleşen Yatak Sayısı	Gerçekleşme Oranı
Adana	16.700	2.593	15,5%
İçel	18.800	5.936	31,6%
Hatay	4.950	2.007	40,5%
Bölge	40.450	10.536	26,0%

Kaynak: 1. "Regional Development Program for the Çukurova-Program Development- Volume II. Final Report" State Planning Organization, September 1970, Ankara

2. "Konaklama İstatistikleri Bülteni" Turizm Bakanlığı Yayını 1993/4, 1993, Ankara

3. "Belediye Belgeli Konaklama İstatistikleri Bülteni" Turizm Bakanlığı Yayını 1993/6, 1993, Ankara



Kutu: 1

Çukurova Bölgesel Perspektifi, yerleşim sistemleri, bunların istihdam ve nüfus büyüklükleri, göç alma eğilimi gibi temel dinamikleri içermektedir.

Ayrıca, bölgesel altyapı, ulaşım ve sulama gibi konular incelenmiştir. Bunları bölgesel yatırım öngörülerini izlemiştir.

Yandaki krokiden görüleceği gibi, "...6.4 ve daha büyük şiddette deprem beklenir..." ifadesi yer alan kesimde 10 yıl sonra bu gerçekleşmiştir.

konularda ve kent finansmanında ülke pratiğinde pek görülmemeyen yeni kavramları gündeme getirmesidir. Fiziki proje üretimi ile bunların finansmanı ve örgütlenme biçimleri birlikte ele alınmıştır. Bu biçimi ile ikinci yaklaşım öncü özellikler taşımaktadır.

Çukurova Kentsel Gelişme Projesinde her şeyden önce yatırımlar hem fiziki boyut ve özellikleri ile hem de mali yönleri, insan kaynağı ve örgütsel boyutları ile ele alınmıştır. Bu nedenle fiziki pro-

jeler ve destek hizmetler olarak iki ayrı sektörde çalışmalar yapılmıştır.

Yatırım gerektiren fiziki projelerin tanımlanması ve öncelik sıralamasında, mekansal kaygılar ön plana çıkmış, bölgesel irdeleme ve karar alma süreci de bu aşamada gerçekleşmiştir. Destek çalışmalarda ise yerel yönetimlerin örgütsel yapısının ve insan gücü kaynağının geliştirilmesi, mali güçlerinin artırılması, kullanıcıların ödeme gücüne uygun proje seçimi ve yatırımların geri

Tablo 2: Çukurova Metropolitan Bölgesi Kentsel Gelişme (MBKG) Projesi Kentsel Nüfus Tahminleri ve Sayım Sonuçları İle Karşılaştırılması

Kentler (*)	Çukurova MBKG Projesi Nüfus Tahmini (1990)	Nüfus Sayımı Sonucu (1990)	Gerçekleşme Oranı (1990)	Çukurova MBKG Projesi Nüfus Tahmini (2010)	ADM Sayımı Sonucu (2007)
Adana Anakenti	990.369	916.150	92,5%	1.800.000	Yaklaşık 1.400.000
Mersin Anakenti ve Tarsus	520.148	507.665	97,6%	1.500.000	Yaklaşık 1.000.000
İskenderun	219.465	191.858	87,4%	325.000	Yaklaşık 269.746
Ceyhan	85.745	85.308	99,5%	125.000	103.800
Toplam	1.815.727	1.700.981	93,7%	3.750.000	Yaklaşık 2.770.000

Kaynak: 1. "Project Summary- Çukurova Metropolitan Region Urban Development Project" State Planning Organization, April 1986, Ankara

2. "Genel Nüfus Sayımı- İdari Bölünüş 1990", Devlet İstatistik Enstitüsü Başkanlığı Yayını No.1457, 1991, Ankara

3. www.tuik.gov.tr

(*) Adana ve Mersin önce Büyükşehir statüsü kazanmış, daha sonra da Büyükşehir Belediyesi sınırları yasa ile genişletilmiştir. Bu nedenle 1990 yılında esas alınan idari yapı ile 2007 yılı farklılaşmıştır veya İskenderun'da olduğu gibi yeni belediyeler kurulmuştur. Tablo değerleri bu açıklamanın ışığı altında değerlendirilmelidir.

dönüşünün sağlanması gibi temel konular ön plana çıkmıştır.

Konut ve altyapı sektörlerinde kentsel büyümeye koşut olarak ortaya çıkacak talep ve yatırım miktarları belirlenmesi, çalışmaya mekansal boyut kazandırmıştır. Her şeyden önce fiziki yatırımların tür, büyüklük ve hizmet alanı tanımlamaları için mekansal irdeleme ve karar üretimini zorunlu kılmıştır. Bu aşamada önce Çukurova Bölgesi'nin profili ortaya çıkarılmış ve gelişme dinamikleri saptanmıştır. Mevcut ve devam eden yatırımlar, sektörel gelişme eğilimleri dikkate alınarak ilk deneyimde de olduğu gibi "Bölgesel Gelişme Perspektifi" oluşturulmuştur. Bölge bazında nüfus ve işgücü tahminleri yapılarak farklı yerleşmelerde kentsel hizmetlere olan talep bulunmuş ve bunlar daha sonra "Arazi Bütçelemesi"ne esas olmuştur. Bu noktada, ilk deneyimde yapıldığı gibi fikir edinmek amacı ile ikinci deneyimin öngörülere de gerçek dünya değerleri ile karşılaştırılmıştır.

Çukurova Kentsel Gelişme Projesi kapsamında kalan Adana, Mersin, İskenderun, Tarsus ve Ceyhan'da ise söz konusu bütçenin nasıl bir arazi kullanımı deseni ile rasyonelize edileceği daha ayrıntılı çalışmalarla araştırılmış ve sonuçta arazi kullanımı şematize edilmiştir.

Tüm yatırım projelerinin seçimi, öncelik alması ve boyutlandırılması; yerel yönetimlerin büyük

bir olasılıkla o zamana dek yapmadığı biçimde bir olabilirlik etüdü sonucunda karara bağlanmıştır.

Olabilirlik etütlerinde; hem yerel yönetimlerin mali güçleri ve mevcut yatırım programları araştırılmış, hem de kullanıcıların ödeme güçleri ve yatırımı geri ödeme imkanları irdelenmiştir.

Planlama ve mühendislik projelendirmelerinde; bütün standart ve ölçütler, anılan çalışmaların bulguları ile tutarlı biçimde geliştirilmiştir. Kentsel yatırım hacmi; yerel yönetimlerin ve kullanıcı kitlenin harcama ve alım gücüne bağlı olarak belirlenmiştir.

Çukurova Kentsel Gelişme Projesinde; sermaye yatırımları olarak öngörülen projeler proje kentlerine göre değişmektedir.

Konut sektörüne ilişkin olarak; Adana'da, Mersin'de, İskenderun'da ve Tarsus'ta "Yeni Kentsel Gelişme Alanları", "İmarsız Konut Alanları Islahı ve Yönetimi Programları", Ceyhan'da ise sadece "Yeni Kentsel Gelişme Alanları Programları" geliştirilmiştir.

Bu bağlamda; Adana, Mersin, Tarsus, İskenderun ve Ceyhan'da yeni kentsel gelişme alanlarının bir kısmı, 'toplu konut alanı' statüsünü almıştır.

Bu durum kuşkusuz, planın uygulanmasını kolaylaştırmıştır. Bu uygulamalar büyük ölçüde belediyeler tarafından kurulan "İmar Limitet Şirketleri" tarafından yapılmıştır.



Kutu 2:

Adana, Mersin, Tarsus, İskenderun ve Ceyhan'da planlanan ve projelendirilen "Konut Alanları" TOKİ tarafından kredilendirilmiştir.

Tarsus'ta "Düşük Gelir Grupları" için geliştirilen konut alanının maketi.

Bu alanın bir kısmı toplu konut alanı olarak uygulama görmüştür.



Kutu 3: Adana ve İskenderun'da birer “Öncü” ya da “Nüve” konut gelişme projesi geliştirilmiştir.

Her iki proje de uygulanmıştır. Bunlardan, İskenderun'da gerçekleştirilen ve İSSUME adı ile anılan proje (yukarıda solda) daha çok orta gelir grubuna (memurlar ağırlıklı), Adana'da gerçekleştirilen ise düşük gelir grubuna hitap etmektedir. Adana projesinin başarısı tartışmalıdır. Kuzey Adana kesiminde yer alan ve çevresindeki konut standartları ile uyumlayan bu bölgenin ne kadar doğru bir yer seçimi olduğu o dönemde de tartışma konusu olmuştur.

İkinci Çukurova Planı ya da projesi, teknik ya da kurumsal veya bir başka konuda, kentsel sektörde pek çok açıdan, “ilk”leri ortaya koymuştur.

Konut Alanlarının plan ve projelendirilmesi bir bütün olarak ele alınmıştır. Mekansal planlar, konut mimari projeleri, alan-dışı ve alan-içi altyapı projeleri birlikte ve bir paket biçimde çözümlenmiştir.

Kentsel altyapıya ilişkin projenin öngörüləri aşağıdaki gibidir.

- *Su Temini Projeleri; Adana, Mersin, İskenderun ve Tarsus'ta,*
- *Sanitasyon Projeleri; Adana, Mersin, İskenderun, Tarsus ve Ceyhan'da,*
- *Pis Su Arıtma Projeleri; Adana, Mersin, Tarsus ve Ceyhan'da,*
- *Yağmur Suyu Drenajı Projeleri; Adana, Mersin, Tarsus, İskenderun ve Ceyhan'da,*
- *Katı Atık Projeleri; Adana dışındaki dört belediyede “Katı Atık Yönetimi” projeleri,*
- *Yol ve Kavşak Düzenlemesi Projeleri de; Ceyhan dışındaki dört belediyede üretilmiştir.*

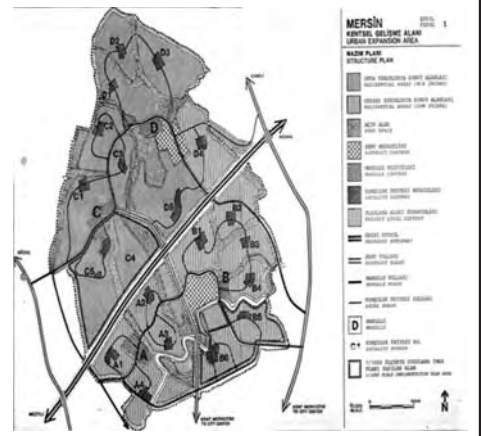
İkinci Çukurova Projesi-Projelendirme aşaması ve sonrasında kentsel gelişmeler

İkinci Çukurova deneyiminde; ilkinden farklı olarak hemen her yatırımın finansmanı sağlanmış ve alınan kararlar bir öneriler dizini olmak yerine, eylem programlarını oluşturmuştur. Proje uygulamasında dış kaynaklı finansmanın yanı sıra, merkezi ve yerel yönetimlerin kaynakları da kullanılmıştır. Proje sahibinin Devlet Planlama Teşkilatı olması merkezi kaynakların projeye tahsisinde kolaylıklar sağlamıştır. Bu nedenle, ikinci yaklaşım bölge planlamasından çok adına uygun biçimde ‘kentsel geliştirme projesi’ niteliği kazanmıştır.

Çalışmalarda ağırlık, kentsel gelişmeye ve yerel yönetimlerin iyileştirilmesine verilmiştir. Proje alanlarının tanımlanmasında da bölgesel ölçütlerin kullanıldığı söylenemez. Mekansal boyut, sadece kentlerin yayılma ve altyapı servis alanlarının belirlenmesinde kullanılmıştır.

Bununla birlikte; kentsel yatırımların önceliklerinin saptanması, altyapı-arazi kullanım ilişkilerinin kurulması, mühendislik projelerinin bu ilkeye göre boyutlandırılması ve yatırımların

PLANLAMA
2009/1



Kutu 4:

Mersin Bölgede "Toplu Konut Gelişimi"nde başı çekmiştir. Akbelen bölgesi ile başlayan uygulamalar Güney-kent projesi ile devam etmiştir. Projenin gerektirdiği kurumsal yapı önce Mersin'de tamamlanmıştır.

geri dönmesi konularında Türkiye'de pek yaygın olmayan yaklaşımlar Çukurova Projesi ile gündeme gelmiştir.

Bu yeni ve ülke yerel yönetimlerin pratiğinde olmayan yaklaşım ile yerel kaynakların eritilmesi amaçlanmış ve götürülen hizmetin bedelinin alınması sağlanarak yerel kaynakların gelecekte

yeni yatırımları yaratabilecek biçimde geliştirilmesi hedeflenmiştir.

Bu noktada, projenin destek çalışmalarına değinmek gerekmektedir. Belediyelerin mali gücünün artırılması, bilgisayar ortamında maliyet muhasebesine geçilmesi ve belediyelerin özellikle yatırımcı birimlerinde maliyet merkezlerinin



Mersin Güney-kent Türkiye'nin en önemli toplu konut girişimlerinden birisi olmuştur. Orta, orta-alt ve alt gelir gruplarını hedefleyen proje Türkiye'nin ilklerindendir.



Adana Büyükşehir Belediyesi de hem orta ve orta-alt gelir grupları, hem de orta ve orta-üst gelir grupları için proje geliştirmiştir. Ancak, ilerleyen yıllarda Kuzey Adana veya Yeni Adana olarak adlandırılan girişimler daha çok orta ve orta-üst gruplara yönelmiştir.

kurulması, örgütsel yapısının güçlendirilmesi ve insan gücü kaynaklarının geliştirilmesi destek programlarının temel bileşenlerini oluşturmuştur.

Fiziki yatırımlara destek çalışmalar birlikte yürütülmüştür. Böylece projede görev alanlar

ile yerel yönetimlerde çalışanlar farklı bileşenlerin bütünleşmesini proje üretim aşamasında yaşamışlardır. "Maliyet Muhasebesi", "Kullanıcının Ödeme Gücü", "Yatırımın Geri Dönüşü" ve "Uygun Tasarım Standart ve İlkeleri" gibi kavramlar ülke gündeminde tartışılır olmuş ve

“Kentsel Proje Yönetimi” gibi önemli bir konuda aşamalar kaydedilmiştir.

Çukurova Projesinin büyük bir olasılıkla en büyük yararını da bu bileşenler oluşturmuştur. Projenin başlamasından bu yana 120 milyon \$ yatırım programlanmış ve bunun önemli bir kısmı gerçekleştirilmiştir. Bununla birlikte; kent yönetimi ve projelendirmesinde ülkeye kazandırılan yeni boyutlar fiziki yatırımların kazanımından daha fazladır.

Çukurova’da Bölgesel Ölçekli Planlama Çalışmalarının Karşılaştırması ve Temel Çıkarımlar

Bölgede gerçekleştirilen her iki yaklaşım farklı özellikler taşımaktadır. Bu durum konjonktürel değişikliklerden de kaynaklanmaktadır. İlkinde ağırlık tarım ve tarıma dayalı sanayiye verilmiş iken; ikincisi, adından da anlaşılacağı gibi, kentsel hizmet sunumu ve kentsel yönetimin geliştirilmesi ağırlıklıdır. Bu durum bölgesel yaklaşımlarda konunun ve sorunun tanımına göre farklı yaklaşımlar ve çözümler geliştirilebileceğini göstermektedir ve planlamada esnekliğin bir göstergesi olarak değerlendirilmelidir.

Bölge planlamada kaynak kullanımı ve akçalı konular önemlidir. Plan öngörüsü yatırımlar için belirli kaynak oluşturulmayan, sadece yol gösterici olarak üretilen planların gerçekleşme oranı ile finansmanı sağlanmış ve ülke kalkınma planları yatırım programlarına girmiş planların gerçekleşme düzeyleri farklılaşmaktadır. Bu durum, birinci ve ikinci Çukurova deneyimlerinde açıkça görülmektedir.

Bir diğer nokta; genelde kurumsallaşmanın, dar anlamı ile de örgütlenmenin öneminin bu iki deneyimde bir kez daha anlaşılması ve “planlama yönetimi”nin öneminin altının çizilmesidir. Bu bağlamda, planlama ve uygulamayı yürütecek, izleyecek, başarı düzeyini ölçecek ve gerekli yönlendirmeleri yapacak örgütlenmelerin ne kadar vazgeçilmez olduğu anlaşılmıştır. İkinci Çukurova planlamasının örgütlenme düzeyi ilkinin göre çok daha gelişkindir. Planlama çalışmalarında, hem proje hazırlık aşamasında ve hem de uygulama aşamasında yukarıda sıralanan temel görevleri üstlenecek bir birim oluşturulmuştur. İkinci Çukurova pratiğindeki örgütlenme biçimi,

günümüz GAP Bölge Kalkınma İdaresi’nin ilk nüvesine de örnek olmuştur. İlk deneyiminde ise; söz konusu örgütlenmeye sadece plan elde edilme aşamasında gidilmiştir.

Yerel birimlerin bölgesel karar alma sürecindeki konumları, rolleri ve yükümlülükleri bir başka önemli tartışmayı açmaktadır. Çukurova’da her iki planlama da merkezi hükümet birimleri tarafından gerçekleştirilmiştir. İlk planlamada yerel yönetimlerin süreç içinde sürece dahil edilme biçimleri tam olarak bilinmemektedir. İkincisinde ise yerel yönetimler, yaklaşımın niteliğinden de ötürü fiziki yatırım projelerinin onaylanması aşamasında ve destek projelerin de günlük hayata geçirilmesi sürecinde dolaysız olarak sürece dahil edilmişlerdir. Bu süreçte bir takım önemli darboğazlar yaşanmıştır.

Bununla birlikte; yerel yönetimler tarafından onaylanan projelerin çok daha önemsenerek uygulandığı açık bir gerçektir. Bundan daha da önemlisi ikinci Çukurova çalışmasında gündeme gelen yeni kavramların yerel yönetimlerce benimsenmesi durumunda, bunların yerel yönetimlerin diğer projelerinde de uygulandığı bilinmektedir.

Bölge planlamasının örgütsel boyutu kuşkusuz, bu örneklerin ötesinde daha kuramsal ve daha kurumsal olarak tartışılmalıdır. Bölgesel çalışmaların hangi otorite tarafından gerçekleştirileceği sorulagelmıştır. Bölge planlamanın merkezi yönetim mi yoksa yerel yönetimlerce mi yürütülmesi gerektiği tartışılmaktadır. Planlamanın ölçeği her iki seçeneği de olanaklı kılmaktadır. Tercih edilen seçenek, ülkenin genel yönetsel yapısına ve planlamanın kurumsallaşmasına göre değişmektedir. Türkiye’de bölge planları merkezi otorite tarafından elde edilmektedir. Hemen hiçbir karar alma sürecinde yerel yönetimler sürece dahil edilmemektedir. Ancak, günümüzdeki gelişmeler bu pratiğin değişmesi gerektiğini göstermektedir. Türkiye’nin yaşadığı deneyimler de, yerel yönetimlerin karar sürecine katıldığı planlamaların daha başarılı olduğunu göstermektedir.

Tartışılması gereken önemli bir diğer konu; bölgesel çalışmaların planlama aşamaları içindeki görece konumudur. Bölge planlama, ülkesel planlama ile nasıl bütünleşecektir? Farklı planlama düzey ve ölçekleri arasında karar ve bilgi akımı nasıl sağlanacaktır? Yıllardır gündemde

olan bu sorulara Türk Planlama deneyimlerinde yanıt bulunamamıştır. Ölçeği, konusu, örgütlenme biçimi ne olursa olsun bölge planlarının önerileri ülke kalkınma planlarına gerektiği biçimde yansıtılamamıştır. Bu genel kanı; yatırım paketleri, yıllık programlara kısmen giren ikinci Çukurova projesini de içermektedir.

Öte yandan, bölge planları ile getirilen önerilerin, özellikle fiziki plan kararlarının daha alt ölçeklere yansıdığı da söylenemez. Bu durum ülke planlama sisteminin kurumsallaşmamasının doğal sonucudur. Birbirlerinden kopuk, farklı ölçekler itibarı ile birbirlerini tamamlamayan, karar alma ve uygulanma süreçleri bütünleşmemiş, değişik otoriteler tarafından elde edilen ve örgütlenme biçimleri çeşitlilik gösteren planlama pratiğinden başarı beklemek fazla iyimserlik olacaktır. Bu değerlendirme her iki Çukurova deneyimi için de geçerlidir.

Bununla birlikte, Birinci Çukurova planının öngördüğü ve şematize ettiği gelişmelerin bir kısmı gerçekleşmiştir veya hala gündemdedir. Örneğin, Seyhan Baraj Gölü için öngördüğü turizm kompleksi Büyükşehir Belediyesi tarafından henüz kısmen gerçekleştirilmiştir. Karataş Marina'sı ise, Adana Turizm Master Planı dahil, pek çok çalışmada gündemde tutulmuştur.

İkinci Çukurova deneyiminin özellikle insan kaynaklarının gelişimine etkileri ve planlama anlayışında takım çalışması ve sektörel bütün-

leşmeler konularına katkıları çok olumludur. Başta kent plancılar ve kent yöneticileri olmak üzere pek çok kent mesleği bu deneyden çok şey öğrenmişlerdir. Bu deney daha sonra pek çok plana ve projeye yansımıştır.

Çukurova'da Yeni Planlamalar-İl ve İl Grupları Ölçeğinde Çevre Düzeni Planları

Yukarıdaki son üç paragrafta söylenenleri de dikkate alarak, son yıllarda Çukurova'da yapılan il grupları (Mersin-Karaman) veya il ölçeğindeki Çevre Düzeni Planları da (Adana, Osmaniye, Hatay) bir anlamda alt-bölge mekansal planları olarak algılanırsa, Türk planlama sistemi ve pratiğinin geldiği aşama ya da düzey sorgulanabilir.

Bu sorgulama sonunda olumlu bir görüşe ulaşmak ne yazık ki güçtür. Bu eleştiri, anılan planları gerçekleştiren planlama ekiplerine yönelik değildir. Bu çalışmalar bir 'iş tanımına' göre yapılmışlardır. Ancak işaret etmek gerekir ki, 2000'li yıllarda Türk mekansal planlama pratiğinin özellikle il ve alt-bölge ölçeği; mekansal sistemler anlayışından uzak, plan kademeleri arasındaki karar ve bilgi akışından yararlanamayan ve onu araştırmayan, katılımcılığı nerede ise bir şekil şartı olarak gören, planlamayı ağırlıklı olarak yer küreye ilişkin verileri toplama ve sayısal ortamda depolama süreci gibi algılayan bir anlayışın beraberinde getirdiği ciddi bir dar boğazın içindedir.



**Adana foto amatorleri derneği çarpık yapılaşma fotoğraf yarışması arşivinden
Aykut ÜNLÜPINAR, Evimin Diređi**

Lojistik Sektör Planlaması, Organize Lojistik Bölgeleri ve Mersin Kenti Lojistik Planı

Murat ÇELİK

Giriş

Küreselleşmenin en önemli nedeni, iletişim teknolojisindeki dijital devrim, en önemli sonucu da üretim faktörlerindeki hareketlilik olmuştur. Bu hareketliliğin gerçekleştirilmesi de ulusal ya da uluslararası üç sektör tarafından gerçekleştirilmektedir: Finans, Ulaştırma ve Lojistik. Finans ve ulaştırma sektörü ülkemiz açısından daha bilinen sektörler olmasına karşın, lojistik sektörü biraz daha yeni kalmakta ve terminolojik karışıklıklara neden olabilmektedir. Bu yazının amacı, genelde lojistiğe ve lojistik sektörüne, özelde ise Mersin Kenti Lojistik Sektörü ve Lojistik Sektörü Stratejik Planı hakkında açıklayıcı bilgiler vermektir.

Yazının ilk bölümü lojistiğin tanımına ayrılmıştır. Lojistiğin bileşenleri ikinci bölümde, lojistiğin kentlere olan etkileri üçüncü bölümde verilmiştir. Dördüncü bölüm organize lojistik bölgelerine ait içerik bilgilerini içermektedir. Beşinci bölümde lojistiğe yönelik sektör planlamasının nasıl yapılabileceği tartışılmıştır. Yazının altıncı bölümü ise Mersin Lojistik Sektörü Strateji Planı üzerinde durmaktadır. Sonraki bölüm ise Mersin planlaması ve kent yönetiminin, kentin lojistik sektörü gelişimini sağlayabilmek adına neler yapabileceğini kısaca ele almıştır.

Lojistiğin Tanımı

Bugüne değin çoklukla askeri bir deyim olarak karşımıza çıkan lojistik kavramı, toplumsal üre-

timin gerçekleştirilmesini sağlayan temel fonksiyondur. Lojistik Yönetimi kavramı, Tedarik Zinciri Yönetim Profesyonelleri Konseyi (Council of Supply Chain Management Professionals) tarafından “müşterilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere, hammaddenin başlangıç noktasından, ürünün tüketildiği son noktaya kadar olan tedarik zinciri içindeki malzemelerin, servis hizmetlerinin ve bilgi akışının etkili ve verimli bir şekilde, her iki yöne doğru hareketinin ve depolanmasının, planlanması, uygulanması ve kontrol edilmesi”¹ olarak tanımlanmıştır. Bu tanım, tedarik zinciri kavramı ile iç içe geçmiştir. Çok zaman, lojistik yönetimi ile tedarik zinciri yönetimi benzer kavramlar gibi görünse de tedarik zinciri yönetimi, lojistik yönetimine ilave olarak firmalar içinde ve firmalar arasında arz ve talep yönetimi aktivitelerini de kapsar ve daha üst bir kavram olarak karşımıza çıkar. Yukarıda sözü edilen aktivitelerin toplamı, sektör yapısına bağlı olarak oldukça karmaşık bir bütünü tanımlayabilir. Kavram bu biçimiyle basit yük taşımacılığının oldukça ötesine geçmekte ve “7 doğru prensibi” ile tanımlanmaktadır: (i) doğru malzemenin (ii) doğru miktarda (iii) doğru koşullarda (iv) doğru yerde (v) doğru zamanda (vi) doğru tüketiciye (vii) doğru fiyat ile ulaştırılması aktiviteleri lojistiği oluşturur.

Lojistik operasyonların ne kadar karmaşık bir hal alabileceğine otomotiv lojistiği iyi bir örnektir. Bir otomobil binlerce parçanın birleşiminden oluşur ve her otomobil üreticisi onlarca farklı model

Doç. Dr.,
İYTE Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge
Planlama Bölümü

¹ <http://cscmp.org/aboutcscmp/definitions.asp>, 09/02/2009

üretebilmektedir. Bu otomobiller birçok ülkede birçok kentlere satılmaktadır. Ayrıca, bu otomobillerin üretimleri de çok değişik lokasyonlarda gerçekleştiriliyor olabilir. Böylesine karmaşık üretim, tüketim, bakım, onarım ve servis aktivitelerinin aksatılmadan yürütülmesi gereklidir. Öncelikle, her bir ülke ve kentte ne kadar ve hangi türden araç talebinin olacağı ve bu otomobillerin nerede üretileceğine karar verilecektir. Arkasından, üretim için ya hammadde temin edilecek ya da yan üreticilere siparişler verilecektir. Üretim sürecinin ardından, otomobillerin ya depolanması ya da sipariş yerlerine ulaştırılması gereklidir. Üretim süreci sonrasındaki atıkların bertaraf edilmesi bir başka lojistik aktivitesidir. Daha sonra, bu otomobillerin servis hizmetlerinin yerine getirilmesi için binlerce çeşit yedek parçanın temini ve talep lokasyonlarına zamanında ulaştırılması yine önemli bir lojistik hizmettir. Bütün bu hizmetlerin, eşzamanlı ve ihtiyaç duyulan anlarda ve en düşük maliyetle yapılması gereklidir. Bu örnekten de anlaşılabilir gibi lojistik aktiviteler, tüm üretim sürecinde önemli bir maliyet kalemi oluşturmaktadır ve giderek üretim aktivelerindeki rekabet, teknolojik gelişmeden, lojistik maliyetlerin düşürülmesine kaymaktadır.

Lojistiğin Bileşenleri

Lojistik aktivitelerinin farklı şekilde sınıflandırılması mümkündür. Gürdal² (2006) lojistiğin bileşenlerini şu şekilde sınıflar:

- *Müşteri İlişkileri:* Siparişlerin alınmasından malın teslimine kadar olan süreçteki tüm müşteri hizmetlerini oluşturur. Siparişlerin takibi, iadelerin alınması, siparişlerin iptali gibi hizmetlerdir.
- *Taşıma:* Lojistik aktivitelerin temel fonksiyonu olup taşıma olmadan lojistiğin gerçekleştirilmesi mümkün değildir. Karayolu, havayolu, denizyolu, boru hattı gibi taşıma türlerinden birisi ile yapılabileceği gibi türler arasında ya da türlerin kombinasyonlarıyla da yapılabilmektedir.
- *Trafik Yönetimi:* Taşıma ekipmanlarının en düşük hasar ve en yüksek performans sağlanabilmesi adına yönetilmesidir.

• *Envanter Yönetimi:* Üretimi istenilen düzey ve hızda tutabilmek için gerekli malzeme stok düzeyinin sağlanması aktivitelerinden oluşur. İyi yönetilememiş envanter, stok maliyetlerinin anlamsız şekilde yükselmesine neden olabilecektir.

• *Depolama ve Dağıtım Merkezleri:* Depo yeri seçimi, depo tip ve büyüklüklerinin belirlenmesi, depoda tutulan malların yerleştirilmesi sınıflandırılması ve bilgi teknolojileri de kullanılarak yönetimi aktivitelerini içerir.

• *Elleçleme:* Depolarda tutulan malların ulaştırma sürecinin başlangıcında taşımaya uygun hale getirilmesi ve ulaştırmanın bitişinde ise depolama ya da dağıtıma uygun formata getirilme aktivitelerinden oluşur.

• *Koruyucu Ambalajlama:* Malların elleçleme ve taşıma sırasında zarar görmemesi üzere gerçekleştirilen önemli bir aktivitedir.

• *Bilgi İletişimi ve Sipariş İşleme:* Lojistik aktivitelerin sürdürülebilmesi için hemen her aşamada bilgi teknolojisinin yoğun kullanımı gerekmektedir. Lojistik sektöründe kullanılan yazılım ve elektronik destekli teknolojiler son dönemde özellikle ciddi gelişmeler yaşanmaktadır.

• *Talep Yönetimi:* Pasif bir arz politikası yerine artık talebin yönlendirilmesi aktiviteleri yine son dönemde yaygın biçimde gelişim göstermektedir. Talep yönetimi firma maliyetlerinin kontrolünde önemli etkiler sağlamaktadır. Talebin yüksek olduğu dönemlerde, müşterilerin talebin düşük olduğu dönemlerde hizmet almaya yönlendirilmesi talep yönetimi için örnek verilebilir.

Bunların dışında, uluslararası lojistikte gümrük ve gümrükleme aktiviteleri ve genelde sigorta hizmetleri lojistiğin diğer bileşenleri olarak sayılabilir.

Lojistik hizmetler, üretici firmaların kendi bünyelerindeki departmanlar aracılığı ile yapılabildiği gibi, dışarıdan lojistik hizmetleri sunan 3PL (third party logistics) firmalardan da temin edilebilmektedir. 3PL firmaları, lojistik hizmetlerinin tamamı yerine, genellikle hizmetleri değişik bileşimlerde

sunmaktadır. Lojistik, küreselleşmenin de etkisiyle ülkemizde de henüz gelişmekte ve derinleşmekte olan bir sektördür. Ülkemizdeki 3PL firmaları da henüz geniş bir hizmet yelpazesine sahip değildir ve taşımacılık (özellikle karayolu taşımacılığı) sunulan ana hizmettir.

Lojistik Sektörünün Kentlere Olan Etkileri

Lojistik sektörü, ulaşım ağlarının ve ulaşım türlerinin bulunduğu kent merkezlerinde gelişme eğilimindedir. Liman ve demiryolu bağlantısı da, ekonomik ulaşım sağlamalarından ötürü en önemli etmenlerdir. Rotterdam, Singapur, Marsilya, Hamburg, Köstence, Hong Kong, Antwerp gibi liman kentleri aynı zamanda dünya ticaretinin önemli bir kısmının gerçekleştirildiği küresel lojistik merkezlerdir. Yine Atlanta liman bağlantısı olmamasına karşın, ABD'nin en önemli lojistik merkezidir. Ülkemizde ise Mersin, İzmir ve Samsun önemli liman kentlerimizdir. Ancak, bu kentlerimizdeki lojistik aktiviteler, az önce saydığımız dünya lojistik merkezlere kıyaslanamayacak düzeyde küçüktür. Singapur imanına 2007 yılı gemi yanaşma sayısı yaklaşık 64.000, Rotterdam'a ise 30.000, bizim adı geçen limanlarımızda ise bu sayı 1.000-2.000 düzeyinde kalmaktadır.

Lojistik hizmetler, özellikle yoğun depolama ve taşıma ihtiyaçları nedeniyle, yüksek miktarda alan kullanımına ve kurulu taşıma altyapısı kapasitelerinin önemli bir kısmına ihtiyaç duyarlar. Bu ihtiyaçlarla birlikte, sağlanan hizmetlerden doğan önemli ekonomik ve çevresel dışsallık mevcuttur. Bu dışsallıkların başında, trafik sıklığı, gürültü, sıkışıklıklardan doğan zaman kayıpları ve çevre kirliliği gelmektedir. Doğal olarak da, bu faktörler hem kentsel alanlardaki hizmet maliyetlerini, hem de lojistik firmaların ürün maliyetlerini yükseltmektedir. Yükselen maliyeler de sektörün ulusal ve uluslararası rekabet edebilirliğini düşürmektedir.

Kentsel alanlardaki dışsallıkları önlemek, kentsel hizmetlerin maliyetlerini düşürmek ve rekabet

edebilir bir lojistik sektörüne sahip olabilmek adına, organize lojistik bölgeleri ya da lojistik merkez uygulamaları münferit ya da şebeke olarak yaygınlık kazanmaktadır. Bölgesel ölçekli lojistik merkezler ve lojistik merkez şebekeleri giderek dünya ticaretinin önemli birer bileşeni olmaktadır.

Organize Lojistik Bölgeleri Ya Da Lojistik Merkezler

Organize lojistik bölgeleri, Avrupa Lojistik Merkezler Derneği (Europlatforms, EAFV) tarafından Ulusal ve uluslar arası taşıma, lojistik ve yük dağıtımına yönelik bütün aktivitelerin gerektirdiği tüm altyapıya sahip ve değişik operatörlerin ticari amaçla bulunduğu özel bağlantı bölgeleri olarak tanımlanmaktadır³. Bu bölgeler İngiltere'de "Freight Villages", Fransa'da "Plate Forme Logistique" ve "Plate Forme Multimodale", Almanya'da "Güterverkehrszentrum" (GVZ), İtalya'da "Interporto", Hollanda'da "Rail Service Centre" (RSC) ve "Tradeports", ve Danimarka'da "Transport Centre"⁴ olarak adlandırılmaktadır. Bu bölgeler her ne kadar ülkeden ülkeye değişen farklara sahip olsalar da temel fonksiyon açısından benzer hizmeti yerine getirmektedir.

Lojistik merkezlerde sunulan aktivitelerin haksız rekabete yol açmaması açısından, kiracı ya da mal sahibi olarak herkese fırsat eşitliği açısından açık olması gerekir. Böylelikle bir araya gelmiş firma ve işletmeler yaratacakları sinerjiyle yüksek performans düzeylerini yakalayabilecektir. O nedenle, yapımları ve işletmelerinde kamu ve özel sektör işbirliği önemle tavsiye edilmektedir.

Lojistik Bölgeleri genellikle şu fonksiyonlara sahiptir:

- Genel Antrepolar,
- Açık ve Kapalı Depolama Alanları,
- Soğuk Hava Depoları,
- Havuzlama Depoları,
- Konteynır Depoları,
- Tehlikeli Madde ve Özel Eşya Depoları,
- Araç Tamir ve Bakım Atölyeleri (Opsiyonel)

³ <http://www.freight-village.com>

⁴ KONDRATOWGCZ L., 2003b, Work Package 1, Planning Of Logistics Centres, Final Report, Edited by- NeLoC Work Package 1 Leader, Volume II, Gdańsk, Poland

- Yönetim Ofisleri,
- Gümrikleme Altyapıları,
- Banka, Sigorta gibi Finansal Kuruluşlar,
- Konaklama, Rekreasyon ve Sergi Alanları,
- Araç Park Alanları ve Akaryakat İstasyonları,
- Karayolu, Demiryolu, Denizyolu, Havayolu Bağlantıları,
- Ulaştırma Türleri arasında Yük Transferine Olanak Sağlayan Intermodal Terminaller.

Aslında intermodal (türler arası) terminaller yerelin özelliklerine bağlı olarak opsiyonel olarak zikredilmekteyse de, olması en fazla tercih edilen altyapıların başında gelir. Zira lojistik zincirdeki maliyet kaleminin azaltılmasında ve ulaştırmadan doğan çevresel sorunları en azda tutmasına olanak sağladığından türler arası taşımacılık en fazla tercih ve tavsiye edilen bir taşımacılık yöntemidir. Pasif depolama, boş konteynır depolama ve imalat aktivitelerinin bu bölgelerde yer alması tavsiye edilmez. Yukarıda sayılan fonksiyonların hangisinin söz konusu lojistik merkezde yer alacağı (çok aktörlü) işletmeci firmanın belirleyeceği bir husustur. Bu çok paydaşlı işletim/yönetim yapısı içinde, yerel yönetimler, ulusal ve yerel planlama/kalkınma kuruluşları, demiryolu, liman ve havayolu işletmecisi kurumlar, karayolu ulaştırma dernek/birlikleri, ticaret ve sanayi odaları, banka, sigorta ve sanayi kuruluşları dernek ve birliklerinin olabileceği belirtilmektedir.

Organize lojistik bölgelerinin temel faydaları, düşürülen maliyetler yoluyla sektörün küresel ölçekte rekabet edilebilirliğinin artırılmasıyla birlikte, kent içindeki değişik yerlerde dağınık olarak yer alan aktivitelerin aynı mekanda konsolide edilmesiyle çevresel zararlarının azaltılmasıdır. Yine de bu uygulamadan doğacak faydalar şu şekilde sıralanabilir.

- Kurulduğu bölgenin rekabet gücünü artırır;
- Bölgenin ticari potansiyeline ve ekonomik gelişimine önemli katkılar sağlar;

- Bölgeye istihdam sağlar;
- İşletmecilerin (firmaların) rekabet gücünü artırır;
- İş süreçlerini düzenler, iyileştirir;
- Firma maliyetlerin azalmasını sağlar;
- Kent içerisinde var olan depo alanlarının buraya taşınması ile çevre kirliliğinin ve kent içi trafik yoğunluğunun azalmasını sağlar;
- Değer zincirini oluşturan taraflar arasında eşgüdümü sağlar;
- Resmi birimlerin merkez içerisinde bir çatı altında toplanması ile resmi işlemlerin kısılmasını sağlar;
- Çoklu taşımacılığı özendirir ve gelişimine katkıda bulunur;
- Firmalar için hız, verimlilik, zaman tasarrufu ve güven sağlar.

Organize Lojistik Bölgelerin şehir dışında ancak, şehirlere yakın alanlarda, (intermodal transfer istasyonları teşkil edebilmek adına) olası tüm ulaşım türlerine doğrudan bağlantısı olan noktalarda ve düşük eğimli arazilerde (inşaat maliyeni ve operasyonel kolaylık açısından) inşa edilmesi tavsiye edilmektedir. Yukarıda da belirtildiği gibi kamu-özel sektör ortaklığı işletmede ve yapım aşamasında önemle tavsiye edilmektedir.

Farklı isimlerle de olsa Organize Lojistik Bölgeleri, farklı yapılarda ve farklı büyüklüklerde Avrupa, Asya ve Orta-Doğu Bölgelerinde yaygın olarak kullanılmaktadır. Alansal büyüklük 50 hektardan 300 hektara kadar çıkabilmektedir. Her zaman tüm türlere erişim mümkün olamamakta ve sahiplik, özel sektör ve kamu ortaklığında olabileceği gibi sadece kamu elinde de olabilmektedir”⁵.

Organize Lojistik Bölgeleri, ayrı bir yatırım projesi olarak görülüp ve münferit değerlendirme esaslarıyla belirlenebileceği gibi⁶, bölge ekonomisi üzerinde olabilecek etkileriyle⁷ birlikte ele alınabilecek bir “sektörel planlama” bileşeni olarak da değerlendirilebilir.

⁵ Çelik, H. M., 2007, Mersin Lojistik Sektörü Strateji Planı, İpekyolu: Mersin Kent Yaşam Dergisi, 5, 22-24.

⁶ Meidute, I, 2007, Economic Evaluation of Logistics Centers Establishment, Transport, 22:2, 111-117

⁷ Palsaitis R, 2004, Logistics Centers Influence to the Development of the Region, Conference Proceedings of Development of Logistics, Transport and Communication Services in the Baltic Sea Region, 21-24.

Kyriazopoulos E ve Artavani, the Role of Freight Villages to the Development of the Balkan Region: the Case of Promachon Freight Village, 46th Congress of the European Regional Science Association (ERSA).

Lojistik Sektör Planlaması

Yukarıda da belirtildiği üzere, küreselleşmenin ve iletişim teknolojindeki ilerlemenin en önemli sonuçlarından birisi de artan uluslararası ticarettir. Bu artış öncelikle AB, NAFTA, ASEAN, MERCOSUR gibi ticaret blokları içinde daha sonra da blokların birbirleri ile olan ticaretin artması biçiminde olmaktadır. Yakın zamanda AB üyeliği ve küreselleşmenin getirdiği kaçınılmaz etkilerle ülkemizdeki uluslararası (onun uzantısında da ulusal) ticaret ve onun gerektirdiği lojistik aktivitelerin önemli miktarda artacağı beklenmektedir.

Bu uluslararası ticaret, belirli deniz, demir ve karayolu koridorları üzerinden gerçekleştirilmektedir. Örneğin kuzey, merkez ve güney koridorları olan Asya Otoyol Şebekesi, Pan-Amerikan Karayolu, Trans Afrika Otoyolu kısmen mevcut, kısmen de tasarlanan önemli karayolu koridorlarıdır. En önemli denizyolu koridorlarından bazıları Avrupa-Kuzey Amerika hattı, Avrupa-Karayibler hattı, Trans Pasifik hattı, Avrupa-Ortadoğu-Hindistan-Uzak Asya hattı ve Akdeniz Koridorudur.

AB kendi içinde 10 ana koridor belirlemiştir. AB koridorları içinde önemli koridorlardan bir tanesi Avrupa-Kafkasya-Asya koridoru (TRECECA) olup, doğrudan Türkiye üzerinden geçmektedir. Bu koridorun amacı, AB'nin Trans-Kafkasya ve Asya ticaretini gerçekleştirmek olup, bu projenin en önemli aktörü Türkiye'dir. Karadeniz Otoyolu ve TEM bu koridorun iki önemli karayolu bağlantısıdır. Ayrıca, Kapıkule'den Bakü'ye giden kuzey demiryolu hattımızın iyileştirilmesi ve çift hatlı hızlı tren standardına yükseltilmesi için çalışmalar sürdürülmektedir. Yine, Mersin, İzmir ve Samsun, bu koridorun ana limanlarını oluşturmaktadır. O nedenle, batı-doğu aksında olan TRACECA Koridoru'nun kuzey, güney ve güneybatıda olan bu limanlara yüksek standartta kara ve demiryolu bağlantısı gündeme gelecek öncelikli yatırımlardır. Zira bir anlamda AB tarafından yaptırılan ve Türkiye ayağı yakın zamanda bitilmiş ve AB Ulaştırma Ana Planı fonksiyonuna sahip TINA (Transportation Infrastructure Need Assessment

Study) çalışması da bu yatırımları önermekte ve onaylamaktadır.

Bu açıdan bakıldığında lojistik sektörünün gerektirdiği tesis ve altyapı yatırımlarını izole yatırımlar olarak almak yerine, bir kentin/bölgenin genel ekonomik yapısı içinde, birçok alt sektörü olan lojistiği diğer ekonomik sektörlerle ve kamu kuruluşlarıyla birlikte ele almak, tercih edilen bir yaklaşım olarak benimsenmelidir. OECD bir bölgeyi küresel lojistik sektörü içine anahtar bir cüz olarak yerleştirmek için, bölgeye küresel lojistik şebekesi içinde stratejik bir pozisyon tanımlamak gerektiğini söylemektedir. Bu pozisyonu gerçekleştirmek üzere, kamu kuruluşları gerekli politikaları, sistematik olarak koordineli bir şekilde uygulamalıdır. Küresel lojistik sektörde rekabetçi pozisyon kazanacak olan özel sektördür ve bu politikalara aktif olarak katılım göstermelidir.⁸

Örneğin umulan lojistik gelişmeyi sağlamanın önemli bileşenlerinden birisi, gerekli ulaştırma altyapısına sahip olmaktır ve bu kamu tarafından sağlanmalıdır. Bir başka bileşen, (tercihen inter-modal terminallere de sahip) organize lojistik bölgeleridir ve özel sektör kamu işbirliğini gerektirir. Sektör için gerekli çok değişik uzmanlıkta (forklift operatöründen, gümrükleme uzmanına ve trafik operatörlerine varıncaya kadar) elemanın yetiştirilmesi gerekli olup, bu eğitimin sağlanması, özellikle orta öğrenim düzeyinde öncelikli olarak kamu görevidir. Lojistik sektöründe operasyon inovasyonları gerçekleştirmek üzere araştırma kurumları oluşturmak kamu ve özel sektör işbirliğinde geliştirilebilir. Bunların dışında, küresel ölçekte rekabetçi bir lojistik sektörü için gerekli birçok politika değişkeni yerel koşullara bağlı olarak önerilebilir ve önerilmelidir. Ancak, burada başarıyı sağlayacak ilk adım şüphesiz ki yerel, bölgesel ve ulusal tüm aktivite ve ihtiyaçları tanımlayan, gerçekleştirilmesi için gerekli stratejileri öneren, bu konuda görev dağılımı yapan ve görev koordinasyonlarını tanımlayan ve bu yatırımlardan önemlileri için yaklaşık maliyetleri hesaplayan bir "lojistik sektör planı"nın hazırlanması olacaktır.

⁸ Organisation for Economic Co-Operation and Development (OECD), 2002, Transport Logistics, Shared Solutions to Common Challenges, OECD Publications, Paris.

Bu bakış açısıyla, T.C. Başbakanlık Hazine ve Dış Ticaret Müsteşarlığı, Dış ticarete önemli sanayi ve liman kentleri için lojistik sektör planlarının hazırlanması için politika oluşturmuş ve bu konuda yerel yönetimlere bilgi ve finansman desteği sağlamaya başlamıştır. Bu konudaki ilk çalışma Mersin’de yapılmaya başlanmış olup, yakın tarihte bitirilecektir. Diğer kentlerde de benzer çalışmaları gündeme gelmesi hedeflenmektedir.

Mersin Lojistik Sektörü Strateji Planı (Merlop)

Avrupa Birliği temel kalkınma stratejilerini çoklukla yerel kalkınmanın inovasyon eksenli desteklenmesi üzerine oturtmakta, kalkınma konusunda verebileceği mali ve teknik desteği, üye ya da aday ülkelerin merkezi yönetiminden daha çok yerel yönetimlere vermektedir. Bu amacı gerçekleştirmek üzere, Avrupa Komisyonu 1994 yılından beri Bölgesel İnovasyon Stratejileri Projelerini desteklemektedir. Mersin de bu desteği kullanarak bir Bölgesel İnovasyon Stratejisi geliştirmiş (Mersin RIS) ve bu proje analizleri sonucu Lojistik ve Turizm Mersin için sahip olunan avantajlar göz önünde bulundurularak stratejik sektörler olarak belirlenmiştir. Mersin’deki yerel aktörlerin katılımı ile kurulan Mersin Lojistik Platformu, bu sektördeki gelişme ve inovasyon fırsatlarını derinlemesine araştırılması için çalışmalara başlamış olup, Mersin Lojistik Sektörü Strateji Planının (MERLOP), merkezi yönetimin de desteğini alarak başlatmıştır.

MERLOP dört temel aşamada tamamlanmıştır: (i) Mevcut Durum, Lojistik Tanımlar ve Lojistik Sektörü SWOT (Güçlü, Zayıf Yönler, Tehditler ve Fırsatlar) Analizi, (ii) Uzun Dönemli Proje Önerileri ve Eylem Planı (iii) Kısa Dönemli Projeler ve Öneriler, (iv) Genel Değerlendirmeler ve Pilot Proje. Bu aşamalarda aslında cevap aranan sorular, MERLOP teknik şartnamesinde:

- *Mersin ile artalanındaki üretim merkezi şehirlerarasındaki lojistik bağlantının en rasyonel altyapı ve yöntemlerle işleyecek şekilde geliştirilmesi,*
- *Mersin’in lojistik altyapısının, orta-uzun vadede ortaya çıkacak talebi de karşılayacak biçimde planlanması,*

• *Artan lojistik faaliyetlerinin şehrin istihdamına ve ekonomisine katkısının maksimize edilmesi, lojistik ara eleman ihtiyacının karşılanabilmesi için gereken eğitime ilişkin alt ve üstyapı ihtiyacının belirlenmesi,*

• *Mersin limanına Akdeniz’in en önemli uluslararası aktarma limanı (hub-liman) özelliği kazandırılması,*

• *Mersin’in, Orta Asya ve Çin ürünlerinin Batı pazarlarına ulaştırılmasında başlıca denize çıkış noktası konumuna gelmesi ve Ortadoğu taşımacılığındaki rolünün artırılması,*

• *Mevcut ve planlanan lojistik altyapının, şehrin yerleşim, çevre ve trafiği için en rasyonel biçimde düzenlenmesi, biçiminde sıralanmaktadır.*

Bu soruların cevaplanması için tanımlanmış araştırmaların önemli kamu, yarı kamu ve özel kuruluşları veri tabanları kullanılarak, bir kısmı yapılacak anket çalışmalarıyla ve literatür taraması biçiminde gerçekleştirilmiştir. MERLOP kapsamında tanımlanmış görevler arasında en ilginçlerinden bir tanesi Mersin’deki lojistik sektörü ve Mersin lojistik olanaklarını kullanan (Mersin ve Mersin çevresindeki illerde yerleşik) imalat sanayi kuruluşlarının profillerini çıkarmaya yönelik saha çalışmasıdır. Bu kapsamda Mersin’de lojistik sektöründe faaliyet gösteren (gemi acenteleri, karayolu taşıma şirketleri, gümrük komisyoncuları, depo ve antrepo işletmecileri gibi) lojistik firmalarının yaklaşık 80 tanesi, imalat sanayi firmalarının ise yaklaşık 100 tanesinde anket çalışması yapılmıştır. Bu çalışma sonucunda, Öncelikle Mersin’deki lojistik sektörünün yapısı, ölçeği, işletme yapıları ve işletme operasyon yapıları (modus operandi), sermaye yapıları, işlem hacimleri açısından profilleri çıkarılmış, daha sonra aralarından seçilmiş tipik bir firmada bir pilot proje uygulanmıştır. Pilot proje kapsamına alınan firma, operasyonları açısından detaylı olarak incelenmiş ve uzman görüşleri doğrultusunda tipoloji teşkil etmesi amacıyla yeniden yapılandırılmıştır. Öte yandan imalat sanayi firmaları ile yapılmış anketin amacı da, Mersin ve çevresindeki illerdeki firmaların Mersin lojistik imkânlarını kullanma açısından ilişkilerini ve bu firmaların Mersindeki lojistik olanaklara yönelik gelişme elastikiyetleri incelenmektedir. Bu incelemeden beklenen bir başka sonuç da,

lojistik sektöründeki iyileştirmelerin, kentteki endüstriyel gelişim üzerinde olumlu etkilerinin boyutu konusunda fikir sahibi olabilmektir. Zira kullanılan lojistiğin kalitesi giderek üretici firmaların rekabet edebilirliği konusunda en önemli faktörlerden birisi olmaktadır.

MERLOP kapsamındaki en önemli görevlerden bir başkası da, Mersin’de yapılması düşünülen bir “Lojistik Köy/Merkez” ya da “Organize Lojistik Bölgesinin”, alternatifli olarak yer seçimi ve ön fizibilite çalışmalarının yapılmasıdır. Mersin Organize Lojistik Bölgesi sektörün Mersin’deki gelişimi için önemli bir araç olacağı düşünülmektedir. Bu açıdan MERLOP, Mersin Organize Lojistik Bölgesinin, nerede olması gerektiği, hangi fonksiyonların yer alacağı, nasıl bir işletme ve finansman modeli kurulacağı, çalışmada derinlemesine inceleyen ve karar vericiler için sektör gelişimine yönelik yüksek nitelikli bir doküman olma niteliğine sahiptir.⁹

Mersin Planlaması ve Mersin Lojistik Sektörü

Bu yazının yayıma hazırlandığı tarih itibariyle, henüz MERLOP ilgili kurumlarca onaylanıp yürürlüğe girmediği için, plan içeriği, önerileri ve politikalarını detaylı olarak tartışmak şu aşamada uygun olmayacaktır. MERLOP’un genel vizyonu; “Mersin Kentini, ülkenin doğu-batı ve kuzey-güney aksında yer alan ulusal ve uluslararası taşıma koridorlarının başlangıç noktası yapmaktır”. Bunu gerçekleştirmek üzere, uluslararası, ulusal ve yerel stratejiler belirlenmiş ve bu stratejileri gerçekleştirecek aktörler ve görev dağılımları tanımlanmıştır. Bunların detaylı tartışması plan açıklandıktan sonra yapılabilecektir. Ancak, Mersin’de bir lojistik köyün kurulması yerel stratejilerin başında gelmektedir. Bu köy tamamlandığında yaklaşık 300 hektarlık bir alana ulaşacağı öngörülmektedir. Bu gerçekleşme talebe bağlı 5’er yıllık 4 etap haline ve toplamda 20 yılda

sağlanacak ve yukarıda belirtilen fonksiyonları içerecektir. Bunun için gerekli alan belirlenmiş, ön fizibilite yapılmış, yerel aktörlerce üzerinde anlaşılmış ve yapılmakta olan çevre düzeni nazım imar planına işlenilmesine karar verilmiştir.

Bu alanın gerçekleştirilmesi için öncelikle kara ve demiryolu bağlantılarının tamamlanması gerekecektir. Bunların dışında, Mersin’e yük taşıma modülü ve politikalarını içeren yeni bir ulaştırma ana planı hazırlanmalıdır. Bu plan, kent içi ulaştırma şebekesinde yük ve yolcu taşınmasını karşılıklı olarak engelleyecek darboğazları belirleyip bunların giderilmesine yönelik önlemleri tartışmalıdır. Ayrıca, konut ve işyerlerini dengeli olarak dağıtan çok merkezli bir Mersin yaratacak politikaların uygulanması ve raylı sistem toplu taşıma sisteminin kurulmaya başlanması da ulaştırma şebekesini rahatlatarak iki yerel strateji olarak önerilmiştir. Lojistik köyün gelişimine bağlı olarak lojistik aktivitelerin kent merkezinden bu alana desantralizasyonu tedricen uygulanmalıdır. Bu uygulamalar hem lojistik merkezin hedefine ulaşmasını kolaylaştıracak hem de aktivitelerin konsolidasyonundan beklenen çevresel ve maliyet avantajları gerçekleştirilebilecektir.

Sonuç

Görüldüğü üzere lojistik, yeni bir sektör olmanın yanında, kent planlama mesleği açısından da yeni bir alt uzmanlık alanı olarak karşımıza çıkmaktadır. Bu uzmanlık hem sektör planlaması boyutunda, hem de lojistik köylerin fiziksel planlaması anlamında fırsatlar sunmaktadır. Bu konuda gerekli bilginin planlama okullarında en azında seçmeli dersler olarak verilmeye başlanması faydalı olacaktır. Ayrıca üniversitelerin lojistik bölümlerinde de, lojistik sektörünün kentsel çevre ile olan ilişkileri inceleyen derslerin olması lojistik sektörü operatörlerinin kentlerde daha verimli aktivite gerçekleştirmelerinde yardımcı olacaktır.

⁹ Çelik, H. M., 2007, Mersin Lojistik Sektörü Strateji Planı, İpekyolu: Mersin Kent Yaşam Dergisi, 5, 22-24.



**Adana foto amatorleri derneği çarpık yapılaşma fotoğraf yarışması arşivinden
Osman ARSAL, Hilton Manzarası**

Üst Ölçekli Planlamada Bir İlk: Pozantı İlçe Gelişme Planı

Ahmet NARİNOĞLU¹-Aysel AKBAY²-Esin GÜVERCİN³

Planlama Dergisi notu:

[Ülkemizde, gelişme sorunu çeken küçük kentlerde, karayolu kent içi geçişleri hemen hemen tek gelişme etkeni olarak görülmektedir. Kent geçişleri neredeyse küçük ve gelişmemiş kentlerin ekonomilerini ayakta tutan bir motor niteliğindedir. Bu nedenle, bu kentlerde kent içinden geçen karayollarının, trafik güvenliği, hızlı trafik akışının sağlanması, kent içi geçişlerin bulunduğu yerlerdeki kentsel çevrenin düzenlenmesi vb gerekçelerle, kent dışından geçen çevre yolları şeklinde düzenlenmeleri, kent yaşamında belirli sorunlar ve ikilemler yaratabilmekte ve çoğunlukla iktisadi nedenlerle yerel güçlerin tepkisini çekebilmektedir. Geçmişte bu süreci yaşamış olan Pozantı kenti, kentin büyümesi sürecinde, benzer bir süreci bugün kent dışından geçen otoyol ile birlikte yaşamaktadır.]

Pozantı İlçe Gelişme Planı, dile getirilen düzenlemelerin kent ekonomisinde yarattığı sorunu, daha geniş ve kapsamlı bir kalkınma planı çerçevesinde ele almaktadır.

Şüphesiz, Plan, içinden karayolu geçen, özellikle küçük ve gelişme sorunları çeken kentlerde, kent içi geçişlerin kent dışına alınmasıyla ortaya çıkan kayıpları gidermeye yönelik araçlar ve önlemler geliştirdiği ölçüde, benzer kentler için örnek oluşturabilecek ve genel bir planlama modeli oluşturulmasına katkıda bulunabilecektir.]

Planlı kalkınmaya geçtiğimiz son elli yıldan beri uygulanan 5 yıllık kalkınma planlarında bölgeler arası gelişmişlik düzeylerinin ve gelir dağılımının iyileştirilmesine, Devletimiz büyük önem vermektedir. Bu hedefi gerçekleştirmeye yönelik çalışmalar, özellikle 7., 8. ve 9. Beş Yıllık Kalkınma Planlarında yer almıştır.

Kalkınma planlarında ve TÜİK'in bölgesel sınıflamasında yer alan Akdeniz Bölgesi içinde Adana, gelişmiş iller arasındadır. Devlet Planlama Teşkilatı'nın çeşitli ölçütlerle belirlediği sıralamada ilk 10 içerisinde yer almaktadır. Buna rağmen büyük tarım potansiyeli, sanayi ve ticaret geleneği, ulaşım imkanları bakımından önde gelen Adana, hızla gelen göç dalgası altında, sahip olduğu potansiyeli yeterince etkin kullanamamaktadır.

Adana ilinde, ilçeler arasında da gelişmişlik bakımından dengesizlikler bulunmaktadır. Sahip olduğu doğal güzellikleri ve ulaşım ağı üzerindeki önemli konumu nedeni ile Pozantı, gelişmişlik sıralamasında önde gelmektedir. Böyle iken Pozantı'ya ilçe gelişme planı yapılmasına neden ihtiyaç duyulmuştur?

1970'li yıllarda eski Adana-Ankara yolu şehir içinden (çarşıdan) geçerken, o zamana göre şehir dışına alındığında, Pozantılılar bugünlerde olduğu gibi o günlerde de ilçe ekonomisinin çökeceğini dile getirmişlerdi.

Tehdit gibi algılanan yol, Pozantı halkının girişimciliği sayesinde fırsata dönüşerek, Pozantı kalkınmasının motoru olmuştur.

Bugün, şehrin dışından geçirilen otoyolu, benzer şekilde bir tehdit olarak algılanmaktadır. İlçe

¹ Kağıthane Kaymakamı
(Dönemin Adana Vali
Yardımcısı)

² Dr. Ziraat Müh.,
Adana İl Planlama ve
Koord. Müdürlüğü

³ Ziraat Yük. Müh.,
Adana İl Tarım
Müdürlüğü

PLANLAMA
2009/1

Gelişim Planı, kent dışından geçirilen otoyolun açacağı ekonomik tehdidi azaltmak amacıyla başlayarak kapsamlı bir plana dönüşmüştür.

Otoyolun ilçe ekonomisine ve toplum yapısına olumsuz etkilerini giderecek veya hafifletecek tedbirler arayışı “İlçe Gelişme Planı”nın yapılmasını sağlamıştır.

Pozantı’nın ulaşım üstünlüklerinin, otoyolun ilçe dışından geçmesi ile sahip olduğu ekonomik hareketliliği gerileterek kayıplara dönüşme tehlikesi bulunmaktadır. Ekonomik riskler yanında hızlı ikincil konut yapılaşması, ilçede doğal çevrenin tahribatını da artırmaktadır. Bu nedenle hem ekonomik hem de mekansal açıdan alternatif gelişme arayışları sonucu Pozantı İlçe Gelişme Planı başlatılmıştır.

[Plan, karayolu kent içi geçişlerinin çevre yolları şeklinde düzenlenmesi ve kent dışından otoyol geçirilmesi örneklerinde ortaya çıkan ikilemleri ve kentin kayıplarını gidermeye yönelik stratejiler geliştirmektedir.]

DPT’nin 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı, bölge, il ve ilçe planlama çalışmalarına özel önem veren bir felsefe ile hazırlanmıştır.

Ulusal Kaynakların, en yüksek ekonomik ve sosyal faydayı sağlayacak şekilde geliştirilmesi ve bölgelerarası dengesizliklerin en aza indirilmesi (8.BYKP, Paragraf 490), sosyal ve ekonomik dengelerin sağlanması, yaşam kalitesinin iyileştirilmesi, fırsat eşitliği, kültürel gelişme, katılımcılık (8.BYKP, Paragraf 491) sağlanması yaklaşımına sahip olan ülke kalkınma planlarının bölge, il ve ilçe ölçeğinde hazırlanması yönünde öneriler getirilmiştir.

Plan, Ülkemizde ilk ilçe gelişim planı olarak dikkat çekmektedir. Plan il gelişme planlarını model olarak yapılmıştır. Planın ana amaçları şöyle sıralanabilir.

İlçenin gelişmişlik düzeyinin yükseltilebilmesi, İlçe gelişme stratejilerin belirlenmesi, İlçenin büyüme potansiyeli ve öncelik taşıyan konularının saptanması,

İlçedeki kaynakların kısa, orta ve uzun vadede akılcı kullanımının sağlanması.

Görülmüştür ki, ulaşımaya bağlı Pozantı yaşamı, kendi dinamiklerini otoyol dışına kaydırarak ilçe kalkınmasını sağlayabilir. Bu vizyonla hazırlanan İlçe Gelişme Planı, ilçenin potansiyel kaynaklarını harekete geçirmeyi amaçlamaktadır.

Pozantı ilçe gelişme planı, daha sonra yapılacak olan İl Gelişme Planı ve İl Çevre Düzeni Planı çalışmalarının ilk nüvesini oluşturmuştur. Plan, Adana’da planlama çalışmalarında önemli bir yer teşkil etmektedir.

Adana Valiliği koordinatörlüğünde Mart 2003 tarihinde başlayan Pozantı İlçe Gelişme Planı, bir yıl içinde tamamlanmıştır. Çukurova Üniversitesi, kamu kurumları, mahalli idareler ve sivil toplum kuruluşlarında çalışan uzmanlar tarafından hazırlanan plan, gerek İl planlama, gerekse bölgesel kalkınma çalışmalarına ışık tutacak çalışma yöntemi getirmiştir. Pozantı İlçe Gelişme Planı, hem bölgesel planlama konusunda Adana’da, hem de planlama sahasının ‘ilçe alanı’ olması nedeniyle de ülkemizde bir ilk çalışmadır.*

Pozantı İlçe Gelişme Planı (PİGEP), yeni plan anlayışının gereği olarak sacayağı sistemiyle yapılmıştır. Bu anlayışta planı yapanlar, uygulayanlar, yararlananlar uyum ve eşgüdüm içinde plan sürecinin bütün safhalarına katılarak plan kararlarını almışlardır.

Pozantı İlçe Gelişme Planı (PİGEP) sektörel ve mekansal plan kararlarının alındığı, uygulama ve yatırım projelerinin önerildiği kapsamlı bir rapor ve haritalar şeklinde hazırlanmıştır

Pozantı İlçe Gelişme planı daha sonra yasal zorunluluk haline gelen stratejik planların hazırlanmasına ışık tutacak niteliktedir. Plan hazırlanırken aşağıdaki temel kabullerden yola çıkmıştır.

Plan, Pozantı ilçesinin bütününe kapsamaktadır.

Planlama ilke ve usulleri kullanılmıştır.

Stratejik gelişme hedeflenmiştir.

Stratejik planlama yöntemleri kullanılmıştır.

Katılımcılık esasına göre yapılmıştır.

Yerinde planıcı-uygulayıcı-yararlanıcı üçlünün işbirliğiyle hazırlanmıştır.

Üniversite birikim ve kapasitesi kullanılmıştır.

Yerindelik araştırmaları yapılmıştır.

Rekabet gücü çözümlemesi yapılmıştır.

Sözel ve mekansal planlama birlikte ele alınmıştır.

Tamamen kamu ve mahalli idare kaynaklarıyla yapılmıştır.

Gönüllülük esas alınmıştır.

Plan uygulamasını izleme ve denetleme bağımsız birime bırakılmıştır.

Plan Adana İl Özel İdaresi kararıyla yürürlüğe girmiştir.

Yukarıda Pozantı İlçe Gelişme Planı hazırlanışı, getirisi ve ülkemiz planlaması içindeki yeri ele alınmıştır. Türkiye’de plan ölçütleri açısından bir ilk olan Pozantı İlçe Gelişme Planı hem genel planlama hem de stratejik planlama ilke ve usulleri ile yapılmıştır. Bu yönüyle gelecekte plan yapacak ilçelere rehberlik edecek niteliktedir. Aslında ülke planı, bölge planı, il planı, ilçe planı çizgisi takip edilmesi gerekirken zorunluluk gereği alt planlama biriminden başlanması hazırlanan planı usul ve teknikleri dikkate alındığında zayıf düşürmemektedir. Bunun nedeni de Pozantı İlçe Gelişme Planının hazırlanış, yapılış, uygulama ve izleme yöntemlerinin çağdaş olmasıdır.



Adana foto amatorleri derneği çarpık yapılaşma fotoğraf yarışması arşivinden
Zeliha GÖKDOęAN

İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi*

M. Remzi SÖNMEZ¹-Dr. Osman BALABAN²

Bu yazı, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü tarafından yaptırılan “İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi”nin temel yaklaşımını ve proje kapsamında ortaya konulan stratejileri tartışmaktadır. Yazının amacı, ülkemizde yaygın bir uygulaması bulunmayan ancak uluslararası düzeyde önemi giderek artmakta olan Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimini (BKAY) somut bir deneyimden hareketle tartışmaktır.

1. Proje Hakkında Genel Bilgiler

1.1. Projenin Amacı ve Kapsamı

Ülkemiz kıyı alanlarında kentleşme, sanayileşme, turizm ve ikinci konut gelişimi gibi nedenlere bağlı olarak bir dizi sorunun biriktiği ve mevcut planlama sistemi ile yasal ve kurumsal yapının bu sorunların çözümünde yetersiz kaldığı bilinmektedir. İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi’nin genel amacı, kıyı alanlarındaki mevcut sorunların çözümüne yönelik olarak yeni bir planlama ve yönetim modelinin geliştirilmesi olmuştur. Geliştirilecek bu model çerçevesinde; ülkemiz kıyılarının yalnızca kıyıdan ve sahil şeridinden oluşan sınırlı bir alan olarak değil, çeşitli kaynak ve değerler ile farklı sektörlerin bir arada bulundukları aktif bir bölge olarak ele alınmasının ve planlan-

masının yöntem ve araçları ortaya konulmaya çalışılmıştır.

Proje ile İskenderun Körfezi ve çevresindeki kıyı alanlarında;

- *Yenilenebilir kaynakların sürdürülebilir bir biçimde kullanılması,*
- *Özgün ve yenilenemeyecek nitelikteki kaynakların etkin bir biçimde korunması,*
- *Söz konusu kaynakların hem ekonomik kalkınmaya hizmet etmesini hem de gelecek kuşaklara aktarılmasını güvence altına alacak,*
- *Koruma-Kullanma dengesi iyi kurulmuş,*
- *İlgili tüm kesimleri olabildiğince geniş bir biçimde temsil eden,*
- *Başka çalışmalara da örnek oluşturacak nitelikte,*

Yönetim Modeli ve Stratejik Plan hazırlanması hedeflenmiştir.

Diğer bir deyişle, proje kapsamında; ilki **İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Mekansal Strateji Planı**, ikincisi ise **Kıyı Alanları Bütünsel Yönetim (Kurumsal Yapılanma) Modeli** olan iki temel dokümanın üretilmesi amaçlanmıştır.

Kıyı alanlarının bütünsel yönetimi için geliştirilen Yasal ve Kurumsal Yapılanma Modeli önerisi, bu yazının kapsamı dışında tutulmuş olup, yazıda yalnızca Mekansal Strateji Planı tartışılmaktadır.

¹ Şehir Plancısı, DAMPO Ltd. Şti.

² Şehir Plancısı, ODTÜ Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

* Görsel materyalin hazırlanması için verdiği destekten dolayı Okay Adem’e, yazının ilk versiyonunu okuyup değerli görüş ve önerilerini bizimle paylaşan Planlama Dergisi Yayın Kurulu üyelerine teşekkür ederiz.

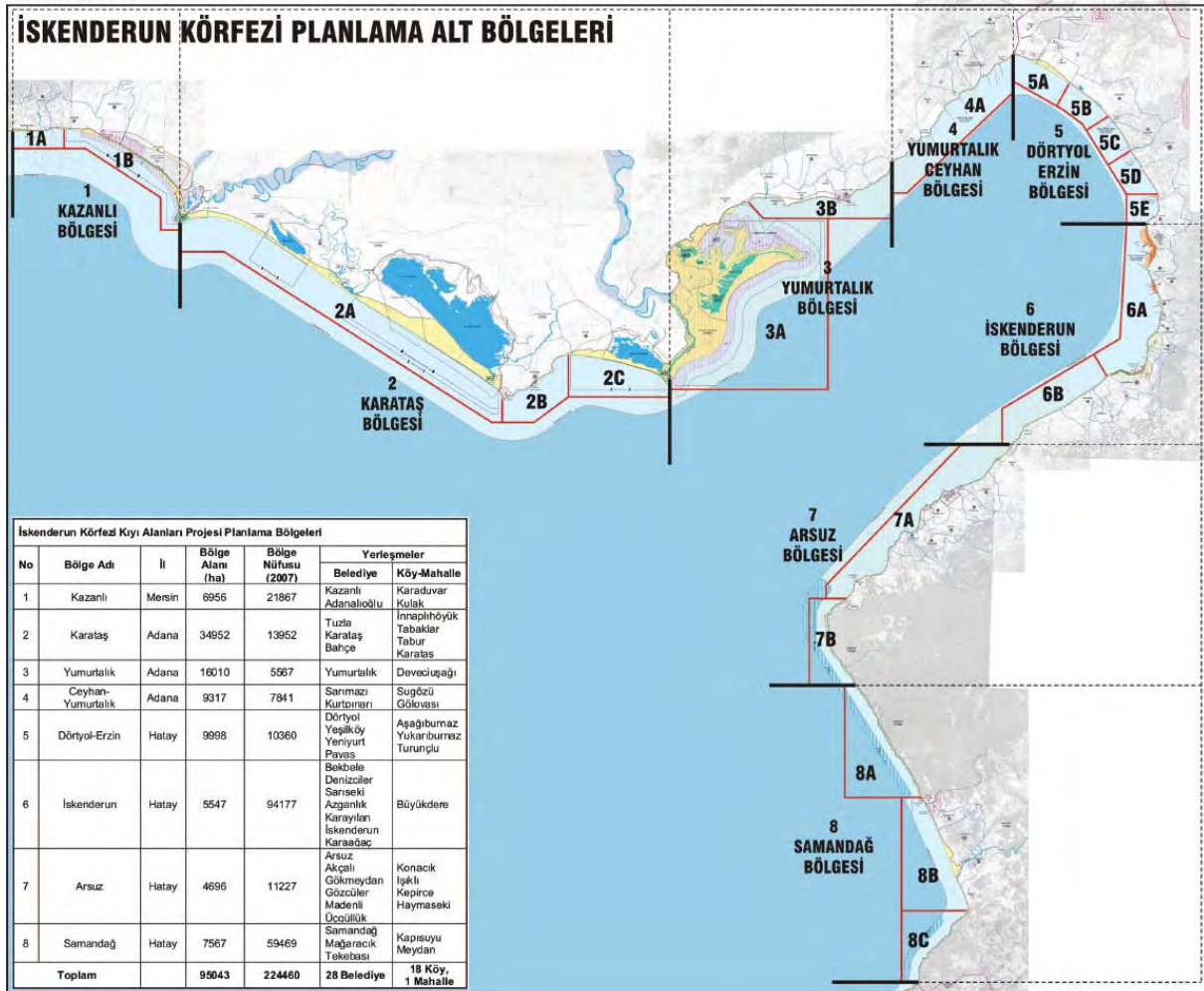
1.2. Proje Alanı

Ülkemiz kıyı alanlarında örnek bir bütünsel planlama ve yönetim modelinin geliştirilmesi için proje alanı olarak seçilen İskenderun Körfezi; coğrafi özellikleri, doğal kaynak potansiyeli ve ekosistem zenginliğinin yanı sıra kentleşme, sanayileşme, ikinci konut gelişmeleri nedeniyle kıyı bölgesi üzerindeki baskıların artarak sürdüğü bir bölgedir. Bölgenin ilerleyen yıllarda bölgesel ve küresel ölçeklerde çalışan bir enerji terminali olması beklenmektedir. Bu beklenti bölgenin önemini giderek arttırmaktadır. İskenderun Körfezindeki mevcut sektörel gelişme eğilimleri arasındaki yarışma, baskı ve uyumsuzluklar, kıyı bölgesi ve deniz ortamını olumsuz bir biçimde etkilemektedir. Bu çerçevede, sahip olduğu sorunlar ve potansiyeller, İskenderun Körfezini örnek bir bütünsel planlama ve yönetim projesi için pilot bölge olarak ön plana çıkarmıştır.

Proje alanı; Mersin'in Akdeniz İlçesi, Karaduvar mahallesi ile Hatay İli, Samandağ İlçe sınırı arasında kalan kıyı kesimini ve kıyının etkileşim içinde bulunduğu bölgeyi kapsamaktadır. Proje alanının uzunluğu 385 km ve kapladığı alan ise 95.000 hektardır. Proje kapsamına, Mersin ilinin doğu kıyıları ile Adana ve Hatay illerinin kıyı kesimleri girmektedir.

Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'na hazırlanan iş tanımında, proje alanının sınırı, kıyı çizgisinden başlayarak kara yönünde en az 1 km derinlikteki bir şerit olarak belirlenmiştir. Ancak çalışmanın ilerleyen aşamalarında alt bölgeler özelinde bu sınır gözden geçirilmiş ve yer yer kara yönünde daha derin bir alanı kapsayacak şekilde yeniden düzenlenmiştir.

Proje kapsamında çalışma alanı, farklı özellikleri ve nitelikleri itibarıyla birbirinden farklılaşan 8 alt bölgeye ayrılmıştır. Proje boyunca çalışma



Resim 1: İskenderun Körfezi Proje Alanı ve Planlama Alt Bölgeleri

alanı bu alt bölgeler bağlamında ele alınmış ve nihai ürün olan strateji planı da bu alt bölgeler özelinde hazırlanmıştır (Resim 1: Proje Alanını ve Alt Bölgeleri Gösteren Harita).

1.3. Projenin Aşamaları

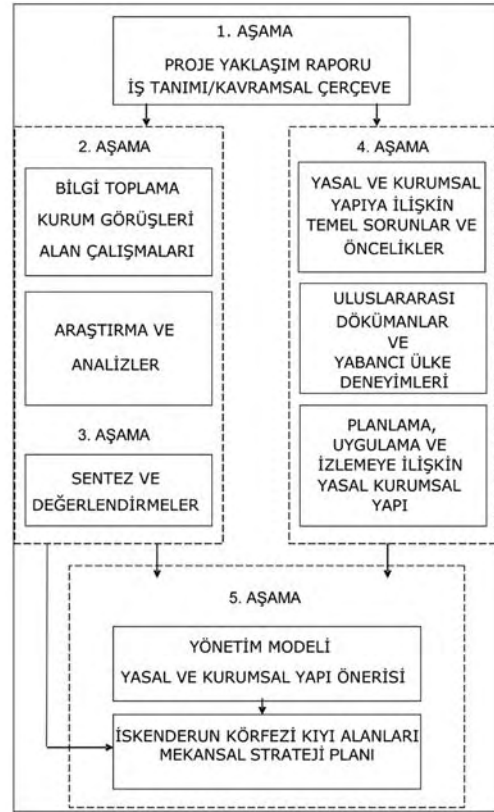
İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi beş aşamadan oluşmaktadır. Bu aşamalardan ilki, iş tanımının netleştirildiği başlangıç aşamasıdır. Başlangıç aşaması ile mekansal strateji planı ve yönetim modelini kapsayan son aşama arasındaki üç aşama ise, eş zamanlı olarak yürütülen hazırlık aşamaları olarak ifade edilebilir. Bu üç aşama kapsamında gerek proje alanına gerek BKAY kavramına ilişkin bilgi, belge ve veriler toplanmış, incelenmiş ve değerlendirilmiştir. Bu değerlendirmeler sonucu elde edilen bulgular, son aşamadaki çalışmalar olan planın ve yönetim modelinin oluşturulması çalışmalarını yönlendirmiştir. Projenin aşamalarını gösteren bir akım şeması Resim 2’de verilmektedir.

2. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi Kavramı ve Kavramın Gelişimi

2.1. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetiminin Tarihsel Gelişimi

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY), kıyı alanından sağlanan faydayı en çoğa çıkarmayı ve bunu yaparken kıyıda yer alan faaliyetlerin birbirleri, doğal kaynaklar ve çevre üzerindeki olumsuz etkilerini en aza indirmeyi hedefleyen bir planlama ve yönetim yaklaşımıdır. BKAY, farklı eğilimler ve çıkarlar arasındaki olası en iyi uzlaşmanın bulunabilmesini ve bir ülkenin sahip olduğu tüm kıyı alanlarının kullanımında bir dengenin sağlanmasını amaçlamaktadır (Dünya Bankası, 1993).

Kıyı Alanları Yönetimi kavramının ilk defa 1972 yılında, ABD Meclisi tarafından hazırlanan Kıyı Alanları Yönetimi Kanunu’nda yer aldığı bilinmektedir. 1970’lerin sonları ile 1980’lerde başka bazı ülkelerde de, kıyı yönetimi alanında girişimlerde bulunulmuştur. Bu girişimleri tanımlamak için kıyı alanları yönetimi, kıyı kaynakları yönetimi gibi birbirinin yerine geçen farklı kavramlar kullanılmıştır. Ancak bu programların çoğunda; kıyı erozyonu, kıyı kullanımı gibi tek bir sektör ile ilgilenilmiş, kıyı alanlarının bütününe ve sahip



Resim 2: İskenderun Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi İş Akış Şeması

olduğu kaynaklara yönelik kapsamlı bir çerçeve oluşturulmamıştır (Dünya Bankası, 1993).

1980’lerin ortalarından itibaren, kıyı alanları gibi karmaşık bir yapıyı tek sektörlü bir bakışla ele almanın zorluklarının ve yetersizliklerinin ortaya çıkması ile Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi kavramı gündeme gelmiştir. Haziran 1992’de Brezilya’nın Rio de Janeiro kentinde toplanan Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı Dünya Zirvesi’ne hazırlık çalışmalarında, kıyı ülkelerinin Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi altyapılarını geliştirmeleri teşvik edilmiştir. Rio’da tüm ülkeler tarafından kabul edilen Gündem 21 Eylem Planı Belgesinin 17. Bölümünde, Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimine yer verilmiştir (Dünya Bankası, 1993). Bu kapsamda; “okyanusların, kapalı ve yarı-kapalı denizler de dahil olmak üzere her türlü denizin ve kıyı alanların korunması ve bunların canlı kaynaklarının korunması, rasyonel kullanımı ve geliştirilmesi” için eylem alanları ve biçimi tanımlanmıştır.

Tablo 1: Kıyılardaki Kullanımlar, Faaliyetler ve Kaynaklar Arasındaki Olası Etkileşimler

Faaliyetler Etkiler	Etkiler								Olası Önleyici Eylemler
	Kentleşme	Turizm	Sanayi	Enerji Üretimi	Balıkçılık Su Ürün. Yetiştir.	Ulaşım	Ormanlık	Tarım	
Deniz Kirliliği	↑↑ ←	↑↑ ←	←	←	↑↑ ←	←	←	←	Atık toplanması ve arıtılması için yeterli faaliyetler. Noktasal olmayan kirlilik kaynaklarının kısıtlanması
Tatlı Su Kirliliği	↑↑ ←	↑↑ ←	↑ ←	↑ ←	↑↑ ←	←	←	↑↑ ←	Yukarıdakilere ilave olarak, su toplama havzalarının korunması. Aşırı su pompalanmasının önlenmesi
Hava Kirliliği	↑ ←	↑↑	←	←		←	↑	←	Kirlilik azaltılması için ekipman, fosil yakıtlarının sınırlandırılması, toplu ve kamusal ulaşımın teşviki
Deniz Kaynaklarının Kaybı	←	↑ ←	←	←	↑↑ ←	←	←	←	Balıkçılığın yönetilmesi, deniz rezervlerinin tanımlanması, denizden çekmenin/çıkarmanın kısıtlanması, doğal kumsallar ile ilgili hususların teşvik edilmesi
Karasal Kaynakların Kaybı	←	↑↑ ←	←	←		←		←	Korunacak alanların belirlenmesi, açık alanların korunması, zarar görmüş açık alanların rehabilite edilmesi, mekansal fırsatların açık tutulması
Kültürel Kaynakların Kaybı	←	↑↑ ←	←	←		←			Sitelerin, yapıların ve anıtların belirlenmesi, yeni ve uyumlu kullanımların teşviki, bina yüksekliği ve malzemesi hakkında sınırlamalar, korozyon etkilerinin rehabilitasyonu
Kamusal Erişimin Kaybı	←	↑ ←	←	←	←	←			Kamusal erişim hakkını güvence altına alacak düzenlemeler, erişimin önündeki engellerin kaldırılması, kamusal ve özel hakların net bir biçimde tanımlanması
Toprağın Bozulması	←		←	←			←	↑↑ ←	Hava kirliliğini azaltmak için ekipman, toprak kaymasını önlemek için iyi çiftçilik uygulamaları
Gürültü ve Yoğunluk	↑↑ ←	↑↑ ←	←	←		←			Gürültüyü kaynağında azaltacak ekipman, akustiği olan binalar ile engeller, gürültü yaratan faaliyetlerin yer seçimi üzerinde kısıtlamalar

Sembol olarak kullanılan okların yönü, muhtemel etkileşimin yönü olarak ve sayısı ise (bir ya da iki ok) şiddeti olarak algılanmalıdır. (Kaynak: UNEP, 1995)

Rio Konferansının ardından Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP), Barselona Konvansiyonu ile Akdeniz Eylem Planı çalışmaları bağlamında edinilen bilgi ve deneyimden de yola çıkarak kılavuz niteliğinde bir çalışma hazırlamıştır. Kılavuz çalışmasının amacı; Gündem 21 dokümanında yer alan kararların hayata geçirilmesi için somut ve net ilkeler, esaslar ve yöntemler önerilmesi olmuştur (UNEP, 1995). Kılavuza, çeşitli gözden geçirme çalışmalarından sonra son şekli 1994 yılında verilmiştir. 1995 yılında UNEP'in Bölgesel Denizler Raporları ve Çalışmaları kapsamında 161 numaralı kitabı olarak yayınlanmıştır. O tarihten bugüne kadar da, UNEP'in kıyı yönetimi konusunda genel bir rehber ya da kılavuz nitelikli tek çalışması olarak gelmiştir (UNEP, 1995).

2.2. Bütünsel Kıyı Alanları Yönetiminin Kavramsal Gelişimi

2.2.1. Kıyı Alanlarının Önemi

Kıyı alanları, önemli doğal kaynaklar barındıran ve bu çerçevede insan topluluklarının kullanımı için fiziksel ve biyolojik fırsatlar sunan kaynak sistemleridir. Kıyı alanlarındaki kaynaklar, pek çok ekonomik faaliyetin girdisi konumundadır. Kıyılara yakın sularda yapılan balıkçılık ve su ürünleri üretimi ile alçak kıyı alanlarında yapılan tarım, kıyı alanlarındaki temel ekonomik faaliyetlerdir. Rekreasyon ve turizm gibi kıyasal kaynaklara ek değer katan faaliyetler ise, birçok kıyı devletin en önemli gelir ve döviz kaynağını oluşturmaktadır.

Kıyılar, tarih boyunca ülkelerarası ekonomik ve kültürel temas alanları olmuştur. Günümüzde dünya ticareti büyük oranda denizyolu ile yapılmaktadır. Bu da kıyılarda liman, boru hattı, tersane gibi önemli altyapıları gerektirmektedir.

Güncel çevre sorunları da kıyı alanlarının önemini arttırmıştır. Küresel ısınmaya bağlı deniz suyu seviyesindeki yükselişin alçak kıyı alanlarında önemli etkiler yapacağı bilinmektedir. Deniz yüzeyi sıcaklık ortalamasının artışının ise; kasırgaların sıklığının artışı ve bunların etki alanlarının genişlemesine neden olabileceği vurgulanmaktadır (Dünya Bankası, 1993).

Özetle, kıyı alanları önemli doğal varlıklar ve kaynaklar barındıran ve bu varlık ve kaynakların

yarattığı ekonomik gelişme potansiyeline sahip alanlardır. Ancak son yıllarda etkisi giderek artan küresel ısınma ve deniz suyu seviyesinin yükselmesi, kıyılardaki kaynakları olumsuz yönde etkilemektedir. Bu da kıyı alanlarına yönelik ilgi ve hassasiyetin giderek artmasına neden olmaktadır. Bu sürecin temel sonucu ise, kıyı alanlarının etkin ve rasyonel bir biçimde yönetimini sağlamayı hedefleyen BKAY ve benzeri yaklaşımların uygulanmasına dönük girişimlerin hızlanması olmuştur.

2.2.2. BKAY Kavramının Amacı ve İçeriği

Uluslararası çalışma ve deneyimlerin hemen hepsi BKAY'ın amacı, kapsamı, içeriği ve işlevi konularında büyük ölçüde ortaklaşmaktadır. Bu çalışmaların çoğunda BKAY'ın temel amacı; kıyı alanlarındaki doğal kaynakların sürdürülebilir bir biçimde kullanımı ve bu alanlardaki biyolojik çeşitliliğin korunması olarak ifade edilmektedir (Clark, 1992).

Birleşmiş Milletler Çevre Programı (UNEP, 1995), Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimini "kıyı alanlarında sürdürülebilir gelişme için sürekli, önlem alıcı ve uyarlanmış bir kaynak yönetim süreci olarak" tanımlamaktadır. Avrupa Komisyonu (1999) ise, Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi'nin amacını, "kıyı alanlarının duyarlı, sınırlı ve baskı altındaki mekanlar olduğu göz önüne alınarak, kamu ve yerel grupların uyumlu ve birlikte eylemlerine olanak verecek bütünleşik politika ve stratejilere dayalı bir yönetim biçiminin oluşturulması" biçiminde ifade etmektedir.

Yukarıdaki tanımlarda da görüldüğü üzere, uluslararası çalışmalarda ortaya konan BKAY yaklaşımının temel vurgusu; ekonomik gelişmenin yaşayan doğal kaynaklar üzerindeki olumsuz etkilerinin en aza indirilmesi ve bu çerçevede farklı ekonomik faaliyetler ile insan eylemlerinin kıyılardaki ekosistemle ve doğal değerler ile uyumlu hale getirilmesidir. Bunların da tekil uygulama ve çabalarla gerçekleştirilmesinin mümkün olamayacağı, ancak bütünsel ve kapsamlı bir politika, planlama ve yönetim yaklaşımı çerçevesinde yapılabileceği öne sürülmekte ve BKAY da böylesi bir yaklaşım olduğu için önerilmektedir (Clark, 1992).

Gündem 21 Eylem Planı dokümanının 17. bölümünde Kıyı Alanları Yönetiminin Genel Amaçları aşağıdaki şekilde tanımlanmaktadır:

- a) *Uyumlu ve dengeli kullanımı teşvik etmek için ilgili tüm sektörleri kapsayan entegre bir politika ve karar alma süreci sağlamak,*
- b) *Kıyı alanlarının mevcut ve tasarlanmış kullanımlarını ve bunların karşılıklı etkilerini belirlemek,*
- c) *Kıyı yönetimi ile ilgili iyi tanımlanmış konular üzerinde yoğunlaşmak,*
- d) *Önemli projelerin etkilerinin önceden değerlendirilmesi ve sistematik biçimde gözlenmesi de dahil olmak üzere, proje planlamasında ve uygulamasında koruyucu ve ihtiyati yaklaşımlar kullanmak;*
- e) *Kirlilik, deniz erozyonu, kaynak kaybı ve yaşam ortamının tahrip olması da dahil olmak üzere, kıyı ve deniz alanlarının kullanımı sonucunda meydana gelen değer değişikliklerini yansıtan, ulusal kaynak ve çevre muhasebesi gibi yöntemlerin geliştirilmesini ve uygulanmasını teşvik etmek;*
- f) *İlgili bireylerin, grupların ve örgütlerin mümkün olduğu ölçüde, ilgili bilgilere erişmesini sağlamak, kendilerine uygun düzeylerde planlama ve karar alma süreçlerine katılma ve istişarelerde bulunma fırsatı tanımak”*

2.2.3. Kıyı Alanının Tanımlanması

BKAY’ni benzeri diğer çalışmalardan ayırt eden önemli bir özellik, BKAY kapsamında kıyı alanlarının, denizi ve karayı birlikte ve bütün olarak içeren bir alan olarak ele alınmasıdır. Bütünleşik bir kıyı alan yönetimi programında kıyı alanlarındaki sular ile bunların doğrudan etkisi altındaki kara parçalarının tek ve bütünsel bir yaklaşım dahilinde ele alınmasının zorunlu olduğu ifade edilmektedir. Bu çerçevede sahil şeritlerinin, alçak-basık kıyıların, gel-git olaylarının etkilediği alanların, kıyı göllerinin (lagünleri) ve açık denizlerin tümünün tek ve bölünmez bir kaynak olarak ele alınmasının gerekli olduğu, planlama ve yönetimin de böylesi bir yaklaşımla gerçekleştirilmesinin önemli olduğu vurgulanmaktadır (Clark, 1992).

İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi kapsamında da kıyı alanları, benzer bir yaklaşım ile ele alınmış ve tanımlanmıştır. Projeye esas olacak kıyı alanı sınırlarının belirlenmesinde esas alınan temel ölçüt, kıyı üzerinde etkisi bulunan doğal ve ekolojik süreçler ile insan faaliyetlerinin niteliği ve etki derecesi olmuştur. “Kıyı Alanı” tanımının, 3621 sayılı Kıyı Kanunu’nda yer alan “kıyı” tanımına göre daha geniş bir coğrafi alanı kapsamı gerektiği temel bir yaklaşım olarak benimsenmiştir.

Akarsu havzaları, bölgesel yerleşme deseni, coğrafi eşikler, doğal kaynakların dağılımı, ekolojik sistem bütünlüğü, yerleşmelerin ve ekonomik faaliyetlerin mekansal dağılımı, yönetsel bölünme ve sınırlar, planlama koruma, gelişim vb. amaçlı bölgeleme kararları, yasal düzenlemelerle verilmiş kurumsal yetkiler, kara yönünde sınır belirlemede etkili olan unsurlar olarak ortaya çıkmıştır.

Deniz yönünde ise, karasal faaliyetlerin deniz ortamına olan etkileri ile deniz ortamındaki canlı ve cansız kaynakların varlığı ve bunlara ilişkin araştırma, işletme ve kullanım imtiyazları, denizcilik ve balıkçılık faaliyetleri öne çıkmıştır.

2.2.4. BKAY’nin Aşamaları

BKAY gibi kaynak yönetimi amaçlı bir çalışmanın ve çalışma kapsamında alınacak kararların, üç farklı aşamada gerçekleştirilmesi önerilmektedir. Bunlar; başlangıç aşaması, planlama aşaması ve uygulama aşamasıdır (UNEP, 1995).

Başlangıç aşamasında, BKAY çalışmasını tetikleyen faktörlerin, diğer bir deyişle ilgili kıyı alanında eyleme geçilmesini gerektiren ihtiyacın analizinin yapılması önerilmektedir (UNEP, 1995).

Planlama aşaması ise; hedefler ile politikaların belirlendiği ve kıyı alanında gerçekleştirilecek üretime ilişkin strateji setlerinin seçileceği aşama olarak ifade edilmektedir. Planlama aşaması hedeflerce yönlendirilen bir karar verme sürecidir. Bu süreçte; gelecekte meydana gelecek olayların ve gelişmelerin öngörülmesi, inceleme ve değerlendirme yapmaya olanak verecek bir yetkinlik ile gereken çözümleri üretecek yaratıcı düşünme kapasitesinin devreye sokulması gerektiği vurgulanmaktadır (UNEP, 1995).

Tablo 2: BKAY Sürecindeki Aşamalar, Safhalar, Eylemler ve Çıktılar

Sektörel Girdiler	Aşamalar	Safhalar	Eylemler	Çıktılar	Politik Kararlar
Tetikleyiciler: eski ve yeni kararlar ile dışsal etkiler	BAŞLANGIÇ	BKAY'IN BAŞLATILMASI	BKAY'ın önkoşullarının analizi Öneri (kesin olmayan) alan sınırlarının tespiti BKAY'ın başlatılması için öneri hazırlanması	BKAY'ın hazırlık safhası için öneri	BKAY'ı başlatmak
Sektörel sorun tanımlamaları	PLANLAMA	ÖZ HAZIRLIK ÇALIŞMALARI	Kıyı alanının tanımlanması Sektörel ve sektörler arası sorunların tespiti Genel amaç ve hedeflerin önerilmesi Öneri stratejinin, gelişme çevresinin ve bakış açısının hazırlanması Bilgi ve enformasyon eksikliklerinin tanımlanması BKAY için gerekli olan yasal, kurumsal ve mali ihtiyaçların tanımlanması Bütünlük Kıyı Ana Planı hazırlık prosedürü için öneri	Kıyı Profili BKAY Programı	BKAY'ı uzun erimli ve sürekli bir süreç olarak oluşturmak
Sektörel analiz ve tahminler		ANALİZ VE TAHMİNLER	Sorun odaklı yeni araştırmaların yapılması (bilgi eksikliğinin giderilmesi için) Sosyo-ekonomik ve doğal sistemlerin analizi Gelecekteki talebin tahmini Sektörler arası senaryoların üretilmesi ve tercih edilen senaryonun seçimi	Alternatif Senaryolar	
Sektörel hedeflerin ve stratejilerin tanımlanması		HEDEFLERİN VE STRATEJİLERİN BELİRLENMESİ	Sektörel ve sektörler arası amaç ve hedef önerilerinin tespiti Yasal gereksinimleri, mali ve kurumsal düzenlemeleri içeren alternatif stratejilerin hazırlanması Stratejilerin değerlendirilmesi ve seçimi	Yönetim Stratejisi	Amaç, hedef ve stratejilerin onaylanması
Sektörel Planlar	UYGULAMA	DETAYLI PLANLAR İLE YÖNETSEL POLİTİKALARIN ENTEGRASYONU	Karasal ve deniz kullanımlarının tahsisi Uygulama prosedürleri ve uygun araçların önerisi Uygulama safhalarının tanımlanması Taslak Bütünlük Kıyı Ana Planının onaya sunumu	Bütünlük Kıyı Ana Planı	Bütünlük Kıyı Ana Planı ile ilgili politikaların yürürlüğe girmesi
Sektörel planlar ve politikalar		PLANLARIN UYGULANMASI	BKAY öneri ve politikalarının aşamalandırılması Gelişme kontrolü için ekonomik, düzenleyici ve çevresel değerlendirme araçlarının uygulanması İlgili kurumların BKAY'a uyarlanması	ÇED (çevresel etki değerlendirmesi) FMA (fayda-maliyet analizi)	Gelişme kontrolü sürecinde kullanılacak uygulama araçlarının onaylanması
Sektörel izleme		İZLEME VE DEĞERLENDİRME	Sektörler arası sorunların yeniden tanımlanması İlgili araçlardan yetersiz olanların belirlenmesi	Değerlendirme Çalışması	BKAY sürecinin güncellenmesi

Kaynak: UNEP, 1995

PLANLAMA
2009/1

Uygulama aşaması ise, hazırlanan planın yaşama geçirilmesi için gereken araçların ortaya konulduğu aşamadır. Bu aşama; eyleme ve uygulamaya dönük kararların verildiği, plan hedefleri doğrultusunda ilgili yasal, yönetsel ve toplumsal örgütlerle etkileşim içinde çalışmaların yapıldığı ve halk katılımının sağlandığı aşama olarak tanımlanmaktadır (UNEP, 1995).

Tüm bu süreçlerin döngüsel bir biçimde ve geri besleme mekanizmaları ile desteklenen bir yapıda yönetilmesinin önemli olduğu da ayrıca belirtilmektedir (UNEP, 1995).

3. İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi

Bu bölümde İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesinin ana hatları ile proje kapsamında üretilen temel karar ve stratejiler, alt bölgeler temelinde açıklanmaktadır. Bölümün sonunda, örnek teşkil etmesi bakımından sadece üç alt bölge özelinde görsel dokümanlar da sunulmaktadır.

3.1. Proje Alanının Arazi Kullanım Durumu

İskenderun Körfezinde, kentsel yerleşmeler yer yer kıyıya paralel uzanmakla birlikte, genellikle kıyıdan uzaktadır. Kentsel koridorun kıyıya temas bölgelerinde, çeşitli büyüklüklerde kentsel ve kırsal yerleşmeler, sanayi alanları, askeri bölgeler, turizm ve rekreasyon alanları gibi kullanımlar yer almaktadır.

Proje kapsamında alan büyüklüğü 95.000 hektar olup, bunun %11'i yerleşik alanlardan, %89'u ise yerleşim dışı alanlardan oluşmaktadır. Yerleşik alanların ise %48'i kentsel ve kırsal konut ile ikinci konut yerleşim alanlarından, %36'sı çalışma alanlarından, %3'ü sosyal donatı alanlarından ve %13'ü de altyapı ve hizmet alanlarından oluşmaktadır.

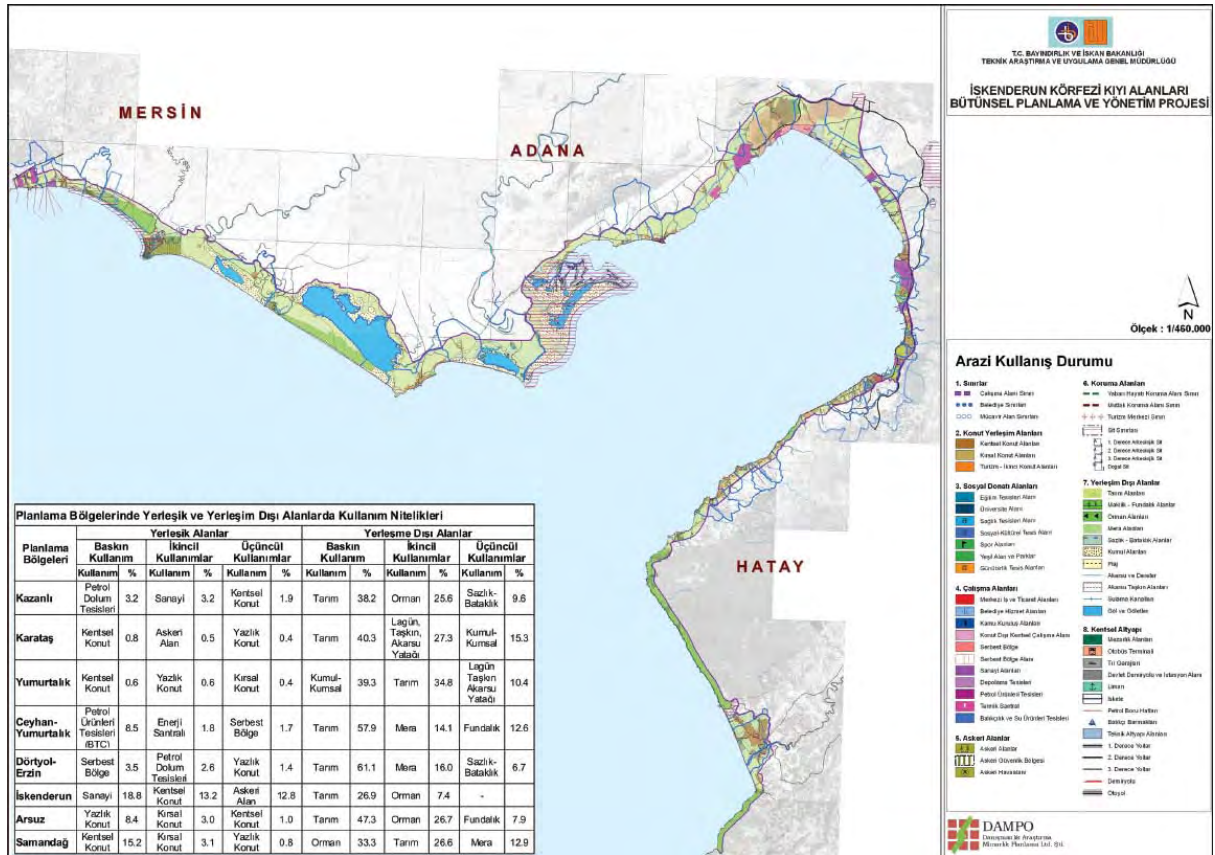
Proje kapsamında tanımlanan 8 alt bölge, konumu, coğrafi yapı özellikleri ve doğal kaynak potansiyellerine bağlı olarak gerek yerleşik ve yerleşim dışı alanların dağılımı, gerekse baskın arazi kullanımları bakımından farklılaşmaktadır. 8 alt bölge genelinde yerleşik alanlar, İskenderun alt bölgesi hariç, oldukça düşük oranda olup, %2 ile %20 arasında değişmektedir.

Karataş ve Yumurtalık alt bölgelerinde yerleşik alanlar %2 oranında olup, her iki alt bölgenin genel karakteristiğini, Seyhan ve Ceyhan nehirlerinin oluşturduğu deltalar, kıyı kumulları, kumsallar ve Lagün gölleri biçimlemektedir. Karataş ve Yumurtalık alt bölgeleri arasında biyolojik çeşitlilik ve yaban hayatı açısından zengin bir ekosistem yaratan bu kaynaklar ile bunları çevreleyen sazlık-bataklık alanlar, tarım alanları, meralar ve yer yer ormanlık alanlardan oluşan yerleşme dışı alanların oranı %98'dir.

Kazanlı, Yumurtalık-Ceyhan ve Erzin-Dörtyol alt bölgelerinde ise, yerleşik alanların oranı %10 ile %16 arasında değişmektedir. Bu alt bölgeler, kıyı kesiminde ülke ve bölge ölçeğinde önemi olan sanayi tesisleri, petrol ürünleri ve enerji tesisleri ile serbest bölge faaliyetlerinin yoğunlaştığı ve baskın kullanımlar olarak öne çıktığı alt bölgelerdir. Bu alt bölgelerde yerleşim dışı alanların oranı %84 ile %89 arasında değişmektedir. Kıyıdan içeride kalan kırsal yerleşmelerde tarımsal faaliyetler önemini sürdürmekte olup, tarım alanları, yerleşim dışı alanlar içerisinde baskın kullanım olarak Kazanlı alt bölgesinde %38, Yumurtalık-Ceyhan alt bölgesinde %60 ve Erzin-Dörtyol alt bölgesinde ise %61 orana sahiptir.

İskenderun alt bölgesi, proje alanında yerleşik alanların %64 ile en yüksek oranda bulunduğu alt bölgedir. Kent ve çevresinde İskenderun Limanının yanı sıra ülke ve bölge ölçeğinde önemli sanayi tesislerinin yer alması, bölgede kentsel gelişmeleri hızlandıran temel dinamikler olmuştur. Yerleşik alanlar içerisinde sırasıyla sanayi alanları (%16), kentsel nitelikli konut alanları (%13), askeri alanlar (%13) ve liman-iskele vb. deniz yapıları (%6) en büyük paya sahiptir.

Arsuz ve Samandağ alt bölgelerinde kıyıda çok sayıda belde ile kırsal yerleşmeler yer almakta ve her iki bölgede de yazlık konut alanları giderek artmaktadır. Arsuz alt bölgesinde %14 oranındaki yerleşik alanların ana niteliğini yazlık konut alanları, Samandağ alt bölgesinde %20 olan yerleşik alanların ana niteliğini kentsel konut alanları oluşturmaktadır. Her iki alt bölgede de yerleşim dışı alanlarda tarım ve doğal orman alanları yaygın olarak yer almaktadır. Arsuz'da tarım alanları, Samandağ'da ise orman alanları, yerleşme dışı alanlar içerisinde baskın kullanımlar olarak öne çıkmaktadır. Resim 3'te proje alanının mevcut arazi kullanım durumu gösterilmektedir.



Resim 3: İskenderun Körfezi Proje Alanı Mevcut Arazi Kullanış Durumu

3.2. Proje Alanında ve Alt Bölgelede Nüfus

3.2.1. Mevcut Durum

Proje alanına 28 Belediye, 18 köy ve 1 mahalle girmektedir. Bunlardan bir kısmının esas yerleşim alanı proje sınırı dışında olup, sadece kıyı kesimi proje kapsamında kalmaktadır. Proje kapsamındaki yerleşmelerin 2007 yılı nüfusu toplam 502.921 kişi olup, proje kapsamında kalan alanların 2007 yılı toplam nüfusu 224.640 kişidir.

Adana İli'nde nüfusun yalnızca %1,4'ü kıyı bölgesinde, diğer bir deyişle proje sınırları içindeki 1 ila 5 km'lik kıyı bandında bulunmaktadır. Adana İli'nde nüfus, bölge merkezi olan Adana kenti ile iç kesiminden geçen doğu-batı doğrultulu ulaşım aksları boyunca yığılma göstermektedir. Kıyı kesiminin önemli bir kısmı sulak alan niteliğindeki delta ve lagünlerden oluştuğundan bu bölgelerde yerleşik nüfus azdır.

Hatay İli'nde, nüfusun %12,6'sı proje sınırları içindeki 1 ila 5 km'lik kıyı bandında, %32,1'i ise kıyı bölgesindeki yerleşmelerde yaşamaktadır. Hatay İli'nde, dağlar kıyıya yaklaşmakta olduğundan yerleşmeler kıyı boyunca yer seçmiştir. İskenderun Kenti, kıyıda yer alan en büyük yerleşmedir. İskenderun'un kuzeyinde, İsdemir'in etkisiyle büyüyen ve son 15-20 yılda belediye statüsü kazanmış yerleşmeler bulunmaktadır. Benzer biçimde, İskenderun'un güneyindeki yerleşmeler, yazlık konut gelişmesinin etkisiyle kıyıda büyümektedirler. Samandağ Alt Bölgesinde ise nüfus kıyıda yığılmıştır.

3.2.2. Nüfus Artışı

Proje kapsamındaki yerleşmelerin 1970 ve 2007 yılları arasında nüfusları 25 kat artmıştır. Nüfus artış hızlarında ise sürekli ve düzenli bir düşüş gözlenmektedir. Proje alanı nüfusu 1980'lere kadar Türkiye kentsel nüfus artışının üstünde

PLANLAMA
2009/1

veya paralel artarken, 1980 sonrası artış hızında Türkiye kentsel nüfus artışına görece olarak belirgin bir düşüş görülmektedir.

3.2.3. Yaz Nüfusu

Proje alanındaki yerleşmelerin yaz nüfusları; yazlık konutlar, turizm tesisleri, günübirlik ve rekreasyon faaliyetleri nedeniyle artış göstermektedir. Arsuz alt bölgesi başta olmak üzere, Yumurtalık, Karataş, Samandağ ve Erzin-Dörtöl alt bölgelerinde yaz nüfusunda, yerleşik nüfusa oranla belirgin artışlar söz konusudur.

Proje sınırları içinde, 2007 yılı itibarıyla 20.820 yazlık konutun bulunduğu saptanmıştır. Bunun 3880'i Adana İli kıyı kesiminde, 16.330'u Hatay İli kıyı kesiminde yer almaktadır. Turizm belgeli ve belediye belgeli olanlar dahil turizm yatak kapasitesi ise 2320'dir. Ayrıca kamu kuruluşlarına ait dinlenme tesislerinde 2000'e yakın yatak kapasitesi bulunmaktadır.

Mevcut durumda kıyı bölgesinde yazlıklar, dinlenme tesisleri ve turizm faaliyetlerinden ötürü yaz döneminde 92.200 ilave nüfus kapasitesi yaratılmış olduğu tespit edilmektedir. Yaz nüfusunun yoğunlaştığı bölgeler, Arsuz Alt Bölgesi, Erzin-Dörtöl kıyı bandı, Karataş ve Yumurtalık ile Samandağ alt bölgeleridir.

3.2.4. Nüfus Tahminleri

Proje alanındaki yerleşmelerin 2025 yılı nüfusları geçmiş artış eğilimlerine dayalı matematiksel yöntemlerin yanı sıra yerleşmeler için geliştirilen proje ve olası sanayi yatırımlarının etkisi ile çekilebilecek ilave nüfus, bölgedeki yazlık konut ve turizm etkisi ile yer seçecek olan ek nüfus da dikkate alınarak hedef yıldaki toplam nüfus hesaplanmıştır. Tablo 3'te nüfus tahminlerine ait rakamlar sunulmaktadır.

3.3. Gelişme Potansiyeli, Eğilimler, Sorunlar ve Tehditler

3.3.1. Potansiyeller ve Eğilimler

Proje alanı, Türkiye'nin en verimli ve geniş ovalarının yer aldığı Çukurova Bölgesi'nin kıyı alanlarını kapsamaktadır. Temelde bir tarım bölgesi olan Çukurova'da son 50 yılda tarımda ve sanayide önemli gelişmeler olmuştur.

Çukurova Bölgesi'nde tarımsal üretim ve tarıma dayalı sanayilerdeki gelişmelerin yanı sıra demir-çelik ve yan sanayileri ile gübre, çimento ve gıda sanayilerindeki gelişmeler, organize sanayi bölgelerinin kuruluşu, Mersin, İskenderun, BOTAŞ, Toros Tarım ve Demir Çelik Limanları ile Ceyhan ve Dörtöl Petrol Terminallerinin, Mersin ve Yumurtalık Serbest Bölgelerinin kuruluşu bölgenin ekonomik dinamizmini yaratan ve arttıran unsurlar olmuştur. Çukurova Bölgesinin kıyı kesiminde, Ceyhan-Yumurtalık alt bölgesi ile İskenderun alt bölgesi başlıca gelişme odakları olarak ön plana çıkmaktadır.

Proje alanı, limanlar, serbest bölgeler, petrol ürünleri terminalleri, boru hatları, enerji santrali ve demir-çelik sektörü ile ulusal ve bölgesel düzeyde stratejik öneme sahip bir ekonomik çekim bölgesidir. Son dönemde yapılan proje ve yatırımlarla bölgenin gelecekte petrol ürünleri, enerji ve demir-çelik sektöründe önemli bir merkez konumuna gelmesi beklenmektedir. Bakü-Tiflis-Ceyhan Terminalinin enerji yatırımlarını çekmesi ve İskenderun Körfezi'nin ulusal ve uluslararası düzeyde bir petrol ürünleri terminali olacağı beklentisi kıyı kesimindeki temel gelişme eğilimi olarak ortaya çıkmaktadır. Dahası, Yumurtalık-Ceyhan alt bölgesinde Enerji İhtisas Endüstri Bölgesi kurulma çalışmaları başlamıştır.

Tablo 3: Alt Bölgelerin 2025 Yılı Nüfus Tahmini

Alt Bölgeler	2025 Nüfus Tahmini	Yatırım Etkisi	İkinci Konut ve Turizm Etkisi	Toplam Nüfus
Kazanlı	59.825	-	8.900	68.725
Karataş	20.100	-	26.040	46.140
Yumurtalık	8.500	15.000	14.900	38.400
Yumurtalık-Ceyhan	13.000	22.500	-	35.500
Erzin-Dörtöl	157.000	2.000	18.000	177.000
İskenderun	320.770	2.500	27.200	350.470
Arsuz	41.245	-	59.000	100.245
Samandağ	78.600	-	13.160	91.760
Proje Alanı Toplamı	699.040	42.000	167.200	908.240

Proje alanındaki potansiyeller bunlarla da sınırlı değildir. Proje alanının bir bölümünde eko-turizm ve rekreasyon faaliyetlerinin gelişimine olanak tanıyacak doğal ve kültürel kaynaklar bulunmaktadır. Bunların başında; kıyı kesimindeki delta, lagün ve sulak alan sistemleri, biyolojik çeşitlilik içeren doğa koruma alanları gelmektedir. Balıkçılık ve su ürünleri yetiştiriciliği için uygun alanların varlığının yanı sıra kıyıda tarıma uygun alanların varlığı da ayrı potansiyeller sunmaktadır.

3.3.2. Sorunlar ve Tehditler

Proje alanında potansiyeller ve fırsatlar yanı sıra önemli sorunlar ve tehditler de gözlenmektedir. Sorunların başında proje alanı genelinde gözlenen plansızlık ve denetimsizlik sorunu gelmektedir. Koordine edilmemiş yatırımlar, kıyı ve deniz yapıları ile plansız kentleşme nedeniyle İskenderun Körfezi kıyılarındaki doğal ve kültürel kaynaklar olumsuz yönde etkilenmekte, toprak, su ve deniz kirliliği artmaktadır. Bu duruma kıyı yerleşmelerinin, ikinci konut ve sanayi yatırımları nedeniyle denetimsiz büyümesi de katkı yapmaktadır. Diğer bir sorun ise var olan potansiyele karşın turizm sektörünün gelişemeyişi ve turizm kaynaklarının ikinci konut gelişmesinden olumsuz etkilenmesidir. Balıkçılık sektöründe yaşanan sorunlar ve sektörün hızlı ekonomik gelişme karşısında varlığını sürdürmemeye tehdidi ile karşı karşıya kalması da bir başka sorundur. Tüm bu sorunların kaynağında ise kıyı alanlarında bölgesel düzeyde bütünsel ve yönlendirici politika ve stratejilerin yetersizliği ile planlama, uygulama, izleme ve denetim süreçlerinde kurumlar arası işbirliği ve eşgüdüm yetersizlikleri yatmaktadır.

Tehditler arasında en önemli olanlar ise doğal çevreye yönelik tehditlerdir. Bölgedeki hızlı ekonomik gelişmenin ve planlanan yatırımların doğal, tarihi ve beşeri çevre üzerindeki olumsuz etkiler yapmakta olduğu bilinmektedir. Ayrıca petrol ve petrol ürünlerine dayalı kıyı tesisleri ile boru hatlarının ve açık deniz tesislerinin özellikle duyarlı ekosistemlere sahip kıyı bölgelerine ve deniz ortamına olası etkileri ve ekolojik dengeye ilişkin sonuçları da önemli tehditler olarak karşımıza çıkmaktadır. Ayrıca ekonomik gelişmelere bağlı olarak sanayi ve enerji yatırımlarının yoğunlaştığı alanlara göç dalgası beklentisi de bir başka tehdidi oluşturmaktadır.

Proje alanında özetle;

- *Doğal ve beşeri kaynaklarının zengin oluşu güçlü yönü olarak,*
- *Plansız, denetimsiz gelişmeler ve koordinasyon eksiklikleri zayıf yönü olarak,*
- *Doğu Akdeniz’de bir çekim merkezi olması fırsat olarak,*
- *Ekosistem bozulması, kıyı kaynaklarının kaybı, çevresel sorunlar, kirlilik tehditler olarak*

tespit edilmektedir.

3.4. Mekansal Gelişme Stratejileri ve Kararlar

Bu bölümde, İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi kapsamında alt bölgeler özelinde geliştirilen mekansal gelişme stratejileri ve kararlar tartışılmaktadır. Söz konusu stratejiler ve kararlar sektörler temelinde aktarılmakta olup, tüm karar ve stratejiler yerine görece önemli olanlar tartışılmaktadır.

3.4.1. Sanayi ve Enerji Sektörü Gelişme Stratejileri

3.4.1.1. Mevcut Durum

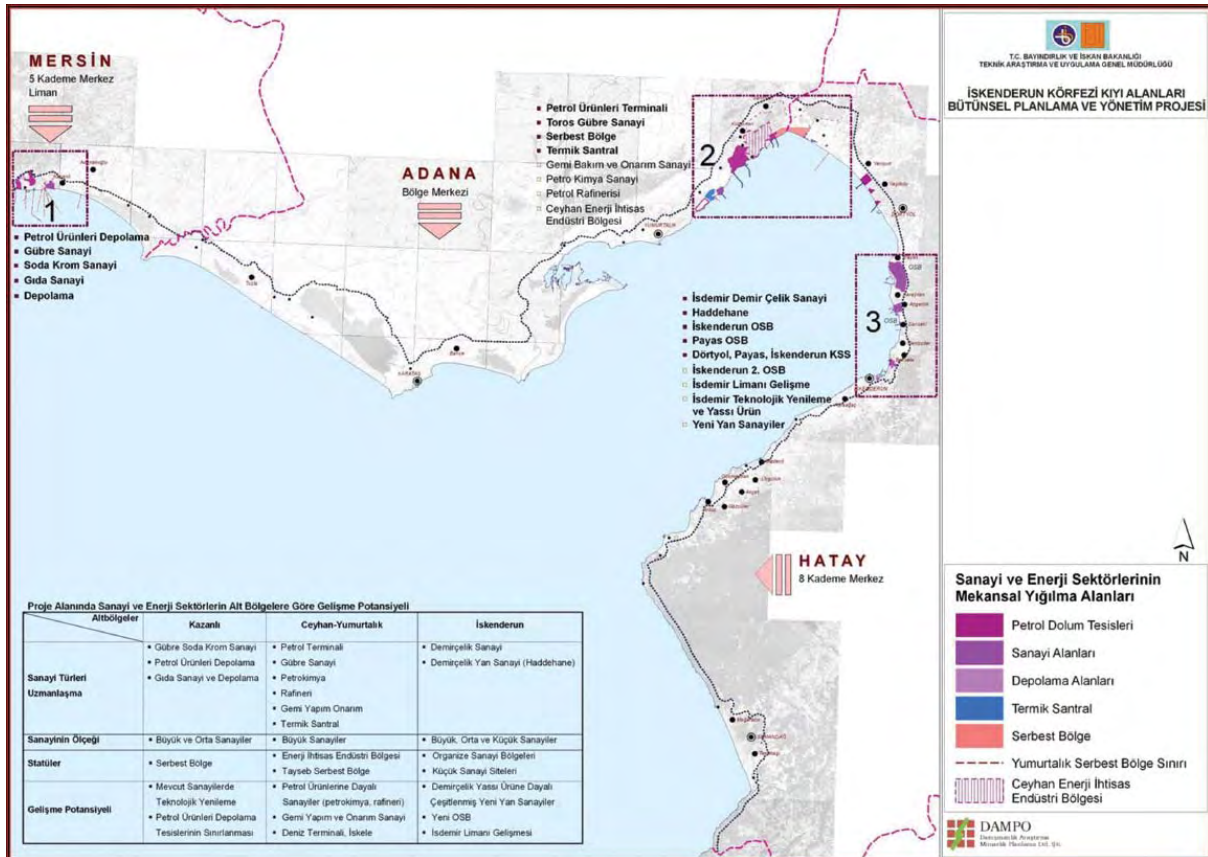
Proje alanında, sanayi ve enerji sektöründeki yatırım ve gelişmelerin, nitelik, potansiyel ve sorunlar açısından farklılaştığı 3 alt bölge, **Kazanlı, Yumurtalık-Ceyhan ve İskenderun** Planlama Alt Bölgeleridir (Resim 5).

Kazanlı Planlama Alt Bölgesi; Mersin Limanı, Serbest Bölge ve Ataş Rafinerisi’nin etkisiyle petrol ve petrol ürünlerine dayalı üretim, depolama ve dağıtım tesislerinin yoğunlaştığı, ayrıca Akgübre, Soda-Krom gibi ulusal düzeyde önemi olan sanayi tesislerinin yer aldığı bir bölgedir. Ambalaj sanayi, bitkisel yağ ve bakliyat fabrikaları ve depolama tesislerinin de bulunduğu Kazanlı’da sanayi gelişmesi devam etmektedir.

Yumurtalık-Ceyhan Planlama Alt Bölgesi; Kerkük-Yumurtalık, Bakü-Tiflis-Ceyhan, proje halindeki Trans Anadolu gibi petrol boru hatları ile planlanmakta olan Enerji İhtisas Endüstri Bölgesinin, İSKEN-Sugözü Termik Enerji Santralinin, TAYSEB-Toros Yumurtalık Serbest Bölgesinin ve Toros Gübre Fabrikasının yer aldığı bölgedir. Yumurtalık Serbest Bölgesi bölgede sanayi üretiminin pazarlama, depolama ve dağıtım merkezidir.



Resim 4: Kazanlı Alt Bölgesinden Görünüm



Resim 5: Iskenderun Körfezi Sanayi ve Enerji Sektörlerinin Mekansal Yığılma Alanları

BTC Ceyhan Terminali, ulusal ve uluslararası enerji yatırımlarını bölgeye çekmekte, petrol rafinerisi, petro-kimya tesisleri, petrol boru hatları, iskele deniz terminali ve tersane yatırımlarının bölgede yer seçme eğilimi artmaktadır. Bölgede mevcut ve olası yatırımlara bağlı olarak deniz trafiğinin artması beklenmektedir.

Yumurtalık-Ceyhan Alt Bölgesi, sanayi ve enerji yatırımlarının gelişimini kısıtlayan eşikler açısından kritik bir bölgedir. Bölgenin afetler açısından taşıdığı tehlikeler, doğal kaynaklara dayalı eşikler, kirlilik yükleri ve kaza riskleri bu bölgede sanayi ve enerji yatırımlarının, çevresel etkileri açısından önemle değerlendirilmesini gerektirmektedir.

İskenderun Planlama Alt Bölgesi; büyük ölçekli sanayi yatırımlarının, organize sanayi bölgelerinin ve liman-iskele gibi deniz yapılarının yer aldığı bir bölgedir. Liman faaliyetleri ile demir-çelik sanayine yönelik yatırımlar bu bölgede yoğunlaşmaktadır. İskenderun demir çelik fabrikaları ile birlikte Sarıseki ve Payas organize sanayi bölgelerinde 35'in üstünde büyük sanayi kuruluşu ve 100'e yakın küçük ölçekli sanayi tesisi bu alt bölgede konumlanmıştır. İSDEMİR'in özelleştirilmesi, modernizasyonu ve yassı mamül üretimine geçişle bağlantılı olarak gündeme gelen yeni yan sanayi yatırımları, bölgenin, demir-çelik ve metal sektöründe önemli bir merkez olma potansiyelini güçlendirecektir.

İskenderun alt bölgesi ve çevresinde mekansal, çevresel ve ekonomik olarak istikrarlı ve sürdürülebilir bir gelişme ortamının yaratılabilmesi için, mevcut potansiyellerin, kıyı alanlarındaki jeolojik ve topoğrafik eşiklere, doğal kaynaklara, bölgesel altyapı ve yerleşme desenine dayalı eşiklerle birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir.

3.4.1.2. Mekansal Gelişme Stratejileri

Proje kapsamında sanayi ve enerji sektöründeki yatırım ve gelişmelerin, 3 alt bölgeye yönlendirilmesi önerilmektedir.

Kazanlı Planlama Alt Bölgesi'nde, Kazanlı ve Karacailyas yerleşmeleri ile sınırlı kalmak kaydı ile

- Karaduvar'daki mevcut petrol ürünleri depolama tesislerinde ve bunların deniziçi ve kara boru hatlarında, teknolojik afet

güvenliğinin sağlanması ve petrol sızıntılarının önlenmesi dışında, yeni yatırımlara izin verilmemesi, bu tesislerin çevresinde sağlık koruma bandı oluşturulması,

- Kazanlı planlarında yer alan petrol ürünleri depolama alanı dışında yeni tesislere izin verilmemesi, planlı alanda yapılacak tesislerde çevre kirliliği ve teknolojik afet risklerine karşı yasal düzenlemeler ve teknik standartlara uyulması,

- Denizçi boru hatları, kara bağlantısının Karaduvar'da ve Kazanlı'da birer noktadan sağlanması için gerekli organizasyon ve yatırımın yapılması,

- Sanayi, enerji ve depolama yatırımlarının, deniz kaplumbağaları üreme alanı olan kıyıya ve Tarsus KTKG bölgesine olası olumsuz etkilerinin ve yaratacağı kirliliğin önlenmesi için tampon bölge oluşturması

önerilmektedir.

Ceyhan-Yumurtalık Planlama Alt Bölgesi'nde;

- Mevcut tesislerin kapasite artırımı ve yeni yatırım taleplerinde eşikler, afet riskleri ve kıyı ve doğal çevrenin taşıma kapasitesi, çevre kirliliğine ilişkin üst sınırlar ve standartlara uyulması, ulusal ve uluslararası standartlarda belirlenen çevre dostu teknoloji kullanımı koşulunun aranması,

- Bölgede petrole dayalı yatırımlara, petrol rafinerisi, petrol ve doğalgaza dayalı çevrim santralleri, gemi bakım ve onarım sanayi dışında diğer sektörlerde yeni yatırım taleplerine izin verilmemesi,

- Gelişmekte olan deniz araçlarına hizmet vermek ve kapasite artırımı amacı ile mevcut deniz yapılarına yapılacak yatırımlar dışında yeni yatırımlara izin verilmemesi,

- Yatırımların, Enerji İhtisas Endüstri bölgesi, serbest bölge, organize sanayi bölgelerinde yer almalarının sağlanması, deniz ve karada gerekli bölgelerin askeri güvenlik bölgesi statüsüne alınması, her türlü ortak altyapı gelişimi için altyapı birliklerinin oluşturulması,

- Bölgenin batısında ekolojik bakımdan duyarlı doğa koruma alanları, doğusunda tarım alanları ve su kaynakları olması nede-

niyle, yatırımların ve yeni yerleşim taleplerinin bu bölgelere yayılmaması için planlarda karar getirilmesi, ağaçlandırma benzeri tampon bölgeler oluşturulması,

- Yatırımların yer seçiminde birbiri ile uyumlu tesislerin bir arada planlanması, doğal ve teknolojik risklere karşı ve çevre kirliliğinin önlenmesi amacı ile, yeşil bant, çekme mesafesi ve benzeri önlemlerin yasal düzenlemeler ile teknik norm ve standartlara uygun olarak planlanması

önerilmektedir.

İskenderun Planlama Alt Bölgesi'nde;

- İskenderun Limanının kuzeyinde Payas-Dörtöl sınıırına kadar olan ve İskenderun'un etkisiyle sanayi bölgesi olarak gelişen bölgenin yönetsel ve planlama bütünlüğünün birlikler yolu ile sağlanmasının teşvik edilmesi,
- İskenderun'da ürün çeşitlenmesi ve kapasite artırımı yatırımlarının, çevre dostu teknolojilere uygun olarak gerçekleştirilmesinin özendirilmesi,

- İskenderun'un yan sanayi yatırımlarının İskenderun Organize Sanayi Bölgesi ve gelişme alanı ile Payas Organize Sanayi Bölgelerine yönlendirilmesi,

- İskenderun ve organize sanayi gelişme bölgesindeki ağaçlıkların korunması,

- Sanayi gelişiminin Dörtöl Küçük Sanayi Sitesinin kuzeyine ve İskenderun kentinin güneyine yayılmasının önlenmesi,

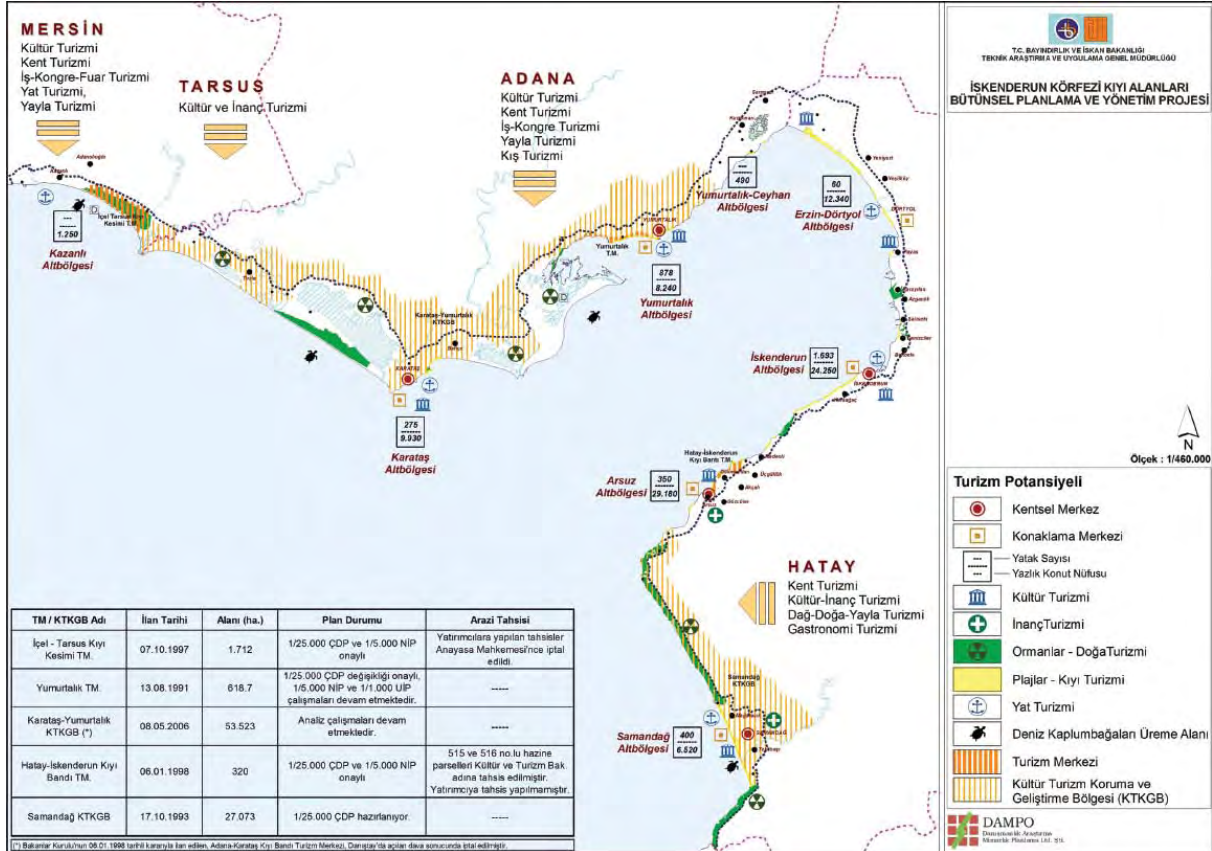
- Gelişmekte olan deniz araçlarına hizmet vermek ve kapasite artırımı amacı ile mevcut deniz yapılarına yapılacak yatırımlar dışında yeni yatırımlara izin verilmemesi

önerilmektedir.

3.4.2. Turizm Sektörü Gelişme Stratejileri

3.4.2.1. Mevcut Durum

Proje alanının kıyı bölgesi, iklim özellikleri ve doğal kumsallarıyla deniz ve kıyı turizmi açısından; deltalar ve lagün gölleri ile orman alanları ise, barındırdıkları yaban hayatı, habitat



Resim 6: İskenderun Körfezi'nde Turizm Potansiyeli

çeşitliliği ve peyzaj değerleriyle, eko-turizm ve doğa turizmi açısından zengin bir potansiyel taşımaktadır. Ayrıca piknik, doğa yürüyüşü, olta balıkçılığı, kuş gözleme, foto-safari gibi günübirlik rekreasyon faaliyetlerine yönelik potansiyelinde oldukça zengin olduğu tespit edilmektedir. Ancak ülke içindeki konumu ve ulaşım olanakları bakımından Ege ve Batı Akdeniz bölgelerine göre daha dezavantajlı durumda olması, bölgede turizm altyapısının ve turizm yatırımlarının az gelişmesine neden olmuştur. Bunun dışında proje alanında gözlenen çevre sorunları ve diğer sektörel gelişmeler de turizm gelişimine olumsuz etkiler yapmaktadır.

Karaduvar ve Kazanlı'da sanayi ile tarımsal kullanımların yarattığı toprak, hava ve deniz kirliliği, Berdan ve Seyhan Nehirlerinin taşıdığı organik madde ve sedimentlerin kıyıyı mevsimsel olarak kirlilemesi, bu alt bölgede deniz ve kıyı turizminin gelişmesini kısıtlamaktadır. Yumurtalık-Ceyhan Planlama Alt Bölgesi'nde, enerji, petrol ürünleri ve sanayi yatırımları nedeniyle turizm gelişme potansiyeli sınırlı kalmaktadır. İskenderun, Dört Yol, Payas bölgesi ise, sanayi ve liman faaliyetlerinin etkisi altındadır.

Proje kapsamında turizm gelişme potansiyeline sahip alt bölgeler olarak; Kazanlı Planlama Alt Bölgesi, Karataş Planlama Alt Bölgesi, Yumurtalık Planlama Alt Bölgesi, Dört Yol-Erzin Planlama Alt Bölgesi, Arsuz Planlama Alt Bölgesi, Samandağ Planlama Alt Bölgesi belirlenmiştir (Resim 6).

3.4.2.2. Mekansal Gelişme Stratejileri

Proje alanı geneli için;

- *Turizm potansiyelini oluşturan kaynakların niteliği, ekolojik açıdan duyarlı alanların varlığı ve doğal kaynakların taşıma kapasitesi nedeniyle doğaya ve çevreye saygılı turizm türlerinin geliştirilmesi,*
- *Bu çerçevede, turizm planlamasında kitle turizmi yerine yerel kalkınma hedefleri açısından da yararlı olacak eko-turizme özgü faaliyet, kullanım ve kapasite kullanımlarının teşvik edilmesi,*
- *Turizmin, yerel ekonomilere katkı yapacak, yerel sermaye ve küçük işletmeleri özendirici, bireysel turizmi hedefleyen bir biçimde ele alınması,*

• *Turizmin duyarlı ekosistemler üzerine baskı yaratmayacak ve taşıma kapasitelerini göze alarak bir anlayışla gerçekleştirilmesi,*

• *Tarsus kıyı bandı, Karataş-Yumurtalık ve Samandağ KTKGB, sulak alanlar, önemli kuş alanları ve deniz kaplumbağaları üreme alanları gibi yerler ile bu bölgelerdeki orman varlığının korunması ve koruma statülerinin gerektirdiği kurallara uyulması*

önerilmektedir.

3.4.3. Su Ürünleri ve Balıkçılık Sektörü Gelişme Stratejileri

3.4.3.1. Mevcut Durum

Su ürünleri ve balıkçılık faaliyetleri, proje alanında yerel ekonomiye katkı yapan bir sektördür. İskenderun Körfezi ve çevresinde rüzgar ve deniz suyu akıntılarının dinamik olması, denizdeki canlı yaşamı ve balıkçılığı olumlu yönde etkilemektedir. Körfez çevresinde 2006 yılında yapılan toplam deniz ürünleri üretimi; Akdeniz Bölgesi üretiminin %16'sını ve Türkiye üretiminin %1'ini oluşturmaktadır.

Doğu Akdeniz'de bilinen 350 balık türünün birçoğu İskenderun Körfezi'nde yaşamaktadır. Özellikle Ceyhan Nehri'nin denize döküldüğü bölge balıkçılık açısından önemlidir. Nedeni ise, nehir ile gelen besleyici tuzların bölgedeki besin miktarını önemli derecede artırmasıdır.

Deniz canlılarının varlığı balıkçılığın yerel düzeyde gelişmesine ve Karaduvar, Karataş, Yumurtalık, Arsuz ve Samandağ yerleşmelerinin ekonomisinde balıkçılığın yer tutmasına neden olmuştur. Bununla birlikte, İskenderun kıyı alanlarında kentleşme ve sanayileşmenin yanı sıra petrol taşımacılığına dayalı deniz ulaşımının artması ve deniz kirliliği gibi nedenler balıkçılık sektörünün gerilemesine neden olmaktadır.

İskenderun Körfezi'nde su ürünleri ve balıkçılık ile ilgili faaliyetler, kıyı balıkçılığı, dalyan balıkçılığı ve kültür balıkçılığını kapsamaktadır. Dalyan balıkçılığında ekolojik değişime ve işletmecilik sorunlarına dayalı sorunlar, kıyı ve trol balıkçılığında sürdürülebilir kaynak kullanımının sağlanamayışı ve kültür balıkçılığının ise yeterince gelişmemiş olması, su ürünleri ve balıkçılık sektörünün temel sorunları olarak tespit edilmiştir.

toplam 29 kıyı ve deniz yapısı bulunmaktadır. Bu yapıların büyük bölümünü limanlar, iskeleler ve barınaklar oluşturmaktadır. Toplam olarak alanda, 22 liman ve iskele, 7 balıkçı barınağı ve 2 küçük tersane olup yat limanı yoktur.

Proje alanında limanlar ve deniz yapıları, Ceyhan-Yumurtalık ve İskenderun Planlama Alt Bölgelelerinde yığılma göstermektedir. Kazanlı, Karataş, Yumurtalık, Arsuz ve Samandağ Planlama Alt Bölgeleri, ekonomik nedenler ve doğal eşikler nedeniyle deniz yapılarına uygun değildir.

İskenderun Körfezi, kıyı ve deniz yapıları açısından kapasitesinin sınırlarını zorlamaktadır. Bundan sonra planlanacak her türlü yeni kıyı ve deniz yapısının, mevcut yapıların bulunduğu kıyı alanında düşünülmesi ve gerek fiziksel gerekse de fonksiyonel olarak yakın ve uzağındaki çevresel ve doğal değerleri etkilemeyecek biçimde planlanması gerekmektedir.

3.4.4.2. Mekansal Gelişme Stratejileri

Kıyı yapılarının her biri, tehlikeli yüklerin geçişi ya da tehlikeli üretim sistemlerine sahip olmasından, rekreasyonel ve çevreye uyumlu olmasına kadar çeşitli özelliklere sahip olmalarına bakılarak, büyüklük, hizmet amacı, ve çevresel etkileri düşünülerek genel olarak 4 ayrı kategoriye alınmıştır. Bu kategoriler aşağıdaki tabloda verilmektedir.

Kıyı yapılarının mevcut durumları, çevresel iyileştirme ve altyapı geliştirme olanak ve olasılıkları, kıyılardaki rekreatif (küçük tekne barınakları), ulaşım (yolcu iskele veya terminalleri), eskimiş tesislerin yenileştirilmesi, tarım alanları, kumsal, dik kıyı gibi kıyı morfolojisi, kentsel gelişme stratejileri göz önüne alınarak proje alanı kıyıları bölgelere ayrılmıştır.

Geleceğe yönelik yatırımlar için kıyı yapıları planlamasında mevcut yapıların dağılımının dikkate alınması önerilmektedir.

Her bir bölgenin ayrı ayrı karşılaştırılması ve yapılaşma konusundaki planlamaların yapılması için her bölgenin coğrafi özellikleri, dalga iklimleri, deniz seviyesi yükselmeleri, aşınma ve ekosistem özelliklerinin dikkate alınması gerekliliğinden hareketle, her bölge için 5 ölçüt geliştirilmiştir. Bunlar;

- **Kıyı Morfolojisi:** Kayalık, kumsal, yamaç,
- **Dalga İklimi:** Fırtına dalgalarına açık olup olmaması,
- **Deniz Seviyesi Yükselmesi:** Çok kırılğan, orta kırılğan, az kırılğan oluşu,
- **Kıyı Çizgisi Dinamiği:** Aşınma ve erozyon durumu,
- **Ekosistem Özelliği:** Doğal, Kültürel ve ekolojik değerlerin bulunma durumu.

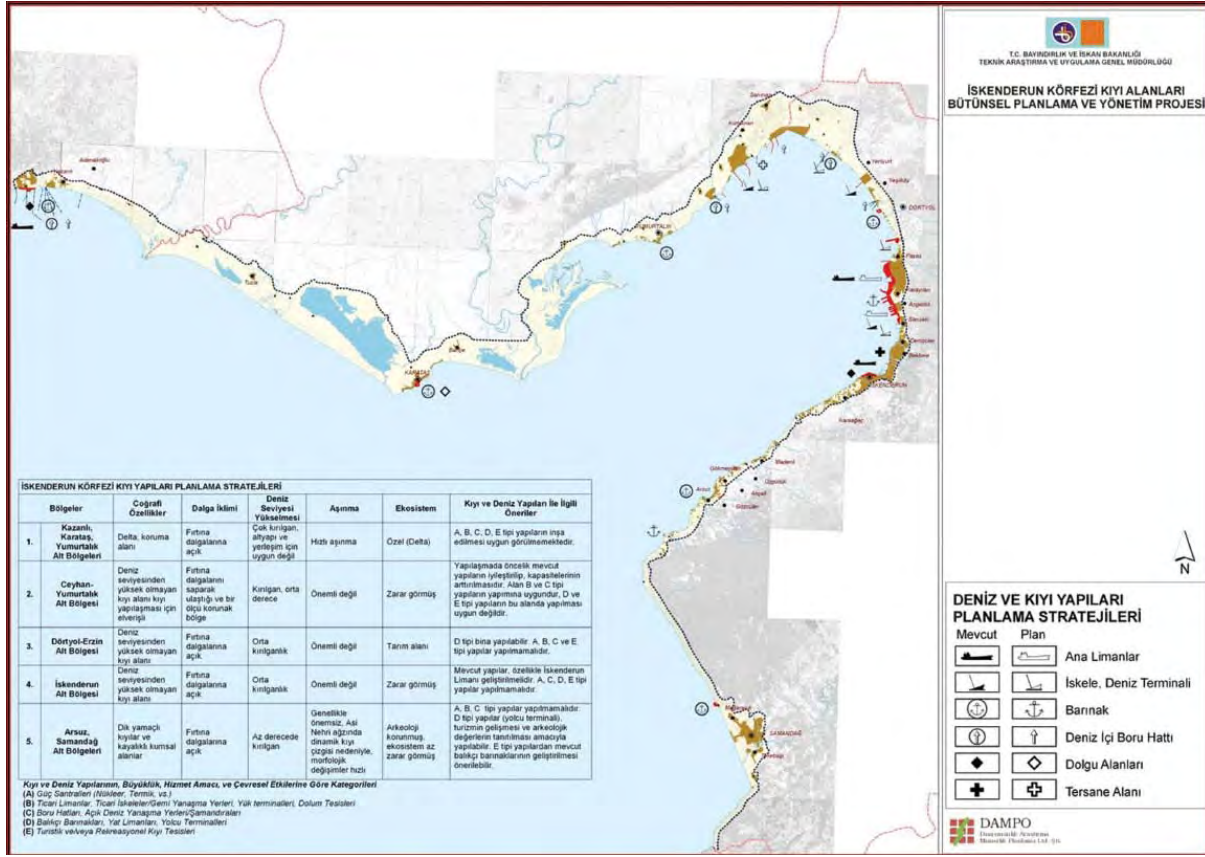
Proje alanında yapılması öngörülen deniz ve kıyı yapıları ile dolgu alanlarına ilişkin ölçüt ve planlama stratejileri Resim 8’de verilmektedir.

Bu stratejiler dışında proje alanı genelinde ise;

- **İskenderun Körfezinde zemin özellikleri yer yer çok kritik olabildiğinden, yapılacak her türlü kıyı projesinde geoteknik çalışmaların yapılmasının,**
- **Kıyı yapıları yer seçimi ve projelendirilmesi süreçlerinde yapı bölgesi için meteorolojik koşulların hesaplanması ve karşılaştırılmasının,**
- **İskenderun Körfezinde uzun dönem genel oşinografik parametrelerin (su kalitesi ve akıntı) ölçümleri yapılmadığından, kıyılarda yapılacak her türlü proje ve yatırım için yersel ve zamansal değişimler hakkında bilgiler elde edebilecek ölçümlerin yapılmasının,**
- **Genel olarak ülkemizde kıyı yapılarının projelendirilmesi aşamalarında bölgenin hidrografik ve morfolojik koşulları araştırılmış olduğundan, İskenderun Körfezi için de belli ölçüde hidrografik veriler mevcuttur. Kıyı yatırımlarının proje ve inşaatları aşamalarında bu çalışmalardan yararlanılması ve eksik olanların yapılmasının** zorunlu olması önerilmektedir.

Tablo 4: Kıyı ve Deniz Yapılarının, Büyüklük, Hizmet Amacı ve Çevresel Etkilerine Göre Kategorileri

Kategori	Kıyı ve Deniz Yapısı
A	Ticari Limanlar, İskeleler, Gemi Yanaşma Yerleri, Yük terminalleri, Dolum Tesisleri
B	Boru Hatları, Açık Deniz Yanaşma Yerleri ve Şamandıralar
C	Balıkçı Barınakları, Yat Limanları
D	Turizm ve Rekreasyonel Kıyı Tesisleri



Resim 8: Deniz ve Kıyı Yapıları Planlama Stratejileri

3.4.5. Gemi İnşaa Sanayi Alt Sektörü Gelişme Stratejileri

3.4.5.1. Mevcut Durum

İskenderun Körfezi ve çevresinde sadece küçük çaplı gemi yapımı ve bakım-onarım işleri yapabilen iki adet tersane bulunmaktadır. Madenli'de yer alan tersane, 35/150 boy/DWT ölçülerindeki gemilerin inşa, bakım ve onarım işlemine alınmasına uygundur. İskenderun Liman ve Tersane İşletmeciliği'ne ait tersanede 110 metre boyundaki gemiler inşa, bakım ve onarım işlemine alınabilmektedir.

Türkiye Tersaneler Master Planı'nda (TÜRK-TERMAP) İskenderun bölgesi ve yakın çevresinde gemi inşa sanayi için tersane önerisi bulunmamaktadır. Buna karşın, Denizcilik Müsteşarlığı'nın ve yatırımcıların bölgede tersane yatırım talepleri bulunmaktadır. Yumurtalık Serbest Bölgesi'nin boş olan tevsii alanı içinde özel bir şirketin tersane kurma talebi vardır. Ayrıca

Toros Gübre Fabrikası ile BOTAŞ arasında kalan bölgede de tersane girişimi yapılmıştır.

3.4.5.2. Mekansal Gelişme Stratejileri

Proje alanı genelinde;

- *TÜRKTERMAP'ın öngörülleri doğrultusunda gemi bakım ve onarım alt sektörüne ilişkin yatırımların yapılması,*
- *Ceyhan-Yumurtalık Serbest Bölgesi ve çevresinin, bakım-onarım faaliyetlerinin potansiyel gelişme alanı olarak belirlenmesi,*
- *Bu bölgede yapılacak bakım-onarım tersanelerinin maksimum 350 metre boyunda ve maksimum 300.000 DWT'luk gemilere hizmet vermesi,*

önerilmektedir.

3.4.6. Koruma Alanlarına İlişkin Stratejiler

Proje kapsamında geniş alanları kapsayan doğa koruma alanları, kaynak değerleri açısından incelenmiş ve koruma stratejileri geliştirilmiştir. Ayrıca,

proje sürecinde doğal ve kültürel verilerin bir bütünlük içerisinde değerlendirilebilmesi amacıyla, kıyı kesiminde kalan ve arkeolojik sit alanı statüsünde olan kültürel veriler de bu bölümde ele alınmıştır.

3.4.6.1. Mevcut Durum

Proje alanında 385 km boyunca uzanan kıyı bölgesinde; Berdan, Seyhan ve Ceyhan Nehirlerinin oluşturduğu geniş deltalar, lagün gölleri ve kumul sistemleri, denizel ve karasal biyoçeşitlilik açısından çok önemli olup zengin bir ekolojik sistem oluşturmaktadır. Bu ekolojik sistem Kazanlı'dan Yumurtalık'a kadar devam etmektedir. Karataş yerleşmesi de bu sistemin içinde kalmaktadır. Biyoçeşitlilik açısından zengin olan deniz kaplumbağaları üreme alanı ve kuşların yaşam ortamı olan bu alanların önemli bir bölümü sulak alan, yaban hayatı koruma alanı, tabiatı koruma alanı, doğal sit alanı gibi çeşitli statülerde koruma altına alınmıştır. Arsuz-Samandağ kıyıları da yaban hayatı koruma alanı ve deniz kaplumbağaları üreme alanı gibi statülere sahip koruma alanlarının yer aldığı bir bölgedir (Resim 10).

Turan Emeksiz Ormanı Yaban Hayatı Koruma Alanı

Turan Emeksiz Ormanı, Tarsus kıyı kesiminde hareketli kumların oluşturduğu kumul tepelerinin hareketlerini ve rüzgar erozyonunu önlemek ve

arkasındaki tarım alanlarını korumak amacıyla, Orman Genel Müdürlüğü'nce 1962-1969 yılları arasında oluşturulmuştur. 12 km'lik kıyı boyunca derinliği 1-2 km arasında değişen Turan Emeksiz ormanı, 1654 ha.'dır. Alanda okaliptus, sahilçamı ve fıstıkçamı ağaçlarından oluşan bitki toplulukları bulunmaktadır. Nadir bir kuş türü olan Turaç (*francolinus francolinus*) kuşlarının yaşam alanı olması nedeniyle, Çevre ve Orman Bakanlığı Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü'nce "yaban hayatı koruma alanı" ilan edilmiştir.

Akyatan Yaban Hayatı Koruma Alanı

Karataş kıyı kesiminde Akyatan Gölü ve kumul ormanlarını kapsayan 11.244 ha. alan, Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü'nce 1987 yılında "Yaban Hayatı Koruma ve Üreme Alanı" ilan edilmiştir. Akyatan Gölü ile Akdeniz arasında genişliği yer yer 3-4 km., uzunluğu 21 km.'yi bulan, üzerinde 10-15 metre yükseklikte kum tepelikleri bulunan Türkiye'nin en büyük kumullarının yer aldığı Akyatan Gölü ile deniz arasındaki kumul alanlar 1972-1987 yılları arasında Orman Genel Müdürlüğü tarafından, tarım alanlarının kum ve rüzgar erozyonundan korunması amacıyla ağaçlandırılmıştır. Akyatan Kıyı Kumulları, dünyada nesli tehlike altında olan



Resim 9: Seyhan Nehri Ağzından Görünüm-Lagünler ve Sulak Alanlar

Yeşil Deniz Kaplumbağası (chelonina mydas) ve Caretta caretta'nın en önemli yuvalama kumsallarından biridir.

Arsuz Yaban Hayatı Koruma Alanı

Hatay İlinde kıyıya kadar inen Amanos ormanlarının, Samandağ Kapısı Köyü ile Arsuz Konaklı Köyü arasında kalan kesimi, alanda yaşayan yaban keçisi (Capra aegagrus) ve karacanın (Capreolus capreolus) korunması için Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü tarafından 1986 yılında "Yaban Hayatı Koruma Alanı" ilan edilmiştir. Toplam 49.395 ha. olan "Yaban Hayatı Koruma Sahası"nın kıyıda kalan kesimi, aynı zamanda Samandağ Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgesi içinde kalmaktadır.

Yumurtalık Lagünü Tabiatı Koruma Alanı

Yumurtalık ilçesindeki Yumurtalık Lagünü Tabiatı Koruma Alanı, Ağyatan Gölü ile Yumurtalık kenti arasındaki 16.430 ha.'lık alanı kapsamaktadır. Çevre ve Orman Bakanlığı'nca 08.07.1994'de ilan edilen "Yumurtalık Lagünü Tabiatı Koruma

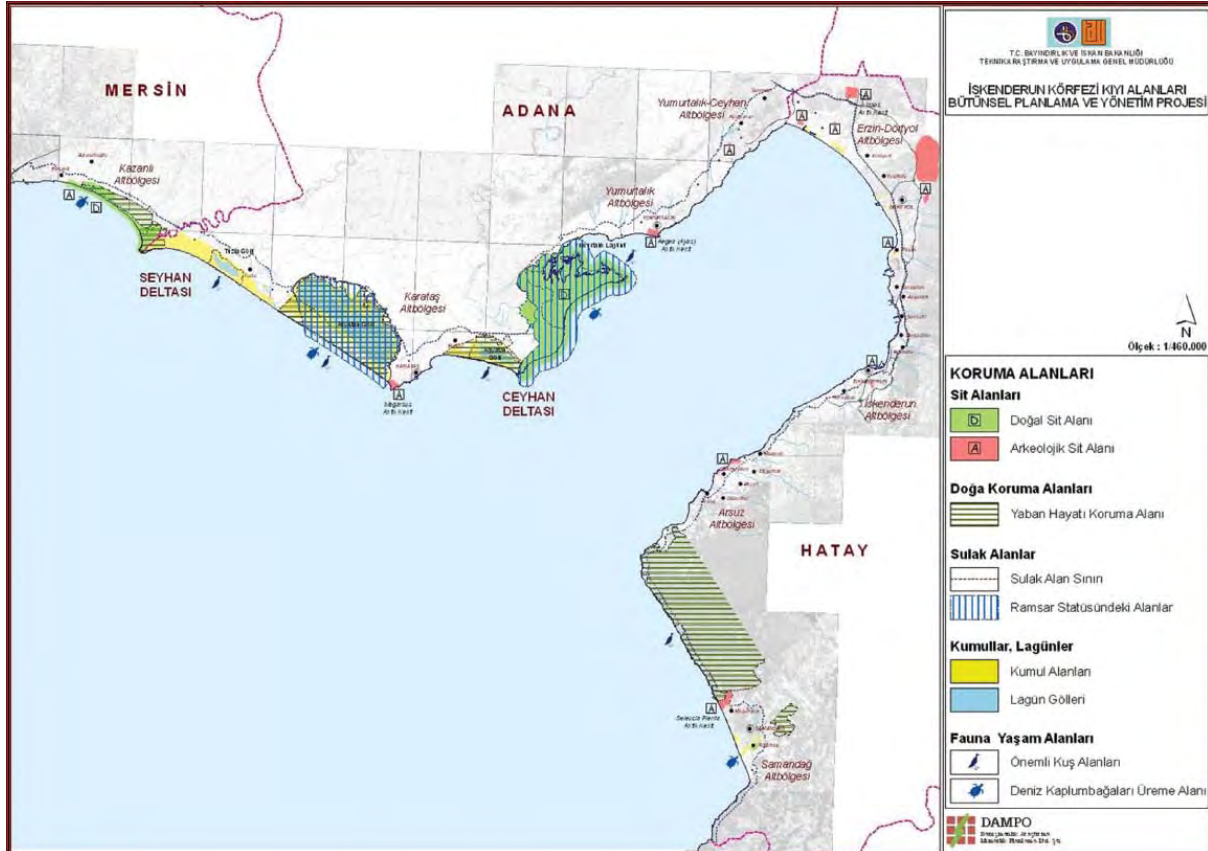
Alanı"nda kumsal uzunluğu 24.5 km'dir. Alanda, akarsu, durgun su, karasal ve deniz ekosistemleri, birbiri ile sürekli ilişki içinde olan bir ekosistemler bütünü oluşturmaktadır. Yumurtalık Kumsalları, aynı zamanda Türkiye'nin Akdeniz kıyılarında deniz kaplumbağası yuvalama alanı olarak belirlendiği 20 alandan birisidir.

Sulak Alanlar

Proje sınırları içerisinde, Seyhan-Ceyhan Delta sisteminde yer alan kalan Tuzla, Ağyatan, Akyatan ve Yumurtalık Lagünleri, Türkiye'nin uluslararası öneme sahip sulak alanları arasında yer almaktadır. Akyatan ve Ağyatan gölleri, barındırdığı kuş türleri açısından Türkiye'deki "A sınıfı" niteliğindeki 19 sulak alandan 2'sini oluşturmaktadır. Akyatan ve Yumurtalık Lagünleri ise, Ramsar listesine alınmıştır.

Tuzla Gölü

Tuzla Gölü'nün yüzölçümü 2800 ha, göl alanı 534 ha'dır. 1. derece doğal sit alanı olan Tuzla Gölü, 1995 yılında Doğa Koruma ve Milli Park-



Resim 10: İskenderun Körfezi Koruma Alanları

lar Genel Müdürlüğü tarafından “yaban hayatı koruma alanı” olarak belirlenen 5769 ha alan içinde kalmaktadır.

Tuzla Gölü çevresinde sürdürülen tarımsal faaliyetlerin yanı sıra, çevre yerleşmelerde göç ve nüfus artışı ve yerleşim baskısı, bölgedeki doğal alanlar üzerinde olumsuz çevresel etkiler yaratmaktadır.

Ağyatan Gölü

Ceyhan Nehri deltasının batısında yer alan Ağyatan, bir lagün gölü olup, yüzölçümü 2200 ha, göl alanı 1130 ha’dır. Güneyindeki yüksek kumullar gölü denizden ayırmıştır. Göl ile deniz arasında bağlantıyı Hurma Boğazı sağlamaktadır.

Çeşitli su kuşları için uygun bir yaşam alanı olan Ağyatan Gölü’nde, Türkiye’de sadece Çukurova lagünlerinde yaşayan yaz ördeğinden başka, sakarmeke, fiyu, dikkuyruk, turaç, küçük sumru ve çulluk gibi kuş türleri bulunmaktadır.

Akyatan Gölü

Akyatan Gölü’nün yüzölçümü 14,000 ha olup, Türkiye’nin en büyük lagün gölüdür. Ortalama su seviyesindeki alanı 4900 hektar, en derin yeri 4 metredir. Göl 2 km’lik dar bir kanalla denize bağlanmaktadır. Göl ile deniz arasında yer yer genişliği birkaç km’yi, yüksekliği ise 20 metreyi bulan kumullar yer almaktadır.

Alanın en önemli fauna elemanlarını su kuşları oluşturmaktadır. Göç yolu üzerinde bulunması, yaşam ortamının çeşitliliği ve uygun iklim koşulları, alanı kuş varlığı yönünden zengin ve önemli kılmıştır. Göç sırasında binlerce kıyı kuşu gölde konaklamaktadır.

Bu alanda ayrıca bir Ceylan üretme istasyonu vardır. Akyatan Lagünü, barındırdığı kuş türleri açısından Türkiye’deki “A sınıfı” niteliğindeki 19 sulak alandan biri olup, 1998 yılında Ramsar Sözleşmesi listesine alınmıştır. Alan için geliştirilmiş bir “yönetim planı” mevcut değildir. Değişik etkinlikler için farklı kuruluşların yetkili olması ve kuruluşlar arasında yeterli koordinasyon ve işbirliğinin olmayışı korumada sıkıntılara neden olmaktadır.

Akyatan kumsalı ise, Deniz Kaplumbağaları Üreme Alanı statüsündedir. Akyatan Gölü Sulak Alanı ve Deniz Kaplumbağaları Üreme Alanı 1.ve 2. derece doğal sit alanıdır.

Yumurtalık Lagünleri

Ceyhan ağzı ve Yumurtalık Körfezi arasındaki 16.430 hektarlık geniş bir alanı kapsayan Yumurtalık Lagünleri, tuzcul bataklıkları, tatlısu bataklıkları, çamur düzlükleri, sazlıklar, ıslak çayırlar, kumullar ve çam ormanından oluşan bir sulak alan sistemidir. Düzensiz bir kıyı çizgisine sahip bölge, denizle birçok noktada birleşmektedir.

Akdeniz kıyılarında deniz kaplumbağası yuvalama alanı olarak belirlenen 20 alandan biridir. Türkiye’nin uluslararası öneme sahip sulak alanları arasında yer alan Yumurtalık Lagünleri, Ramsar listesine alınmıştır. Sulak Alanların Korunması Yönetmeliği’ne ve Ramsar Sözleşmesi’ne uygun olarak alanın korunmasına yönelik “Yumurtalık Lagünleri Sulak Alan Yönetim Planı” hazırlanmış ve “Yumurtalık Lagünleri Yerel Sulak Alan Komisyonu” oluşturulmuştur.

Deniz Kaplumbağaları Üreme Alanları

Deniz Kaplumbağaları İzleme-Değerlendirme Komisyonu tarafından yapılan çalışmalar ile bugüne kadar Akdeniz kıyılarında, deniz kaplumbağalarının önemli yuvalama alanı olarak belirlenen 20 alandan 4’ü proje kapsamında yer almaktadır. Bunlar;

Kazanlı Kumsalı: Kumsal uzunluğu yaklaşık 4.4 km olup, 1. Derece Doğal Sit-Deniz Kaplumbağa Üreme Kumsalı statüsündedir.

Akyatan Kumsalı: Kumsal uzunluğu yaklaşık 21 km. olup, 1. ve 2. Derece Doğal Sit-Deniz Kaplumbağa Üreme Kumsalı-Yaban Hayatı Koruma Alanı ve Ramsar Alanı statüsündedir.

Yumurtalık Kumsalı: Kumsal uzunluğu yaklaşık 25.5 km. olup, Deniz Kaplumbağaları Üreme Kumsalı ve Tabiatı Koruma Alanı statüsündedir.

Samandağ Kumsalı: Kumsal uzunluğu yaklaşık 14.5 km. olup, Deniz Kaplumbağa Üreme Kumsalı statüsündedir.

Deniz kaplumbağalarının üreme, yuvalama alanları, insan faaliyetlerinden olumsuz etkilenmektedir. Yerleşmelerin yarattığı çeşitli kirlilikler, kumsalların plaj olarak kullanımının getirdiği, ışık, gürültü ve diğer faktörler, yuvalama alanlarına zarara vermektedir.

Proje alanında, Seyhan ve Ceyhan Deltaları ile Asi Nehri'nin oluşturduğu kumul ve kumsallar zarar görebilir ve nesli tehlike altındaki iki tür deniz kaplumbağasının (*Chelonia mydas*, *Caretta caretta*) önemli yaşam ve üreme habitatını oluşturmaktadır.

3.4.6.2. Koruma Alanlarına İlişin Stratejiler

Proje alanında Karataş Planlama Bölgesinin tamamı ile Kazanlı ve Yumurtalık Planlama Bölgelerinin bir bölümü “Çukurova Deltası Biyosfer Rezervi”nin olarak tanımlanan ekosistemin içinde yer almaktadır. Biyosfer Rezervi, karasal, kıyısal, deniz ve bunların oluşturdukları genetik çeşitliliklerin, türlerin, ekosistemlerin, peyzajların korunduğu, ekonomik ve sosyal kalkınmanın desteklediği, doğa koruma ve kalkınmaya dönük bilimsel çalışmaların yapıldığı UNESCO tarafından belirlenen alanlardır. 110 km kıyı uzunluğu ve yaklaşık 100.000 hektar büyüklüğünde bir bölgeyi kapsayan Çukurova Deltası “Biyosfer Rezervi” olarak özel bir statü kazanmış değildir. Ancak Çukurova Üniversitesi'nce 2004 yılında, Çukurova Deltası Biyosfer Rezervi'nin Yönetim Planı yapılmış olup, bölgenin doğal ve ekolojik kaynaklarına dayalı koruma ve gelişme önlemleri yönetim planında ortaya konulmuştur. Bu bölgenin Biyosfer Rezervi statüsüne kavuşması önerilmektedir.

Ayrıca;

- *Deniz kaplumbağalarının üreme alanı olan Samandağ kumsalının, bölgenin niteliğine uygun “Yaban Hayatı Koruma Alanı” olarak ilan edilmesi,*
- *Tarsus, Karataş-Yumurtalık ve Samandağ Kültür, Turizm Koruma Gelişme Bölgelerinin planlanmasında ekolojik yapıyı ve doğal kaynakları koruyacak taşıma kapasitelerine uygun, yerel kalkınmaya katkı verecek, sorumlu turizm gelişmesi olan eko-turizm yaklaşımının esas alınması,*
- *Proje alanında farklı statülerde koruma alanları yer aldığından, bu alanlarda ilgili kurumların yasal gereklilikler doğrultusunda yapacakları arazi kullanım planları, yönetim planları ve projelerin, bu proje kapsamında önerilen yönetim modeli ve yapılanması çerçevesinde eşgüdümlü olarak yürütülmesi* önerilmektedir.

4. Sonuç ve Değerlendirmeler

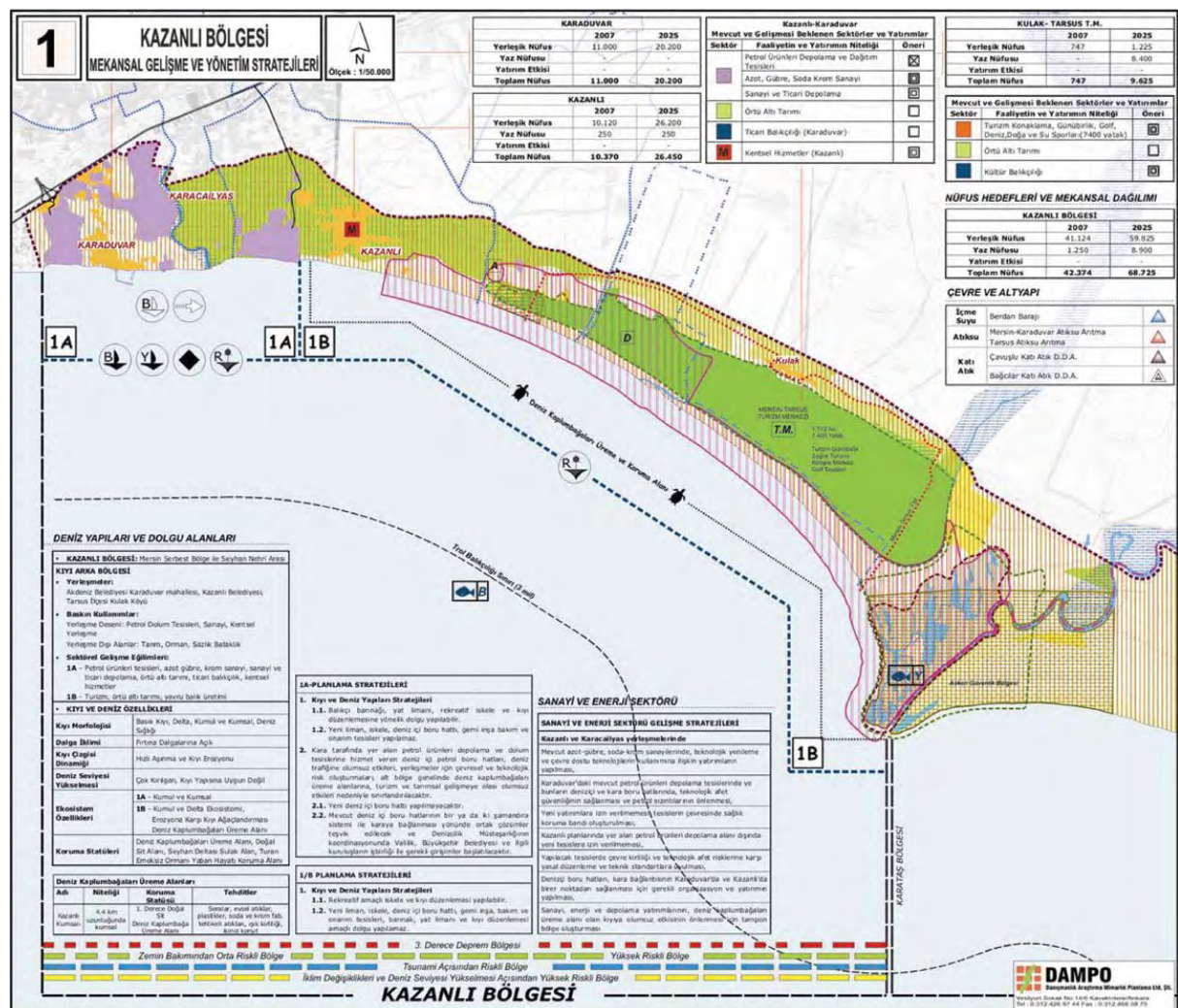
Kıyılar, içerdikleri kaynak çeşitliliği nedeniyle farklı ekonomik sektörler ile farklı ilgi ve çıkar gruplarının yer seçmek için yarıştıkları alanlardır. Bu rekabet, çoğunlukla kıyılardaki kaynak sistemleri ile ekolojik dengenin aşırı ve yanlış tüketimine ve bozulmasına neden olmaktadır. Pek çok ülke ekonomisinin ve çok sayıda hanehalkının geçiminin kıyılardaki kaynaklara belli ölçülerde bağımlı olması, kıyı alanlarından sürdürülebilir bir biçimde yararlanılmasını zorunlu kılmaktadır. Öte yandan küresel iklim değişikliğinin özellikle deniz çevresindeki sonuçları da kıyı alanlarının etkin ve rasyonel bir biçimde yönetilmesini gerektirmektedir. Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi (BKAY), kıyı alanlarının sürdürülebilir bir biçimde kullanılması ve yönetilmesi için uygun bir planlama ve yönetim yaklaşımı olarak değerlendirilmektedir.

BKAY, uluslararası düzeylerde yaygın uygulamaların varlığına rağmen, ülkemizde yaygın uygulama olanağı bulamamıştır. İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi, bu açığı kapatmak ve bundan sonra yapılacak çalışmalara da yol göstermek amaçlarına yönelik olarak kurgulanmış bir projedir. Proje kapsamında 8 ayrı alt bölgeye ayrılan İskenderun Körfezi kıyı alanlarının ilk olarak mevcut profili çıkarılmıştır. Bu süreçte, proje alanında varolan potansiyeller ve fırsatlarla birlikte sorunlar ve kısıtlar ortaya konulmuştur. Alana ilişkin güncel ve doğru bilgilerden hareketle daha sonraki aşamalarda, alt bölgeler özelinde mekansal gelişme stratejileri ve planlama stratejileri tarif edilmiştir. Bu stratejilerin biraraya gelmesi ile oluşan Strateji Planı yine alt bölgeler özelinde üretilmiştir. Proje kapsamında ayrıca, Strateji Planındaki karar ve stratejilerin hayata geçirilmesini sağlayacak ya da kolaylaştıracak bir Yönetim Modeli de geliştirilmiştir.

Proje alanında yer seçimi, arazi tahsisi, planlama, uygulama, denetleme gibi faaliyetler yasalarla yetkilendirilen çok sayıda merkezi ve yerel kurum ve kuruluşça yerine getirilmektedir. Belediyelerin kıyı alanlarındaki imar planları, yerel ihtiyaçlar ve yatırım talepleri doğrultusunda plan değişikliğine konu olmakta, Belediye sınırları dışındaki talepler ise İl Özel İdarelerince onaylanan mevzi imar planları ile karşılanmaktadır.

Milli parklar, yaban hayatı koruma alanları, deniz kaplumbağaları üreme alanları, sulak alanlarda Çevre ve Orman Bakanlığı'nın, balıkçılık ve su ürünleri, denizcilik ve deniz ulaştırması, enerji üretimi, askeri güvenlik bölgelerinde ilgili bakanlık ve kurumların yer seçimi, arazi tahsisi,

Ülkemizdeki mevcut planlama sistemi: bölgesel düzeyde kıyılara yönelik olarak koruma ve gelişme stratejilerini, sektörel öncelikleri ortaya koyan ve bunlara ilişkin kurumsal bir yapılanma tarif eden yasal araçlardan yoksundur. Üst ölçekli plan olarak bölgesel ve bütünsel stratejileri içermesi beklenen çevre düzeni planları da bunu



Resim 11: Kazanlı Bölgesi Mekansal Gelişme ve Yönetim Stratejileri

Mevcut planlara yönelik bu tespit ve değerlendirmeler sonucunda İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesinin,



Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, proje sonuçlarına dayalı olarak, yetkisi kapsamındaki kıyı ve deniz yönüne ilişkin bir Strateji Planını onaylamıştır. 9 Mart 2009 tarihinde 3621 sayılı Kıyı Kanunu'nun 7. ve 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 9. maddesine dayalı olarak, Bakanlığın yetki alanındaki kıyı ve deniz alanını kapsayacak biçimde onaylanan plan, öncelikle Bakanlığın uygulamalarında temel alacağı bir strateji belgesi olmasının yanı sıra, kıyı alanlarında yetkili kurum ve kuruluş-



lar, yerel yönetimler ve yatırımcıların, planlama, projelendirme ve uygulamaları için bir planlama girdisi ve yönlendirici bir strateji belgesi olarak görülmelidir.

Bu çerçevede, İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesinin uygulanabilmesi, bölgede daha sonra yapılacak planlama çalışmalarının ve ilgili kurumların gelecekteki çalışmalarının projede tanımlanan karar ve stratejileri dikkate alması ile mümkün olacaktır.

5. Proje Ekibi

Bu yazıda tartışılan proje, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından DAMPO Ltd. Şti’de ihale edilmiş ve farklı uzmanlardan oluşan geniş bir ekibin yoğun çalışmaları sonucunda üretilmiştir.

Proje Ekibinde yer alan uzmanların listesi tabloda sunulmaktadır.

6. Yararlanılan Kaynaklar

Altan T., Artar M., Atik M., Çetinkaya G., 2004, “Çukurova Deltası Biyosfer Rezervi Yönetim Planı”, LIFE-Çukurova Deltası Biyosfer Rezervi Planlama Projesi, Çukurova Üniversitesi Peyzaj Mimarlığı Bölümü.

Avrupa Komisyonu (7.6.2007/COM-2007-308), An Evaluation of Integrated Coastal Zone Management (ICZM) in Europe, Brussels.

Avrupa Komisyonu, 1999, Towards a European Integrated Management of Coastal Zones (ICZM) Strategy (1997-1999).

Avrupa Komisyonu, 2000, European Strategy for the Integrated Management of Coastal Zones.

Avrupa Parlamentosu ve Konseyinin 30 May 2002 Tarihli Tavsiye Dokümanı, The Implementation of Integrated Management of Coastal Zones in Europe (2002/413/EC, 2).

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, TAU Gn. Md, 1997; Kıyı Semineri, Trabzon.

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, TAU Gn. Md, 2007; Kıyı Mevzuatı ve Uygulaması, Ankara.

Clark, J.R., 1992; “Integrated Management of Coastal Zones”, FAO Fisheries Technical Paper No: 327, FAO, Rome.

Cummins, V., Mahony, O. & Connolly, N., 2004; “Review of Integrated Coastal Zone Management & Principals of Best Practice”, Report Prepared for the Heritage Council by the Coastal and Marine Resources Centre, University College Cork, Ireland.

Çevre ve Orman Bakanlığı, DKMP Gn Md., 2007; Milli Parklar, Tabiat Parkları, Tabiatı Koruma Alanları, Yaban Hayatı Koruma Alanları, Sulak Alanlar vb. Envanterler.

Çukurova Üniversitesi, 2000 -2004; Çukurova Deltası Biyosfer Rezervi Planlaması Projesi, Adana.

Deniz Ticaret Odası, 2003; Deniz Sektörü Raporu, İstanbul.

Devlet Planlama Teşkilatı, 2003; İllerin Sosyo-Ekonomik Gelişmişlik Sıralaması, Ankara.

Kişi	Mesleği	Projedeki Görevi
M.Remzi Sönmez	Şehir Plancısı	Proje Koordinatörü
Gülten Kubin	Şehir Plancısı	Proje Koordinatör Yardımcısı
Y.Doç.Dr. Tanyel Özelçi Ecerel	Şehir Plancısı	Bölge Planlama Uzmanı
Dr. Osman Balaban	Şehir Plancısı	Yerel Yönetimler ve Politika Uzmanı
Y.Doç.Dr. Nihan Özdemir Sönmez	Şehir Plancısı	Kentsel Ekonomi, Kent İşletmeciliği
Yaser Gündüz	Şehir Plancısı	Uzaktan Algılama ve CBS Uzmanı
Okay Adem	Şehir Plancısı	Uzaktan Algılama ve CBS Uzmanı
Bilgi Adem	Şehir Plancısı	Uzaktan Algılama ve CBS Uzmanı
Fuat Özdemir	Harita Mühendisi	Fotogrametri ve GIS Uzmanı
Aziz Tanverdi	Jeoloji Mühendisi	Yerbilim Uzmanı
İpek Gülkaya	Çevre Mühendisi	Çevre Uzmanı
Doç.Dr. Ahmet Cevdet Yalçınar	İnşaat Mühendisi	Deniz Yapıları Uzmanı
Bülent Topaloğlu	Deniz Bilimleri Biyoloğu	Kıyı Yönetim Uzmanı
Ayhan Dede	Su Ürünleri Mühendisi	Su Ürünleri Uzmanı
Denizer Şanlı	Avukat	İmar ve Planlama Hukuku Uzmanı

Devlet Planlama Teşkilatı, 2007; 9. Beş Yıllık Kalkınma Planı Ankara.

Dünya Bankası, 1993; Noordwijk Principles for the Integrated Management of Coastal Zone.

Dünya Doğal Hayatı Koruma Vakfı (WWF), 2003; Deniz Kaplumbağası Yuvalama Kumsalları Değerlendirme Raporu, Ankara.

Ecerel, T.Ö. & Sönmez, N.Ö. (2008), “Kıyı Alanlarında Enerji Yatırımları ve Bölgesel Etkileri: Ceyhan-Yumurtalık Bölgesi”, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları VII. Ulusal Kongresi, 27-30 Mayıs 2008.

Ekolojik Araştırmalar Derneği, 2006-2007; “Deniz Kaplumbağalarının Keşfi” Projesi.

<http://www.btc.com.tr/>

<http://www.isdemir.com.tr/>

<http://www.isken.com.tr>

Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007, Turizm Merkezleri ve Kültür ve Turizm Koruma ve Geliştirme Bölgeleri.

Kültür ve Turizm Bakanlığı, 2007, Türkiye Turizm Stratejisi 2023 Eylem Planı, Ankara.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 2002, Mersin Sanayi Potansiyeli ve Yatırım Alanları Araştırması. Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, Ankara.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 2004, Hatay İli Sanayi Potansiyeli ve Yatırım Alanları Araştırması. Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, Ankara.

Sanayi ve Ticaret Bakanlığı, 2005, Adana Sanayi Potansiyeli ve Yatırım Alanları Araştırması. Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, Yayın No: 151, Ankara.

TÜBİTAK-MAM, 2005, Kara Kökenli Kirleticilere İlişkin Ulusal Eylem Planı,

TÜİK, 1970-2007 Dönemine Ait Genel Nüfus Sayımı, Nüfusun Sosyal ve Ekonomik Nitelikleri İstatistikleri, Ankara.

Türk Loydu Vakfı, 2007, Türkiye Tersaneler Master Planı (TÜRKTERMAP).

UNEP, 1995, a Guideline for the Integrated Management of Coastal Zone.



Antakya, Metehan GÜLTAŞLI

Adana'da Kentleşme ve İmarsız Gelişmenin 50 Yılı

M. Alim ÇOPUROĞLU

Şehir Plancısı

Giriş

Adana'nın 1950 yılından 2000'e yaşadığı nüfus artışı 10'ar yıllık dönemler halinde izlendiğinde 50 yıllık bir zaman diliminde yaklaşık 10 katı bir artışla karşı karşıya kaldığı görülecektir.

Tablo 1: Yıllara Göre Nüfus Artışı

Yıllar	Nüfus(*)	Fark	Artış Oranı %
1950	117.642		
1960	231.548	113.906	0,96
1970	347.454	115.906	0,50
1980	567.214	219.760	0,63
1990	916.150	348.936	0,61
2000(**)	1.130.710	214.560	0,23

(*) PBMI, Adana Kentiçi ve Yakın Çevre Ulaşım ve Toplulaşım Fizibilite Etüdü-Tablo-7.3.1¹

(**) 2000 yılı nüfusu Adana Büyükşehir Belediyesi web sayfasından alınmıştır.)

20. Yüzyılın ortasında kent, tarihi çekirdek etrafında kümelenmiş ve kuzeyde Yeni İstasyon, batıda ise havaalanı yönünde kısmen genişleyen bir mekansal yapı sergilemektedir. Batıda havaalanı, kuzeyde demiryolu, doğuda Seyhan Nehri ve güneyde ise bağ-bahçe tarımı yapılan verimli tarım alanları bu dönemdeki kentsel genişlemeyi sınırlandıran eşikler olmuştur. Bu gelişme eşiklerini aşan kullanımlar demiryolu kuzeyinde bağ evleri ile havaalanı batısında ve Seyhan doğusunda sanayi birimleri olarak spesifik nitelikte olurken

kent üstbiçimi yine de derli toplu bir görünümü korumuştur (Bkz. Hava Fotoğrafı).

Kentin bu döneme ait yayılmasını gösteren kaynak İller Bankası tarafından 1960'lı yıllarda kentin imar planının yarışma yoluyla yeniden yaptırılması amacıyla hazırlanan Analitik Etüdler albümüdür². Albümde birer kopyaları bulunan Herman Jansen'e ait 1937 ve 1940 yıllarında yapılmış imar planlarından kentin o dönemdeki mevcut ve öneri yerleşim alanlarını izlemek mümkün olmaktadır. Aynı albümden kentin merkezi bölümleri için 1943 yılında Y. Mimar Necmi Ateş tarafından revizyon, Seyhan Nehri doğusu için ise 1948 yılında Y. Mimar Asım Kömürcüoğlu tarafından ilave imar planı yapıldığı da öğrenilmektedir.

20. yüzyılın ilk yarısında verimli Çukurova topraklarında yaygınlaşan sulama ve makineleşme ile tarımda önemli ölçekte ürün artışı ve bu çerçevede özellikle pamuk tarımından kaynaklanan bir ekonomik gelişme yaşanmıştır. Buna dayalı olarak başlayan iki koşut süreç kentte nüfus artışını beraberinde getirmiştir. Bunlar; tarımda makineleşmenin tetiklediği kırdan kente göç ile kentte özellikle pamuk işleme ve dokuma şeklinde ortaya çıkan sanayi hamlesinin gereksindiği işgücüdür. Arz ve talebin bu şekilde buluşmasının getirdiği nüfus artışı 20. yüzyılın ikinci yarısında Adana'da gitgide büyüyen dalgalar halinde gerçekleşmiştir.

¹ PBMI Müşavir Mühendislik AŞ, Adana Kentiçi ve Yakın Çevre Ulaşım ve Toplulaşım Fizibilite Etüdü, Final Rapor, 1992

² İller Bankası, Adana İl Analitik Etüdleri, Ankara 1966

Tablo 1'e kentin mevcut nüfusuna oranla karşılaştığı göç dalgasının büyüklüğü olarak bakıldığında 1950-1960 arası en sorunlu dönem olarak ortaya çıkmaktadır. Bu on yıllık dilimde kentin nüfusu neredeyse iki katına çıkmış ve bu kadar büyük bir artışı emebilecek kapasite ya da hazırlık olmadığı için kent imarsız konut, fiziki kentsel altyapı ve donatı yetersizliği gibi konular ile ilk kez tanışmıştır. Anılan sorunların kentin o kesitteki boyutuna oranla aşırı yüksekliği gündelik yaşama yansıyan görüntülerin de fazla olmasını getirmiştir. Ülkemizde daha sonra yaratılan yazılı ve görsel sanat eserlerine Adana'nın bu dönemine ait gecekondular, dolmuş ve işporta gibi marjinal sektör görüntüleriyle bol malzeme vermiş olmasının rastlantı olmadığı anlaşılmaktadır.

Diğer taraftan, kentteki nüfus artışına rakamsal büyüklük olarak bakıldığında 1980-1990 arası dönem öne çıkmaktadır. Adana'nın bu dönemde karşılaştığı yeni nüfus yaklaşık 350.000 kişiyle kendi başına büyük boy bir kent nüfusuna eşittir. 10 yıllık süre içinde bu büyüklükteki yeni nüfusun barındırılması doğaldır ki güç olmuş ve kent bunun küçük bir bölümünü geçmiş dönemlerden süzülen yöntemler (kooperatif, toplu konut, vb) ışığında imarlı sektöre kaydırabilirken büyük bölümü imarsız konut alanlarında barınmak durumunda kalmıştır.

Kentteki bu nüfus artışı 1990 yılından sonra özellikle güneydoğu bölgesinden gelen göçlerle devam etmekle birlikte artış hızının kısmen düştüğü aynı tablodan görülmektedir. Kentsel nüfustaki artış hızının 2000 yılından sonra daha da düşeceği beklentisi 2007 yılı sonunda uygulanan "Adrese Dayalı Nüfus Kayıt Sistemi" çalışmaları sonucunda kısmen doğrulanmıştır. Adana'nın merkez ilçeleri olan Seyhan ve Yüreğir'in nüfusları Toplamı³ 1.366.027 olarak ortaya çıkmıştır. Bu sonuca ilk bakışta nüfus artış hızının son 7 yıllık dönemde %20 düzeyine düştüğü saptanmakla birlikte sayım aralığının 10 yıldan az olması, Büyükşehir sınırlarının 5216 sayılı yasa ile 30 km yarıçaplı daire içi olarak genişlemesi gibi etmenler ışığında bu sonuç daha kapsamlı bir değerlendirmeyi gereksinmektedir.

1992 yılında PBMİ Müşavirlik firması tarafından hazırlanan Ulaşım ve Toplulaşım Fizibilite Etüdü'nde kentin geçmiş yıllarda gösterdiği nüfus artışından hareketle 2000 yılı için tahmin edilen nüfus büyüklüğü 1,2 milyon civarında olup (a.g.e. Cilt 1, Tablo 3.1) sayım sonucu da bu düzeyde gerçekleşmiş bulunmaktadır. Aynı isabetin çalışmada Adana'nın 2010 yılı için yapılan 2 milyon nüfus tahmininde sağlanması 2007 yılından izlenen görünüm çerçevesinde güç görünmektedir. Nüfus artış hızındaki düşüş eğiliminin diğer bir yansıması 2007 yılı içinde Adana İl Özel İdaresi tarafından hazırlanan 1/100.000 Ölçekli İl Çevre Düzeni Planı çalışmaları kapsamında yapılan nüfus tahminlerinde görülmektedir. Anılan plan çalışmalarında 2025 yılı hedefine yönelik Adana Büyükşehir sınırları içine öngörülen nüfus büyüklüğü 2.1 Milyon⁴ kişi ile daha önceki çalışmalarda 2010 için öngörülen 2 milyon düzeyindedir.

Kentin azalan nüfus artış hızına ve önemli ölçüde artan imarlı konut arzına karşılık günümüzde imarsız konut alanlarının görece olarak daha az olmakla birlikte yine de genişlediği görülmektedir. Bunun başlıca nedeni, 1990'lı yıllardan sonra ilin tarım ve sanayi sektöründe yaşadığı gerilemede aramak gerekir⁵. Ekonomideki bu durgunluk nedeniyle kentte işsizlik önemli ölçüde artmış ve nüfusun bir bölümü barınma sorununu imarlı bölgelerde çözmeye olanak verecek düzeyde ve düzenlilikte gelire ulaşamaz duruma gelmiştir.

Adana'da kentleşme ve imarsız gelişme sürecinin evreleri ile bu süreçte gerçekleştirilen planlama ve imar çabalarını da yine bu 10'ar yıllık dönemler halinde izlemek mümkündür. Bu dönemler:

Hazırlıksız Yakalanma Dönemi (1950-1960)

Kırsal alandan göç ile imarsız yapılaşmanın görülmeye başladığı ilk 10 yıllık dönemdir. O güne kadar yaşadığı ekonomik büyüme ile kısmen orantılı nüfus çeken kent bu dönemde nüfus patlaması yaşamış ve nüfusu ikiye katlanmıştır. Anılan İller Bankası albümünde sunulan kentteki yerleşim lekesinin 1942 öncesi ve o kesitteki güncel (büyük

³ Son yıllarda Büyükşehir sınırları içine alınan Karaisalı ilçesi geçmiş yıllar ile karşılaştırma gereği toplam dışı tutulmuştur.

⁴ Adana Valiliği İl Özel İdaresi, 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, Plan Kararları, 30 Nisan 2007, Bölüm 5

⁵ Adana Güçbirliği Vakfı, Sosyo-Ekonomik Rapor, İkinci Baskı, 2000 Adana

olasılıkla 1965) durumu karşılaştırmasında, nüfus artışına paralel olarak kentsel mekandaki genişlemenin iki katından da fazla olduğu görülmektedir (a.g.e. sayfa 20). Bu dönemde, kentin çeperlerinde daha önce bahçe tarımı yapılan verimli alanlar merkeze yakın olanlardan başlayarak yerleşime açılmıştır. Yapılan revizyon ve ilave imar planları ile kentte imarlı parsel arzının artırılarak bu nüfus artışına hazırlık yapılmaya çalışıldığı anılan İller Bankası yayınından anlaşılmaktadır. Ancak hazırlanan parseller hedef grubun özgün sosyal ve ekonomik özelliklerine uygun olmadığından asıl yerleşim verimli araziler üstünde yapılan hisseli parsellasyonlar yoluyla ve imarsız nitelikte olmuştur. Kırdan kente göç dalgasının gerçek boyutu ve niteliği yöneticiler tarafından bu erken tarihte yeterince algılanamamış olsa gerektir. Vatandaşların mevcut imar mevzuatını dışlayarak kendi konut ve mahallelerini kendilerinin yaratmaları yasalara aykırılık olarak değerlendirilmiş ancak baskının büyüklüğü karşısında çaresiz kalınarak görmezden gelinmiştir.

Ülkenin diğer büyük kentlerinden farklı olarak Adana'da gecekondu kamuyu ya da özel mülkiyetteki arazilerin işgali üstünde olmamıştır. Yüksek tarımsal verimlilik nedeniyle kent çevresinde sahipsiz ve tapulama dışı kullanılmayan arazi olmadığından işgal olgusu yaşanmamış bunun yerine özel mülkiyet altındaki verimli tarım arazileri kente yakın olanlardan başlayarak gelişigüzel şekilde ve hisseli olarak parsellenmiştir. Kente yeni gelenlerin bu parseller üzerinde önce sazdan çamurdan derme çatma konutları inşa ettiği, daha sonra bunların yanına ya da yerine yığma ya da betonarme yapıların yapıldığı kişisel tanıklıklarla sabittir. Betonarme yapıların da yine önce nüve konut şeklinde başladığı ve daha sonra kırdan gelmiş ailenin kentteki tutunma sürecine bağlı olarak yeni oda ve müştemilatlar ile önce yatayda daha sonra düşeyde genişletildiği bilinmektedir. Anılan konut üretim sürecinde geleneksel inşaat ustası dışında herhangi bir teknik yönlendirme ya da destek söz konusu olmamıştır. Bu alanlarda o dönemde herhangi bir kentsel altyapıdan söz etmek olanaklı değildir. Daha da önemlisi gerek merkezi gerekse de yerel yönetimler kendiliğinden gelişen ülke çapındaki bu büyük dalga karşısında herhangi bir hazırlığa sahip olmadıklarından gerekli denetleme/yönlendirme görevi yapılamamış ve genel anlamıyla konuya seyirci kalınmıştır.

Adana'nın bu dönemdeki imarlı genişlemesi bütün içinde çok küçük olmak üzere tarihi çekirdek etrafı ile batıda havaalanı, kuzeyde ise demiryolu arasındaki kalan bölgelerde gerçekleşmiştir. Bu dönemdeki en önemli imar uygulaması Jansen planında yer alan Ziyapaşa Bulvarı'nın yeni demiryolu istasyonunun tam karşısına gelecek şekilde ve Gazipaşa Bulvarı'nın demiryolu üstgeçidini (Kasım Gülek Köprüsü) karşılayacak şekilde açılmaları ile nehir doğusunda sanayi (küçük sanatlar) sitesinin uygulanması olmuştur. İmarsız yerleşmeler ise daha çok batıda havaalanı kuzeyindeki ve kent merkezi güneyindeki bahçelere doğru olmuştur. Daha sınırlı olmak üzere demiryolu kuzeyinde ve Seyhan Nehri doğusunda imarsız yerleşmeler de yine bu dönemde başlamıştır.

Algılama ve Çabalama Dönemi (1960-1970)

Bu on yıllık dönem bir yandan göç hareketi büyüyen dalgalar devam ederken diğer yandan artık bir şeyler yapılması gerektiğinin idrak edildiği dönemdir. Gündeme alınan çözüm önerisi kentte yerleşim alanının genişletilmesi ve imarlı parsel arzının artırılması olmuştur. Bu çerçevede öncelikle kentin imar planının yenilenmesi ihtiyacı duyulmuş ve 1966 yılında İller Bankası tarafından yarışma yöntemiyle ele alınmıştır. Yarışma sonunda Bülent Berkman ekibi tarafından hazırlanan kentin 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı seçilmiş ve uygulama imar planlarının hazırlanmasında esas olmuştur. Diğer taraftan, yarışma sonucunda kazanan Nazım İmar Planı'na uygun olarak 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planlarının hazırlanması uzun bir süreye yayılmış ve parçalı bir şekilde gerçekleşmesi 1980'li yılların ortasına kadar devam etmiştir.

Ancak, hazırlanan imar planı, dönemin gecekondu ve imarsız yapılaşmayı kendi sosyal ve ekonomik güdülerinden soyutlanmış ve salt yasalara aykırı bir gelişme şeklindeki değerlendirmesine uygun olarak yönlendirilmiştir. Bunun sonucu olarak da kentin çoğunluğu kırdan gelmiş alt gelirli gruplarının satın alma güçleri ile uyumlu olmayan bölünme ve yapılaşma koşulları içeren bir plan olarak ortaya çıkmıştır.

Bu arada kırdan kente göç tüm hızıyla devam ettiğinden imar planına uygun parsel hazırlanmasını

beklemeye ve imar prosedürünü izlemeye kim-
senin tahammülü ve satın alma gücü olmamıştır.
Yeterli imar denetiminin yokluğu da eklenince
hazırlanmakta olan imar planına aykırı ve o planın
kabul edemeyeceği yoğunluk, parselasyon, yol
ağı, donanım yetersizliği koşullarında imarsız
yapılaşma yaygınlaşmıştır.

Kent bu dönemde ağırlıklı olarak batıda Karayolu-
Demiryolu hatları çevresinde ve kuzey yönünde
demiryolu üstünde Baraj Yolu çevresinde gelişme
göstermiştir. Bu kapsamda o güne değin kentin
yayılmasında bir eşik olan Seyhan Nehri üstünde
2. köprü'nün (Girne Köprüsü) inşası ve nehir
doğusunda sanayi tesislerinin yapılması üzerine
bu alanda da imarsız gelişmeler yoğunlaşmıştır.

Bu dönemde gerçekleştirilen önemli imar uygula-
maları, kent merkezinde tarihi dokuyu da kısmen
bozarak bugünkü Gürselpaşa ile Kızılay Caddelerinin
açılması olmuştur. Aynı dönemdeki imarlı
konut gelişmesi ise kentin en prestijli bölgesi
olarak tarihi merkez ile kuzeyindeki demiryolu
arasında yer alan Reşatbey, Cemalpaşa ve Kurtu-
luş mahallerinde gerçekleşmiştir. Erken Cumhu-
riyet döneminde inşa edilmiş olan bahçe içindeki

tek katlı konutların yerine bu dönemde 2-3 katlı
geniş villa tipi konutlar yapılmıştır. Aynı dönemde
Adana'da kooperatifler eliyle yapı üretimi de baş-
lamış ve kent bütünü içinde sınırlı ölçekte kalan
ilk örnekler (Kurtuluş Mahallesi'nde Yüzevler,
Cemalpaşa Mahallesi'nde demiryoluna paralel
konumlanan TCDD Mensupları Koop, Havaa-
lanı yolu çevresindeki Güney Sanayi Koop. vb.)
gerçekleşmiştir.

Altyapı Temin Dönemi (1970-1980)

Kentsel nüfus patlamasının gerçek boyutunun
algılandığı ve bir şeyler yapılmak istendiği dönem
olarak değerlendirilebilir. Bu algılamaya dayalı
ilk tepki büyük ölçüde imarsız konut alanlarına
içme suyu ve elektrik gibi altyapı hizmetlerinin
getirilmesi şeklinde sonuçlanmıştır. Çıkarılan
gecekondu af yasalarının da desteği ile yürütülen
bu hizmet götürme yerel yönetimin herhangi bir
kapsamlı planlama-projelendirme çabasına dayalı
olmadan acil çözüm paketleri niteliğinde olmuş
ve imarsız bölgelerin çoğuna elektrik ve içme
suyu götürülmüştür. Ancak, bu türden kentsel
fiziki altyapı hizmetlerinin temini kapsamında



yol kaplaması (elektrik ve su kadar) acil görülme-
yeyip ikinci planda kaldığı için ilgili imarsız
konut alanları yazın tozdan kışın ise çamurdan
kurtulamamıştır. Bunun yanında, kanalizasyon
ve yağmursuyu drenajı daha kapsamlı yaklaşım
ve büyük boyutlu yatırım gerektirdiklerinden bu
on yıllık dönemde söz konusu olmamıştır. Kent-
sel donatı açısından ise özellikle eğitim, sağlık
ve dini tesisler bu dönemde oluşumunu kısmen
tamamlamış eski gecekondularına gecikmeli
bir şekilde de olsa kazandırılmıştır. Yönetimle-
rin mevcut imarsız alanlara bu altyapı temin
çabaları devam ederken, kentin dört bir yanında
yeni imarsız konut gelişmeleri de bütün hızıyla
devam etmiştir. Bu çerçevede batıda Yeşilevler,
İsmetpaşa ve Fevzipaşa, kuzeyde Namık Kemal,
Yurt ve Sümer, doğuda Sinanpaşa, Kiremithane
ve Yamaçlı ile güneyde Mirzaçelebi, Yeşilyuva
ve Dumlupınar gibi gecekondular mahalleleri önemli
büyüklükte nüfus barındıran yerleşmeler haline
gelmiştir.

Ülkede aynı dönemde gecekondular gelişmesine
karşı alternatif olarak uygulamaya sokulan dar
gelirli gruplara imarlı arsa ve proje temini ile kendi

evlerini kendilerinin yapmasını yönlendiren yakla-
şımlar Adana'da görülmemektedir. Benzer şekilde
zaman içinde genişlemeye aday nüve konut temini
türünden örnekler de bu dönemde gündeme gel-
memiştir. Bunun yerine, dar gelirli için bitmiş
konut temini yaklaşımı benimsenmiş ve kentin
doğusunda seçilen bir alanda toplu konut uygu-
laması (o dönemdeki İmar ve İskan Bakanlığı,
Mesken Genel Müdürlüğü eliyle) gerçekleştirilerek
bugün PTT Evleri Mahallesi olarak adlandırılan
bloklar inşa edilmiştir. Ayrıca, imar planı öngörü-
leri ile kentteki alt gelirli grupların konut talebini
bağdaştırmak üzere kooperatifleşme yoluyla
konut edindirme yöntemlerine de bu dönemde
hız verilmiştir. Örgütlenme biçimi ve ödeme
programı olarak kırdan yeni gelmiş ve gecekondular-
dusunu inşa aşamasındaki nüfusa hitap etmemekle
birlikte, böylesi bir program olmadığı durumlarda
barınma olanağını imarsız alanlarda arayacak bir
grubun iskanı kentte bu yöntemle çözümlenmiştir.
Kooperatif uygulamaları genellikle hedef grubun
ekonomik koşullarına bağlı olarak imarlı alan için-
deki parsellerde münferit olarak gerçekleşmiştir.
Bunun yanında kentte büyük boyutlu bir proje



Fotoğraf: 1970'lerden bir Örnek: Emek Mahallesi

kapsamında, mevcut yerleşimin batısında eski koşu yolu olarak boş ve kamu elindeki bir alanda SSK üyeleri için toplu konutlar (bugün Emek Mahallesi) inşa edilmiştir.

Kentte bu dönemdeki en önemli imar hareketi ise daha önce kentin merkezinden, Kuruköprü ve Dört yolağı noktalarından geçen şehirlerarası karayolu trafiği için onanlı imar planına uygun olarak daha kuzeyde karayolunun açılması olmuştur. O dönemde E-5 Karayolu olarak anılan (günümüzde D-400 adını taşıyor) ulaşım aksı kenti fiziksel anlamda ikiye bölmüş ve bu gelişmeden sonra kentin gelişmesi tümüyle kuzey yönüne odaklanmıştır. Bu dönemin ikinci yarısında yer alan diğer bir önemli uygulama ise kentin tarihi merkezi içinde çeşitli yıkımlar yapılarak bir meydan yaratılması olmuştur. Kentin yabancı işgalinden kurtuluş gününe atfen 5 Ocak Meydanı adı verilen alan için bir tasarım yarışması da düzenlenmiş ancak proje çeşitli (yeraltı çarşısının iptali vb.) değişiklikler yapılarak uygulanmıştır. Günümüzde meydan, ortasındaki Atatürk heykeline rağmen meydandan çok taşıt trafiğinin düğüm noktası görünümündedir.

Bu dönemde onanlı imar planı uygulaması tarihi çekirdek kuzeyinde D-400 Karayolu ile demiryolu arasında kalan bölge (Reşatbey, Cemalpaşa ve Kurtuluş Mahalleleri) ile sınırlı kalmış ve bir önceki on yıllık dönemde yapılan bahçe içindeki 2-3 katlı konutlar da fiziki ömrü tamamlanmadan çok önce yıkılarak yerine 5-6 katlı apartman blokları yapılmıştır (Günümüzde aynı alandaki stok yenilenme süreci geçmişte yapılan az katlı apartmanların yıkılıp yerine çok katlı blokların inşası şeklinde hızla devam etmektedir).

Bu on yıllık dönemin başlarında, kentte arazi spekülasyonunca güdülenen önemli bir imar kararı verilmiş ve üniversitenin onanlı imar planındaki yeri değiştirilmiştir. Çukurova Üniversitesi yerleşkesi için onanlı imar planında kent kuzeybatısında öngörülen alan (bugün Turgut Özal ve Süleyman Demirel Bulvarları arası) mikroklima ve manzara olanakları nedeniyle üst ve orta gelirli gruplarca yerleşim alanı olarak talep edilmeye başlanmıştır. Yoğun lobi faaliyeti sonucu üniversite alanı İmar ve İskan Bakanlığı'na kabul ettirilen imar planı değişikliği ile o dönem için daha sapa olan kentin kuzeydoğusuna, bugünkü yerine kaydırılmıştır.



Kampüsten boşaltılan alanda üst gelirli grupların konut gelişmesi ise asıl olarak izleyen on yıllık döneme ait olmakla birlikte baraj gölü manzaralı konumdaki YSE Kooperatifi Evleri gibi öncü uygulamalar bu dönemde başlamıştır.

İslah ve Özgün Uygulamalar Dönemi (1980-1990)

Bu on yıllık dönem Adana'nın eski kalıplarını kırdığı ve yeni alanların imara açıldığı bir dönem olmuştur. Bu çerçevede, kent kuzeyinde daha önce yazın bağlara çıkılan alanlar yerleşime açılmış ve imar planında verilen yapılaşma ve yoğunluk kararlarının inşaat müteahhitlerinin istemleriyle uyumlu olduğu noktalarda plana uygun gelişmeler başlamıştır. Aynı bölgede onanlı planda konut dışı ortak kullanımlara ayrılmış olan ve müteahhitlerin taleplerine uygun olmayan alanlar ise emlakçılar eliyle hisseli olarak bölünmüş ve imarsız yapılaşmaya zemin olmuştur. Günümüzde bölgedeki rantın yüksekliği nedeniyle bu imarsız yapıların yine müteahhitler eliyle çok katlı bloklara dönüşme süreci başlamıştır.

Aynı dönemde yasalaşan 3194 sayılı yeni İmar Kanunu'nun imar planı yapma ve onama yetkilerini Belediyelere devretmesi de yerel yönetimin uygulamalarına hız kazandırmış olsa gerektir. Bu arada ülke çapında başlatılan toplu konut hamlesi Adana'ya da yansımış ve kentin kuzeydoğusunda mevcut yerleşim lekesinden oldukça uzak bir alan Kentsel Gelişme Alanı (toplu konut bölgesi) olarak tescil edilerek mülkiyeti kamu eline geçirilmiştir. Aynı bölge yakınında çeşitli kamu kuruluşlarında çalışanlardan oluşan kalabalık üyeli 100. Yıl Yapı Kooperatifi de daha önce yer seçmiş ve prefabrik yapı birimleri, tünel kalıp vb hızlı inşaat yöntemleri ile inşaaat başlamış bulunmaktadır. 1988 yılına gelindiğinde 100. Yıl sitesinde konutların inşası büyük ölçüde tamamlanmış ancak altyapı eksikleri nedeniyle iskan aşamasına geçilememiş bulunmaktadır. İzleyen günlerde, boş durmakta olan konutların o kesitte gündeme gelen Bulgaristan göçmenlerinin iskanı için kullanılacağı söylentisi üzerine malikleri altyapı eksiklerine bakmadan evlerine taşınmıştır.

Diğer taraftan kent kuzeyinde 2. Sulama kanalı üstünde kalan bölge Belediye Meclis kararı ile



Fotoğraf: 1980'lerden bir Örnek: 100. Yıl Yapı Koop. Evleri

**PLANLAMA
2009/1**

tümüyle toplu konut alanı olarak tescil edilmiş ve bu bölgede konut yapan müteahhitlerin inşa ettiği konutların bir bölümünün toplu konut kredisi kullanan vatandaşlarca satın alınabilmesi sağlanarak uygulama kolaylığı yaratılmıştır.

Bu dönemde Dünya Bankası'ndan temin edilen bir kredi ile Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) yönetiminde Çukurova Kentsel Gelişme Projesi uygulamaya sokulmuştur. Proje, bölge içindeki hızlı kentleşmenin sorunlarını yaşayan 5 büyük kentte (Adana, Mersin, Tarsus, Ceyhan ve İskenderun) kentsel fiziki altyapı tesislerinin temini ve iyileştirilmesi amacıyla yönelik bileşenlere sahiptir. Bu çerçevede Adana'da yol, su, kanalizasyon vb. mühendislik projelerine ek olarak mevcut gecekondan alanlarının ıslahı, dar gelirli için düşük maliyetli konut üretimi ve altyapılı arsa temini gibi doğrudan imarsız gelişmeye yönelik bileşenler de hazırlanmış ve kredi kullanımına hazır paketler haline getirilmiştir. Ancak, Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) tarafından yönlendirilen proje hazırlık etabını takiben uygulama etabı İller Bankası yürütücülüğüne bırakılmış ve bu dönemde gerek Bankanın gerekse de faydalanan konumundaki belediyelerin konuyu yeterince sahiplenmemesi üzerine uygulama etabının yarısında proje durdurulmuştur.

Adana'da Çukurova Kentsel Gelişme Projesi kapsamında hazırlanan projelerden sadece dar gelirli için düşük maliyetli konut üretimi bileşeninde hazırlanan bir proje hayata geçirilmiş ve kuzeybatıda seçilmiş olan toplu konut alanında (bugün Belediye Evleri Mahallesi) konutlar üretilerek dağıtımı yapılmıştır. Uygulamanın başarısı üzerine benzer projeler yerel yönetim tarafından aynı bölgeye yakın 2000 Evler Mahallesi ve Seyhan Nehri doğusunda Anadolu Mahallesi'nde de denenmiştir. Anadolu Mahallesi'ndeki uygulama vatandaşlara 2 katlı olarak projelendirilen sıra evlerin sadece zemin katlarının bitmiş olarak teslim edilmesi şeklinde nüve konut andıran bir yaklaşım iken Adana'da tek örnek olarak kalmış ve imarsız konut için daha uygun bir alternatif olmasına karşın kentte daha sonra yinelenmemiştir. Yine proje kapsamında toplu konut alanı içinde hazırlanan parseller de yerel yönetim tarafından talep eden vatandaşlara satılarak "altyapılı arsa ve tip proje temini" uygulaması da hayata geçirilmiştir.

Çukurova Projesi'ndeki ıslah bileşeni ise daha sonra belediyelerin kendi perspektifi doğrultusunda, olanaklar ölçüsünde ve parçacı yaklaşımlarla gerçekleştirilmiştir. Bu çerçevede, seçilen gecekondan bölgelerinde ıslah planlarının hazırlanması ile bu planlara uygun olarak hisseli



Fotoğraf: 1980'lerden bir Örnek: Belediye Evleri

tapu sorunu giderilmesine öncelik verilmiştir. Bu süreçte, her bir parselden düzenleme ortaklık payı (DOP) olarak alınabilecek hisseler Belediye'ye aktarılmış ve parselin kalan bölümü için vatandaşlara tapuları dağıtılmıştır. Ancak, ıslah programının mekana yansıtılması aynı boyutta uygulanmamış ve DOP kapsamında kamuya (belediyelere) aktarılan hisselerden hareketle imarsız mahallelerde yol genişletmeleri, park, çocuk bahçesi vb. ortak kullanımların kazandırılması gibi imar hareketlerine (yapı yıkımından kaçınılması neden olsa gerek) aynı öncelik verilmemiştir. Hizmetin bu bölümü ilçe belediyeleri tarafından biraz gecikmeli olarak günümüzde yapılmaktadır. Bunun yanında, söz konusu bölgelere eksik olan fiziki altyapı ve eğitim, sağlık vb. sosyal donatı tesislerinin kazandırılması hayata geçmiştir.

İmarlı konut piyasasındaki tüm bu çabalara karşın kentte aynı dönemde imarsız konut gelişmesi artan bir hızda devam etmiştir. Bu çerçevede özellikle, kentin kuzeybatısında 2 sulama kanalı arası, güneybatıda mevcut yerleşime mücavir sebze bahçeleri, güneydoğuda Karataş Yolu çevresi ile kuzeydoğuda Kozan Yolu çevresi gecekonduyla dolmuştur. Bu dönemde arka arkaya yasalaşan 2805 ve 2981 sayılı gecekondu af yasaları bu gelişmeyi tetikleyen etmenler olmuştur.

Toplu Konut Atağı Dönemi (1990-2000)

Bir önceki dönemde gerçekleştirilen uygulamaların benimsenmesi ve istendiğinde gecekondu hedef grubunun (hiç değilse bir bölümünün) imarlı konut piyasasına çekilebildiğinin görülmesi üzerine; uygulamanın değişik alanlarda, farklı konut tipleri, hedef grupları ve ödeme biçimleri ile çeşitlendirilmesi yoluna gidilmiş ve kentte önemli bir toplu konut atılımı gerçekleştirilmiştir.

Bu çerçevede, kuzeybatıda planlaması ve altyapısı hazır olan toplu konut bölgesi bu 10 yıllık dönemde yoğun bir yapılaşmaya sahne olmuştur. Alanda, hem belediye öncülüğünde kurulmuş olan Yeni Adana İmar İnşaat Anonim Şirketi hem de Adana-Koop. yönlendirmesinde Öğretmen Kent Yapı Kooperatifi toplu konut inşaatları gerçekleştirmiştir. Diğer taraftan aynı bölgede parsel satın alan inşaat müteahhitleri de yüksek blok ya da villa tipi inşaatlar yapmışlardır. Tüm bu tür inşaatlar bölgede bugün de aynı aktörler eliyle ve aynı hızda devam etmektedir.

Bu dönemde, 30 yıl önce hazırlanmış olan Nazım Planın kentteki gelişme istemleri ile programlanan projeleri yönlendirme yeteneğini kaybetmiş olduğu fark edilmiştir. Ayrıca, sorunlara günlüklik çözümler arama yaklaşımının yetersizliği



Fotoğraf: 1990'lardan bir Örnek: Yeni Adana İmar İnşaat A.Ş. toplu konutları

de görüldüğünden kentte planlı gelişmeyi yönlendirecek kapsamlı bir plana olan ihtiyaç artık görmezden gelinemez hale gelmiş ve Nazım İmar Planı'nın yeniden elde edilmesi gündeme alınmıştır. Büyükşehir Belediyesi tarafından ihale yöntemiyle hazırlattırılan Nazım İmar Planı 1996 tarihinde tamamlanmıştır. Bu kadar büyük ölçekli nüfus artışına ve kentleşme baskısına maruz kalan bir kentte iki nazım plan arasında 30 yıl geçmesi dikkate değer bir durumdur.

Ayrıca, hazırlanan nazım plan kentin son yarım yüzyılda yaşadığı deneyimlerin yorumlanması ile ortaya konacak bir vizyon etrafında oluşturulmak yerine öz itibarıyla yakın geçmişte yaşanan gelişmelerin ve uygulanan yaklaşımın daha geniş ölçekli tekrarını benimsemiştir. Bu tutumdan hareketle kentte imarlı parsel arzının artırılması, yerleşme baskısı hissedilen tüm alanların parselasyonunun sağlanması, verilebilecek en yüksek yoğunlukların önerilmesi gibi araçlarla kentin yerleşim alanlarını daha da genişleten bir doku ortaya koymuştur. Daha açık bir ifadeyle, nazım plan tümünden gelimci bir yaklaşımla hazırlanmak yerine yapılmış ve yapılmakta olan 1/1000 ölçekli mevzii plan değişiklikleri ve ilavelerin 1/5000 ölçekli bir kolaj halinde yan yana getirilmesiyle ortaya konulmuş bulunmaktadır.

Mevcut eğilimleri izleyen bir Nazım Plan hazırlanırken, alt ölçekli planların yapımı ve uygulaması da hızlı gerçekleşmiş ve kentin kuzeyinde 2. Sulama Kanalı üstünün iskanı on yıllık zaman

diliminde tamamlanmıştır. Bu alanda Nazım İmar Planının önerdiği yoğunluk dağılımının bulanık olmasından hareketle parça parça elde edilen uygulama imar planlarında, yüksek yapılaşma emsalleri verilebilmiş ve yerleşme baskısının yüksekliği nedeniyle gerekli ölçüde açık alanlar yaratılamamıştır. Bu alanda yapılaşma, halen boş kalmış sınırlı arazilerin de dolması ve imarsız konutların çok katlı bloklara dönüşümü şeklinde devam etmekte olup bölgede açık alan arzı iyice kıt hale gelmektedir. Kentin geniş bulvarlar ve modern yüksek yapılarla dolmuş olan ve yerel yönetim tarafından Yeni Adana olarak adlandırılan bu bölgesi yakın zamana kadar en prestijli bölge olarak "plancılar ve çevreciler" dışında herkesin takdirini toplamaktaydı, ancak aşırı yoğunluk ve açık alan eksikliğinin gittikçe artan boyutta hissedilmesi sonucu günümüzde toplumun en yüksek gelirli grubu tarafından terk edilmeye başlanmıştır.

Bu yoğun yerleşim sürecinde mevzuatın gerektirdiği kişi başına asgari yeşil alan büyüklüğü ise anılan bölge içinde değil de kuzeyindeki göle bakan yamaçlarda önerilerek gerekli denge kağıt üstünde sağlanmıştır. Ancak mevzuat gereklerini tatmin için nazım planda Seyhan Baraj Gölüne bakışlı tepeler ile kuzeye bakan yamaçlarda konumlanan açık ve yeşil alanlar da hemen akabinde başlatılan çeşitli mevzii imar planı değişiklikleri ile yerleşime açılmış ve yeşil alan gerekleri daha da çeperlere kaydırılmıştır.



Fotoğraf: 1990'lardan bir Örnek: Öğretmen Kent Yapı Koop. Konutları

Diğer taraftan, kentte daha önceki yıllarda inşa edilen konut stokunun yıpranması bu dönemde hızlanmış ve iyice gözle görünür hale gelmiştir. Örnek olarak 1970-80 döneminde dar gelirli grupların barınması için inşa edilen PTT Evleri, Emek Mah., Belediye Evleri, 2000 Evler ve 100 Yıl vb. semtlerdeki konutlar kalitesiz malzeme kullanımı, barınan nüfusun yaptığı değişiklik ve tadilatlar ile zaman içinde düzenli bakım-onarım yokluğu gibi nedenlerle köhneleşmiş bir görüntüye sahip olmuşlardır. Ek olarak bölgede 27 Haziran 1998 tarihinde meydana gelen deprem de bu yıpranmada etkili olmuştur.

Anılan depremde evleri yıkılan ya da önemli ölçüde hasar gören vatandaşların iskanı amacıyla TOKİ tarafından kentin doğusunda eski Sümerbank Fabrika arazisi içinde deprem konutları inşa edilmiştir.

Adana’da bu dönemde gerçekleşen diğer önemli bir imar faaliyeti de kente raylı toplu taşın sisteminin kazandırılması için önce kapsamlı bir ulaşım etüdü ile hafif raylı sistem fizibilite çalışmasının ele alınması olmuştur. Uluslararası bir konsorsiyum tarafından hazırlanan proje 1992 yılında tamamlanmış ve kısmi güzergah değişiklikleri çerçevesinde 1997 yılında inşaatla başlamıştır. Mali sorunlar nedeniyle yaşanan kesintilere rağmen raylı sistem inşaatı günümüzde devam etmektedir.

2000 Ertesi Dönem

Son yarım yüzyıllık dönemde Adana’da nüfus artışı, kentsel genişleme ve konut temini konularında yoğun bir gelişme yaşanmış ve bu çerçevede hatırı sayılır bir çaba harcanmıştır. Kentin bugün ulaştığı kentsel yerleşim alanı ve konut stoku ile nüfus artış hızındaki düşmeler birlikte değerlendirildiğinde bir tür doyma noktasına geldiği söylenebilir. Buna rağmen, yerleşik alan içinde imarlı boşluklar var iken kent çevresinde yeni alanların imara açılması girişimleri yerel yönetimlerce altyapı temin maliyetlerini yükseltmesi pahasına sürdürülmektedir.

Benzer şekilde konut inşaatları da bütün yoğunluğuyla devam etmektedir. Kentte müteahhitler

eliyle yapılan konutlara ek olarak toplu konut uygulamaları da artan bir hızda ve birkaç koldan (TOKİ, belediyenin imar inşaat şirketi, Türk-Konut ve çeşitli kooperatifler eliyle) sürdürülmektedir. Kentte kaba bir tespit ile bugün inşaatı bitmiş (ya da bitmeye yakın) 10.000 konut olduğu görülmektedir. Ek olarak TOKİ tarafından Adana İl Merkezinde 12 adet uygulama bölgesinde inşaatı bitmiş ve devam eden konut birimi sayısı 6.940 adettir⁶. Yapılan ve yapılmakta olan toplu konutların çoğunluğu aynı tip alıcıya (sabit gelire sahip orta ve alt-orta gelir grubuna) yönelik olup gecekondu nüfusun koşullarıyla uyumlu değildir. Kentin ortalama gelir düzeyindeki güncel düşüşlerin inşaat sektörünce yeterince dikkate alınmadığı izlenimi yaygınlaşmaktadır.

Diğer taraftan, bu dönemde kentteki konut piyasası gelir gruplarına göre daha ayrıışmış bir görüntü kazanmış olup müteahhitler eliyle yapılan ve üst gelir grubunu hedefleyen konutlar çevreye kapalı ve giriş kontrollü, lüks malzemenin kullanıldığı siteler, bloklar ve villalar halinde gelişmeye başlamıştır. Bu tür gelişmelerin öncüsü, o güne kadar kentsel genişlemenin önünde bir engel oluşturan üniversite kampüsü eşliğini de aşarak kuzeydoğuda yerleşim seçen Hekimköy olmuştur. Günümüzde ise kentin özellikle Seyhan Baraj Gölü manzarasına hakim tepelerde üst gelir gruplarının giriş denetimli villa inşaatları hızlı biçimde sürmektedir.

Yoğun yerleşim alanlarında üst gelir grubu tarafından boşaltılan bloklar ise orta gelirli gruplar tarafından doldurulmaktadır. Dar gelirli gruplar ise ya merkezdeki diğer gelir gruplarının boşalttığı yıpranmış stoklara transfer olmakta ya da sabit gelire sahip olmaları halinde olanaklarını zorlayarak TOKİ ve Belediye İmar Şirketinin ürünlerine yönelmektedir. Bütün bu yöntemlere ulaşamayan düşük gelirli gruplar ise yine gecekondu yapımını seçmektedir.

Bugün eskiye oranla azalan bir hızda olmakla birlikte kentin uzak kenar mahallelerinde (Güneybatıda Gülbahçesi uçları, Kuzeybatıda 100. Yıl Mahallesi doğusu, kuzeydoğuda Sofulu Beldesi ve güneydoğuda Yenidoğan çevresi) yeni gecekondu inşaatları devam etmektedir.

⁶ Toplu Konut İdaresi web sayfası (31.01.2008)

Sonuç

Adana'nın yarım yüzyıllık kentleşme ve imar süreci ışığında bugüne bakıldığında artık kent ve çevresinde çok şeylerin değişmiş olduğu görülmektedir. Önce, geçen yarım yüzyılda kentsel gelişmenin itici gücü olan pamuk tarımı Çukurova'dan Güneydoğu'ya kaydırılmıştır. Yerine konulmak istenilen sebze-meyve-çiçek üretimi ise daha farklı teknik bilgi, ölçek, altyapı, örgütlenme, işgücü, pazarlama ve sınai ilişki gerektirdiğinden geçiş sürecinin sıkıntılarını yaşatmaktadır. Benzer şekilde, kent ekonomisinde önemli yer tutan pamuklu dokuma sanayi de tabanını yitirmiş olup sanayi sektöründe de yaygın işsizleşmeye paralel olarak yeni ürünler ve teknolojiye uyum gücünü çekilmektedir. Son elli yılında sürekli ekonomik büyüme, hızlı nüfus artışı ve kentsel genişleme yaşamış olan kentin bugün artık her şeyi yeniden değerlendirmesi ve 21. yüzyılda yön verecek yeni bir vizyon geliştirmesinin zamanı gelmiştir.

Sürekli ekonomik büyüme, bir bölümü marjinal olsa da artan iş olanakları, hızlı nüfus artışı, artan nüfusun acil yerleşim ve konut ihtiyacı, bu ihtiyacın canlı tuttuğu arsa-inşaat-yapı malzemeleri-işgücü piyasası, bu canlılığın dolaylı etkisiyle

ticaret hayatına yapılan taze kan nakli ve yeniden tetiklenen ekonomik büyüme döngüsüne dayalı düzenden 50 yıl boyunca kentteki herkes şöyle ya da böyle sebeplenmiş ve bugüne kadar ayakta kalmayı başarmıştır. Ancak bu ezberi sürdürmenin artık olanağı kalmamıştır. Kentte bireyler, aileler, işkolları ve yöneticiler olarak her ölçekte yaşam anlayışı artık geleceğe yönelik olarak büyüme düşleri kurulması yerine mevcut düzeyin korunması güdüsüne dönüşmüştür.

Benzer şekilde Adana'da bugüne kadar yürütülen planlama yaklaşımı ile imar programları da yeni alanların yerleşime açılması, imara uygun parsel-lerin yaratılması, yeni inşaatlarla konut stokunun artırılması ve bu sürece paralel önce kentsel fiziki altyapı sonra donatı temini şeklinde hayata geçmiştir. Bu pratik çoğu kez acil sorunların baskısı nedeniyle hızlı ve öncelikli uygulamalar şeklinde nicelik temelinde olmuş ve nitelik kaygısı önemsiz sayılmıştır.

Gelecek için ilk ağızda belirlenebilecek özellikler ise aşağıdakiler olarak görünmektedir: bundan sonra kentte planlama ve gelişmenin nüfus artışı-mekanda yaygınlaşma-yoğunluk artışı ekseninde olmayıp bugüne kadar ikinci planda kalmış olan



Fotoğraf: 2000'lerden bir Örnek: Göl Manzaralı ve giriş denetimli üst gelir villaları

konuların önem kazanacağı söylenebilir. Bunlar; artan nüfusa yeni yerleşim alanı ve konut yaratma yerine mevcut konutların onarımı ve yenilenmesi, yerleşmelerin iyileştirilmesi, çevre kalitesinin yükseltilmesi, kentin daha yaşanabilir hale getirilmesi, kentlilerin çeşitli kullanımlara erişiminin artırılması, hizmete erişimin daha adil hale getirilmesi, ulaşılabilirliğin artırılması, kentsel yaşamın daha renkli ve zevkli kılınması türünde çabalar olacaktır.

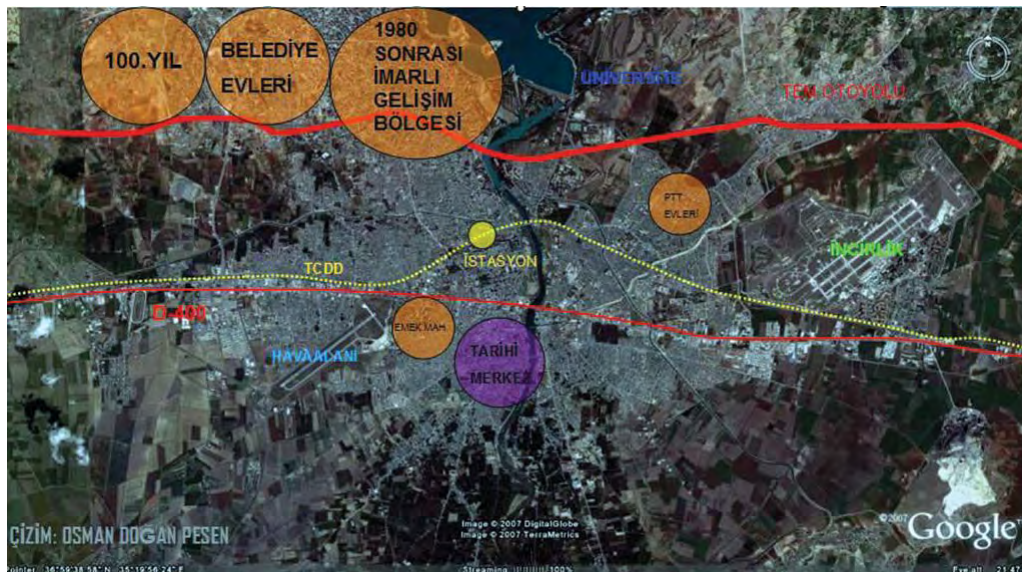
Bu noktalardan hareketle yeni bir vizyon oluşturmak için Adana; planlama, kentleşme, imarsız çevre, konut, ulaşım, kentsel altyapı vb konularda edinilmiş 50 yıllık bir deneyime de sahip görünmektedir. Konuya bir yönüyle bakıldığında kentte bu türden faaliyetlere başlanmış olup üst ölçekli planların yapılması için yoğun bir çaba gösterilmektedir. Valilik, Çevre ve Orman Bakanlığı'nın yönlendirmesi ve İl Özel İdaresi eliyle 1/100.000 ölçekli İl Çevre Düzeni Planı çalışmalarını tamamlamış, ilk taslak Mayıs 2007'de ilgililere sunulmuş ve ilgili web sayfasında yayınlanarak çeşitli oturumlarda tartışılmıştır. Plan, Eylül 2007 itibarıyla onanarak 1 ay süreyle askıya çıkarılmış ve yürürlüğe girmiştir.

Aynı dönemde Büyükşehir Belediyesi de 5216 sayılı yasa çerçevesinde genişlemiş bulunan yetki alanı içine 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı ile 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı hazırlanması konusunu gündemine almış ve 2006 yılında ihale etmiştir. 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

Aralık 2007'de, 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı ise Mart 2008'de onanarak yürürlüğe girmiştir.

Ancak, izlenebildiği kadarıyla her iki planlama çalışması da ilin ve kentin geçmiş ve bugününe ait verilerini değerlendirip geleceğe yönelik yeni ve sağlıklı bir vizyon ortaya koymak ile gerekli strateji, politika ve projelerin oluşturulması yerine yaklaşım olarak son 50 yıllık gelişme çizgisini geleceğe taşımayı benimsemiş görünmektedir. Son yarım yüzyıldaki hatırı sayılır birikime rağmen yeni ve bilinmeyen zahmeti yerine mevcut alışkanlığın rahatı tercih edilerek yine nüfus artışı-kentsel genişleme-inşaat patlamasına dayalı senaryolar üzerine oturtulmuştur.

Baştan beri yapılan saptamalardan hareketle Adana'nın son 50 yıllık kentleşme ve imarsız yapılaşma deneyiminden çıkarılabilecek sonuç; kentin, yaşamakta olduğu gelişmelere gerekli tepkiyi ancak gecikmeli olarak oluşturabildiği ve ortalama olarak bir sonraki 10 yılda verebileceği olmaktadır. Bu anlamda, kentin 21. yüzyılın ilk 10 yıllık döneminde geçirdiği sürecin gerçek anlamıyla algılanıp değerlendirilmesi ile uygun bakış açısı-politika-plan-projelerin üretilmesi de en iyi olasılıkla gelecek on yıllık döneme ertelenmiş görünüyor. Umalım ki geçen yüzyıldan miras büyüme ve genişlemeye dayalı yaklaşımlar yerine kentli nüfusun yaşam kalitesini yükseltecek, mevcudu iyileştirme ve sağlamlaştırma amaçlı çabalar 2010'lu yıllarda gündeme gelsin ve yetkililerin egemen kaygısı bu olsun.



PLANLAMA
2009/1



Kennedy Köprüsü-Adana, Metehan GÜLTAŞLI

Adana Kentsel Alanının Tarihi Süreç ve Çevre Düzeni Planı Çerçevesinde İncelenmesi

Ulaş Bahri ÇETİNKAYA

Şehir Plancısı

Özet

Adana ili ve yakın çevresinde 1950’li yıllardan itibaren yeni teknolojilerin kullanımıyla başlayan tarım sektöründeki gelişmeler ve bu sektörün yarattığı iş hacmi bölgeye göçü hızlandırmıştır.

Planlı olmayan göçlerin kent bütününde oluşturduğu sağlıksız konut alanları ve gecekondulaşma, kent çeperinde yer alan tarım alanlarının kaybına ve tahribine neden olmuş ve bunun sonucunda da kent makroformunda düzensiz gelişme gündemin ilk sırasına yerleşmiştir. Nitekim, kent genelinde nitelik ve ölçek farklılıkları gösteren yağ lekesi benzeri yayılmalar geniş tarım arazilerini de etkilemiştir.

Bu çalışma ile tarihi süreç içerisinde kentsel gelişmelerin tarım alanlarında yol açtığı kayıplar; kentsel gelişmeye yönelik müdahaleleri yapısal plan şeklinde ele alan Adana ÇDP ve bu plana bağlı olarak alt ölçekli planlarla gerçekleştirilmesi düşünülen müdahaleler çerçevesinde incelenmiştir.

Giriş

Alan kullanım planlarının başarısı, planlamada kullanılan veri ve ölçütlerin yeterli ve nesnel olmasına bağlıdır. Ancak, ülkemizdeki uygulamalarda alan kullanım planlarının temel belirleyicileri büyük ölçüde sosyo-ekonomik verilerle sınırlı kalmakta, ekolojik belirleyiciler genellikle ihmal edilmektedir. Buna karşılık, çevre bilincinin kurumsallaştığı pek çok gelişmiş ülkedeki alan kullanım planlamaları doğal ve çevresel unsurlar esas alınarak yönlendirilmektedir. Özellikle üre-

timi mümkün olmayan doğal kaynakların koruma ağırlıklı kullanımları ve sürdürülebilirliklerinin sağlanması planlamanın ana hedefi olmaktadır.

Bir başka deyişle, planlamanın çözümleme safhasında çevre ve yerleşim konusunda farklı disiplinler bir araya gelerek ortak çalışmalar yapmalı ve böylelikle oluşturulan veriler plan kararlarına yansıtılmalıdır.

Doğal kaynakların hızlı ve aşırı kullanımı, insan nüfusunun yoğun ve aktivitelerinin çok çeşitli olduğu kentsel alanlarda daha belirgin ve etkilidir. Kentsel gelişmeler, biyolojik etkenler olan flora ve fauna ile biyolojik olmayan etkenler olan toprak ve su üzerindeki tüketici ya da tahrip edici karakterini özelliklerini farklı alan kullanımlarının iç içe olduğu yerlerde etkin olarak göstermektedir.

Çukurova Bölgesi’nde, Mersin-Adana-İskenderun metropoliten hattı bünyesinde bir metropol olma yoluna girmiş bulunan Adana’da büyük ölçüde çevre illerden ve Güney-Doğu Anadolu’dan aldığı göçlerin etkisiyle, fiziksel ve sosyo ekonomik olarak olumsuz yönde etkilenmektedir. Artan nüfusun konut gereksinimi kent çevresinde gecekondu bölgelerinin oluşumuna neden olmakta, altyapının yeni kent dokularına taşınamaması nedeniyle merkezi bölgelerde dikey yapılaşmalarla yoğunluk artmakta, doğal ve kültürel yapı ya tahrip edilmekte ya da bozulmalara terk edilmektedir.

Günümüzde Adana’nın, tek merkezli kent yapısından, birinden diğerine nitelik ve ölçek farklılıkları gösteren çok merkezli bir kent yapısına geçişi için temel koşullar oluşmuş durumdadır.

PLANLAMA
2009/1

Nitekim, kent merkezi eski ve yeni merkez olarak ikili bir yapıya geçmiş, mevcut kent lekesinin dışında toplu yerleşim örnekleri oluşmaya başlamıştır. Söz konusu yerleşim ve gelişmeler, doğal ve kültürel değerler üzerindeki olumsuz etkilerinin yanı sıra, özellikle verimli tarım topraklarını doğrudan tüketimi ve geri dönüşümü olanaksız bir şekilde tahrip edilmesi sürecine ivme kazandırmıştır.

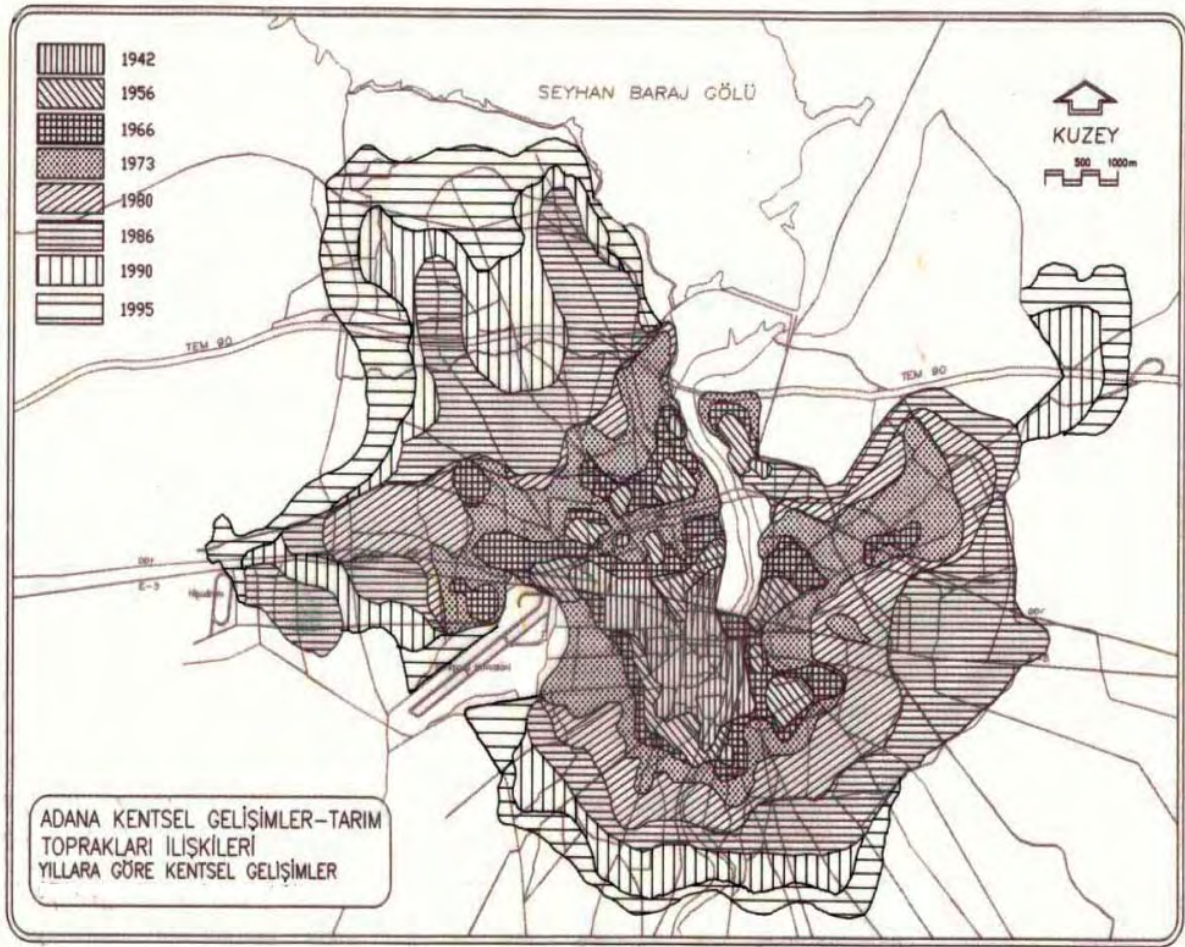
Adana'da Kentleşme ve Toprak Kullanımının Tarihsel Gelişimi

Adana'da Kentsel Gelişimin Dünü ve Bugünü

Adana kentinin tarihsel çekirdeğini oluşturan Tepebağ ve çevresi, 1940'lı yıllara kadar tarım arazilerinin çevrelediği bir kent merkezi olarak gelişimini sürdürmüştür. 1940 yılında kentin

yayıldığı alan toplam 370 ha'lık bir alanı kapsamaktadır. 1930-1940 yılları arasında kentsel gelişme Tepebağ'ın kuzey ve kuzey-batısında yoğunlaşmış ve yeni yerleşim alanlarında planlı büyüme zorunluluğu doğmuştur. Bu amaçla 1939 yılında Prof. Herman Jansen tarafından Reşatbey semti ve çevresini kapsayan ilk imar planı yapılmıştır. Bu planın ardından 1943 ve 1948 tarihli imar planları da yapılmış ancak bu planlar yürürlüğe girmediğinden Jansen planı 1966 yılına kadar yürürlükte kalmıştır. Adana'nın kuzeye doğru gelişimi bu planla başlamış ve 1940-1965 yılları arasındaki 25 yıllık sürede yerleşime açılan alan büyüklüğü 370 ha'dan 2300 ha'a çıkmıştır (Şekil 1).

1950'li yıllarda Çukurova'da tarımda makinalaşma ve sanayileşmenin hız kazanması ile birlikte ekonomik güç ve istihdam olanakları artmış, böylece kırsal alandan kente doğru sürekli bir göç



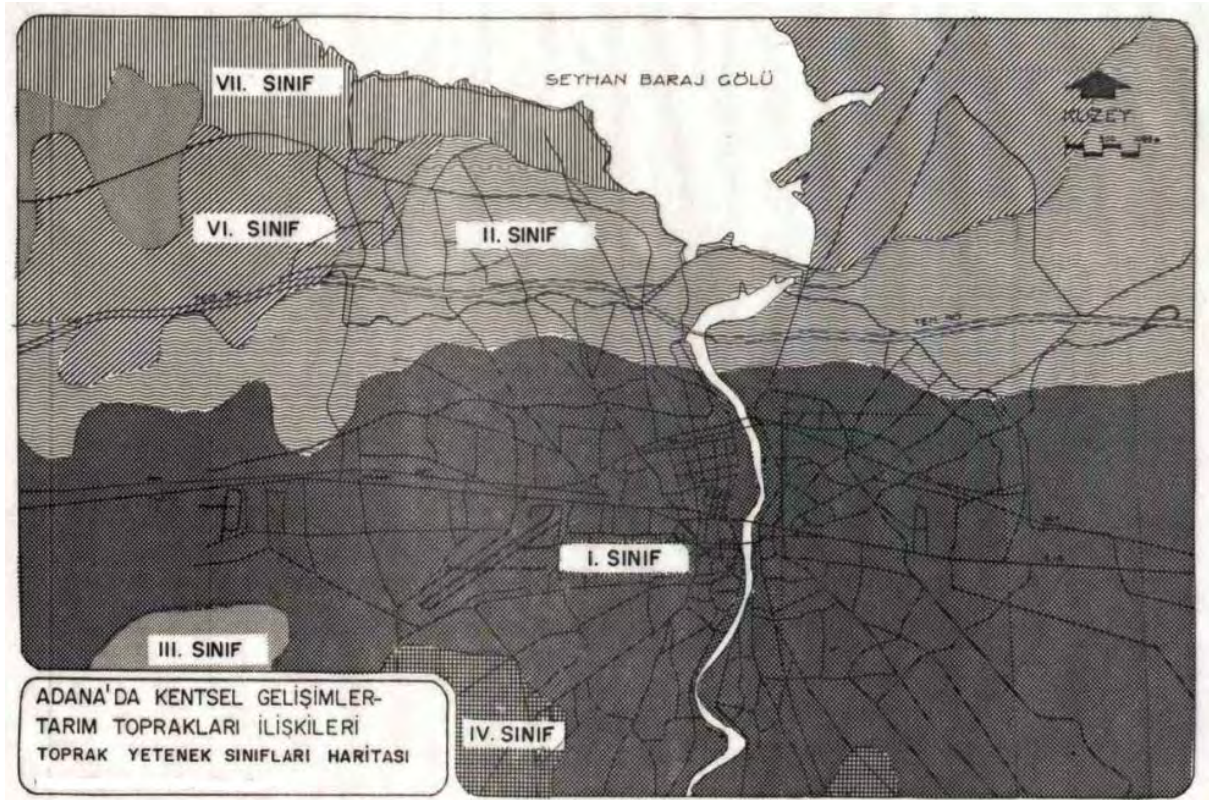
Şekil 1: Adana'da Yıllara Göre Kentsel Gelişime Göre Gelişimler.

ortaya çıkmıştır. 1955-1960 yılları arasında kent merkezinin doğusunda Seyhan Nehri, batısında Şakirpaşa sivil havaalanı kentsel yayılımı sınırlandırarak kentsel gelişmeyi kuzey ve güneye doğru yönlendirmiştir. Ancak 1960lı yıllarda bölgesel yol sisteminin gelişmesi ve Seyhan Nehri üzerinde inşa edilen köprü ile birlikte kentsel gelişme yoğun bir biçimde doğu yönüne de kaymış ve gerek batı gerekse doğu kesimindeki 1. sınıf tarım topraklarının iskana açılması bu yıllarda hız kazanmıştır.

Kentsel gelişmenin tahmin edilenden daha büyük boyutta olması, yeni bir imar planının yapılması zorunluluğunu ortaya çıkartmıştır. Bu nedenle, 1966 yılında başlayan nazım imar planı çalışmaları 1969 yılında son şeklini alarak onaylanmıştır ve yürürlüğe girmiştir. 1969 onay tarihli Nazım İmar Planı, Adana kent nüfusunun 1985 yılında 1.000.000 olacağı esas alınarak, 10.300 ha'lık bir alan üzerinde oluşturulmuştur. Yapılan hesaplamalara göre bu miktarın 9.000 ha'lık bölümü 1. ve 2. sınıf tarım arazilerini kapsamaktadır (Şekil 2). Bu planda, konut gelişme alanları kuzey ve kuzey-batıya, ticaret ve sanayi ise merkezde ve

E-5 Devlet Karayolu paralelinde doğu ve batı hattına yerleştirilmiştir. Kent merkezinde yüksek yoğunluk korunmuş, DSİ kanalları arasındaki kesim orta yoğunlukta, daha kuzeydeki alanlar ise düşük yoğunlukta tutulmuştur. Planda, orta ve özellikle düşük yoğunluklu alanlarda bulunan ve başta turuncgiller olmak üzere bahçe tarımı yapılan arazilerin korunması ve büyük kapsamlı park alanları ile birlikte çok amaçlı yeşil alanların oluşturulması öngörülmüştür. Ancak, kentin nüfus ve sosyo-ekonomik açıdan büyüme eğiliminde oluşu 1969 planının revizyon gereğini ortaya çıkartmış, 1974-1985 yılları arasında dört ayrı revizyon nazım imar planı hazırlanmıştır.

1985 yılında hazırlanan plan, özellikle kuzey Adana'da yoğunluğu artırması ve tarım arazileri ile bölgesel park karakterindeki çok amaçlı yeşil alanları iskana açması bakımından önem taşımaktadır. Bu planla birlikte, Kuzey Adana'da yüksek yoğunluklu dikey yapılaşmaların gelişimi başlamış ve hız kazanmıştır. Kuzeydeki yapılaşma baskısı ile doğal yapının ve özellikle Seyhan Baraj Gölü'nün çekiciliği 1985 planının da uygulama



Şekil 2: Adana'da Farklı Yetenek Sınıflarındaki Toprakların Yerleşim Alanındaki Dağılımı.

olanaklarını kısıtlamış ve 1992 yılında kuzeybatı ve kuzey-doğu kentsel gelişim alanlarını kapsayan iki ayrı ilave revizyon planı oluşturulmuştur.

1996 yılında ise Adana'da kentsel gelişim alanları için yeni ilave revizyon imar planı çalışmaları yapılarak Şambayat- Karahan-Büyük Dikili köylerinin arazileri de yapılaşmaya hazır hale getirilmiştir. ÇDP'nden önce hazırlanan ilave revizyon nazım imar planı ile Adana'da imar durumu toplam 12 kez değişikliğe uğramıştır.

Bu tarihten günümüze kadar değişikliği uğrayan nazım imar planında yaklaşık **850 adet imar planı değişikliği** yapılmıştır.

Adana'da Kentsel Gelişimin Geleceği

Kentin 2025 yılı Adana İli 1/100000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı hazırlanmıştır. Bu plan kamuoyunda ve şehir planlama disiplini açısından çok tartışılan bir plandır.

Plana ilişkin bilgiler, planı hazırlayan Adana Valiliği İl Özel İdaresinin internet sitesinden elde edilmiştir. Bu internet sitesinden elde edilen bilgiler şöyledir:

- *Yapısal Plan şeklinde hazırlanmış Adana ÇDP çalışmasında kendisinden sonra gelecek 1/25000 ölçekli Alt Bölge Nazım Planlarına esas olacak ana kararları vermek, bu ana kararlarla ilgili ayrıntıları bu planlara bırakmak yaklaşımı benimsenmiştir. Doğal olarak bu planların da kendisinden sonra gelecek 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planları için üst ölçekli plan olarak ana kararları vermiş olması, ilgili detay kararları bu planlara bırakması gerekmektedir.*
- *1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planında mevcut yerleşik alanlar "kentsel" ve "kırsal" alanlar olarak ayrıştırılmış, bu alanlar içinde farklı arazi kullanımları bu alanlar içinde değerlendirilmiştir. Ancak Organize Sanayi Bölgeleri, askeri alanlar, Üniversite Yerleşkesi, Havaalanı, Termik Santral, Serbest Bölge kullanımları bölgesel ölçekte olmaları nedeniyle mevcut, öneri ayrımı yapılmaksızın paftalar üzerinde gösterilmiştir. Buna bağlı olarak mevcut yerleşik alanlar içinde yer alan "yaşama alanları" için yoğunluk farklılaşması gösterilmemiştir.*

• *Benzer şekilde 1/25000 ölçekli Alt Bölge Nazım Planlarında "mevcut yerleşik alanlar" ve "gelişme alanları" içinde kalan ve alt bölge ölçeğinde önemli olan merkezi iş alanı, küçük sanayi sitesi, küçük sanatlar sitesi, terminal, sosyal ve teknik altyapı alanları, vb alanlar paftalar üzerinde gösterilecektir.*

• *1/25000 ölçekli Alt Bölge Nazım Planları'nda "yaşama alanları" "mevcut" ve "gelişme" olarak ayrılacak ve yaşama alanları için 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planı tarafından kabul edilen nüfus büyüklüklerinin ne kadarının "mevcut", ne kadarının "gelişme" alanlarında yer alacağı belirlenecektir.*

• *1/25000 ölçekli Alt Bölge Nazım Planlarında kendisinden sonra gelecek; 1/5000 ölçekli Nazım Planlar ile ilgili olarak bir plan notu hazırlanarak "mevcut yerleşik alanlar" ve "gelişme alanları" içinde kalan ve kent/yerleşme ölçeğinde önemli olan merkezi iş alanı, küçük sanayi sitesi, küçük sanatlar sitesi, terminal, sosyal ve teknik altyapı alanları, vb alanların paftalar üzerinde gösterilmesi sağlanacaktır.*

• *1/25000 ölçekli Alt Bölge Nazım Planlarında kendisinden sonra gelecek; 1/5000 ölçekli Nazım Planlar ile ilgili olarak bir plan notu hazırlanacak ve yaşama alanlarındaki yoğunluk dağılımının (kişi/ha) nasıl farklılaştığının gösterilmesi sağlanacaktır.*

• *Yapılanma koşulları alt ölçekli planlar (minimum parsel büyüklüğü 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı, Emsal 1/5000 ölçekli Nazım Plan, maksimum yükseklik, yollara, komşu parsellere yaklaşma mesafeleri, binalar arası mesafe ise 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı) sırasında belirlenecektir.*

• *Adana ili 1/100000 ölçekli çevre Düzeni Planı için 2025 yılı Planlama Dönemi sonu olarak belirlenmiştir. Plan dönemi sonu nüfusu 3000000 (üçmilyon) kişi olarak belirlenmiştir. Nüfusun mekânsal dağılımının ise tablodaki gibi olacağı kabul edilmiştir.*

Plan hazırlandıktan sonra 6 Mart 2008 tarihinde kabul edilen 5747 sayılı kanunda Adana ilçe-lerinden Seyhan ve Yüreğir bölünerek iki yeni ilçe oluşturulmuştur. Seyhan ilçesinden sınırlarından çıkarılan kısma yeni beldeler ve köyler eklenerek Çukurova İlçesi; Yüreğir İlçesinden bölünen ve

Yerleşme İsmi	Toplam	%	İlçe Merkezi	%	Kırsal	%
SEYHAN	1.300.000	43,33	1.250.000	54,05	50.000	7,27
YÜREĞİR	750.000	25,00	550.000	23,78	200.000	29,09
CEYHAN	350.000	11,67	250.000	10,81	100.000	14,55
KOZAN	200.000	6,67	120.000	5,19	80.000	11,64
İMAMOĞLU	70.000	2,33	45.000	1,95	25.000	3,64
KARAIŞALI	60.000	2,00	12.500	0,54	47.500	6,91
KARATAŞ	55.000	1,83	17.500	0,76	37.500	5,45
ALADAĞ	40.000	1,33	12.500	0,54	27.500	4,00
YUMURTALIK	40.000	1,33	10.000	0,43	30.000	4,36
POZANTI	40.000	1,33	17.500	0,76	22.500	3,27
FEKE	35.000	1,17	10.000	0,43	25.000	3,64
TUFANBEYLİ	30.000	1,00	7.500	0,32	22.500	3,27
SAİMBEYLİ	30.000	1,00	10.000	0,43	20.000	2,91
TOPLAM	3.000.000	100,00	2.312.500	100,00	687.500	100,00

eklenen yeni yerleşim sahaları ile Sarıçam İlçesi oluşturulmuştur. Fiziki olarak sınırlar kesinleştirilmediği için yeni oluşturulan ilçeler de eklenerek tablo yeniden düzenlenmelidir.

Plan hazırlığında, “çalışma” ve “yaşama” alanlarına yönelik yaklaşım farklılıkları ile arazi kullanımları ve yoğunluk dağılımlarının gösterilmesi “öneri”ler için de sürdürülmüştür. Bir başka ifade ile bu ayrıntılar alt ölçekli planlar sırasında ele alınacak, özellikle konut alanlarındaki yoğunluk dağılımları 1/100.000 ölçekli ÇDP tarafından belirlenen nüfus kabullerinin aşılmasıyla bir sonraki aşama olan 1/25000 ölçekli Nazım Plan çalışmaları sırasında belirlenecektir.

Kent merkezinde (Seyhan-Yüreğir) iskan edilecek nüfusun 2.000.000 düzeyinde olacağı öngörülmüştür. Ancak önceki planlarda orta ve düşük yoğunluğun öngörüldüğü ve gelişme potansiyelinin en yüksek düzeyde olduğu kuzey Adana’da; günümüzdeki eğilim ve uygulamaların, yoğunluğun ve de hem yatay hem de dikey büyümenin teşvik edilmesinden ve oluşturulan arsa stokunun yeterli olmasından dolayı yeni konut alanları önerilmemiştir.

Kent etap etap planlanarak bütüncül planlama yaklaşımından uzak kalınmıştır. Fakat günümüzde uzaktan algılama sistemlerinin planlama sürecinde kullanımı ile illerin mevcut dokusunu, potansiyellerini ve gelişme yönlerini belirlemek hem kentliler hem de yöneticiler için gerekli hale gelmiştir. Ayrıca yasal zorunluluk olan, kentin kapsamlı sosyo-ekonomik, kültürel ve ekolojik araştırma-

ların sonuçları doğrultusunda uzun vadeli fiziksel gelişme stratejilerinin belirlenmesi, uygulanması ve bu sürecin yerel yönetim, plancılar ve halkın müşterek katılımlarıyla gerçekleştirilmesi sağlıklı bir kent bütünü oluşturabilmesi hedefi ile Çevre Düzeni Planları yapılmaktadır. Bu kapsamda geç de olsa uzaktan algılama tekniği 1/100.000 ölçekli Adana Çevre Düzeni Planı’nda kullanılmaktadır.

Bu planın amacı 2025 yılını hedef alarak;

- *planlama hedef ve stratejilerinin belirlenmesi,*
- *dengeli ve sürekli kalkınma amacına uygun olarak ekonomik kararlarla, ekolojik kararların bir arada düşünülmesine imkan verilmesi, rasyonel kaynak kullanımının sağlanması,*
- *kentsel ve kırsal gelişmeler ile sanayi, tarım, turizm, ulaşım sektörlerindeki gelişmelerin belirlenmesi,*
- *ilin doğal, tarihsel ve kültürel değerlerini ve ekolojik dengesinin korunması,*
- *alt ölçeklerde hazırlanacak her türde fiziksel planlara girdi olacak planlama kararlarının temelini oluşturulmasıdır.*

Plan Hakkında Görüşler

Adana’nın tarih boyunca ticari ve sosyal bir merkez olduğu bilinmektedir. Bununla birlikte, Financial Times tarafından Avrupa genelinde yapılan ekonomik yatırıma uygunluk açısından tüm ölçütlerin esas alındığı bir değerlendirmede, Adana yatırım ortamı bakımından Avrupa’nın en iyi bölgesi seçilmiştir.

Ancak; Adana Çevre Düzeni Planının hazırlanmasında kentte yer seçecek öncelikli sektörler belirtilmemiş ve buna bağlı bir kent kimliği tariflenmemiştir. Bunun dışında planda istihdamı artıracak ticaret ve diğer çalışma alanlarına ilişkin mekân tasarım ilkelerine ya da kentlilerin sosyal ve kültürel ihtiyaçlarına yönelik plan kararlarına da yer verilmemiştir.

Mevcut veriler, belgeler ve bilgilendirme toplantıları sonrasında plana yönelik olarak oluşturulan eleştiriler şöyle derlenebilir:

A. Örgütlenme Açısından;

1. Öncelikle 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (ÇDP)'nin Şehir ve Bölge Planlaması eğitimi ve diplomasına sahip olmayan bir uzmanın koordinatörlüğünde hazırlanması meslek alanımızın korunması açısından kabul edilebilir bir durum değildir. Ülkemizde yürürlükteki planlama mevzuatı gereği ÇDP tamamlanıp onay için Çevre ve Orman Bakanlığı'na sunulurken gerekli deneyimini belgeleyebilen bir Şehir ve Bölge Plancısı tarafından imzalanmak zorundadır.
2. Diğer taraftan ÇDP'nin yeterli plancı katkısı olmadan hazırlandığı görülmektedir. Plan hazırlanması için oluşturulan ekipte sadece 1 tane Şehir ve Bölge Plancısının görevlendirilmesi çalışma alanının büyüklüğü, konusunun karmaşıklığı ve planın önemi ile karşılaştırıldığında yetersizdir. Bu boyuttaki bir planlama işinin gereksindiği Şehir ve Bölge Plancısı girdisi asgari sayı, pozisyon ve deneyim olarak diğer uzmanlıklarla birlikte Çevre ve Orman Bakanlığı'nın 2004 yılında gönderdiği yazıda açıkça belirtilmiş durumdadır.
3. Ayrıca, ÇDP çalışması başlangıcında hizmet satın alınan profesyonel gruptan salt bilgi toplama-analiz aşamasında yararlanılması, planlama sürecinin izleyen sentez-plan kararları-alternatifler aşamalarında ise devre dışı bırakılması ÇDP taslağının bugünkü teknik zaafalarının oluşumuna katkıda bulunmuştur.

B. Genel Yaklaşım ve Planlama Tavrı Açısından;

Çalışmada verilerin elektronik ortamda derlenip işlenerek bir Coğrafi Bilgi Sistemi (CBS) oluşturu-

lması ile ÇDP hazırlanması konularının büyük ölçüde özdeşleştirildiği ve bu yanılının planlama disiplini zaafa uğrattığı saptanmıştır;

1. Toplantılarda ÇDP taslağının ekip koordinatörü tarafından derlenmiş tüm bilgilerin CBS ortamında farklı katmanlar olarak üst üste konulması ile oluşturulduğu belirtilmektedir. Planlama mesleği açısından bu şekilde mevcut bilgilerin üst üste getirilmesi ile ortaya konulan desen ancak iyi bir mevcut durum (envanter) paftası olabilir. Ek olarak çakıştırılan katmanlar arasında çeşitli kısıtlamalar açısından "yerleşilebilirlik analizi" de sayıldığı için ortaya çıkan desene en iyi olasılıkla sentez paftası adı verilebilir.

Sonuçta; toplantılarda sunulan pafta Adana için hazırlanmış iyi bir sentez çalışması niteliğinde olup belki de en büyük değeri budur.

2. Çalışma yapılan alan için hazırlanan Sentez Paftasından hareketle o sahaya yönelik plan kararlarının üretilebilmesi için planlama ekibinin süreç başlangıcından beri yaptığı bilgi derleme-analiz-sentez çalışmalarından kaynaklanan bir vizyon ortaya koyması ve planın bu perspektifle yönlendirilmesi planlama disiplininin olması gereken koşuludur.

Adana ÇDP hazırlanışında bu etabın atlanmış (ya da önemsenmemiş) olması sonuçta ortaya konulan çalışmanın niteliğini ve değerini düşürmektedir.

3. Oysa Adana Valiliği bünyesinde 2002-2004 yılları arasında yapılan ön hazırlık çalışmalarında genel hatlarıyla bir vizyon ortaya konulmuş ve Valilik tarafından imzalanan "Adana İl Gelişme Planı ve İl Çevre Düzeni Planı Hazırlanması İçin Protokol" başlıklı dokümanda yayınlanmış bulunmaktadır.

Planlama dönemi içinde verimli tarım arazilerinin daha fazla israfını önlemek amacıyla mevcut gelişmişlere ilaveten yeni kentsel gelişme odaklarının belirlenmesine dayanan bu vizyonun ÇDP ekibi tarafından benimsenmediği anlaşılmaktadır.

4. Bunun yerine, mevcut eğilimler doğrultusunda ve karayolu-demiryolu-otayol aksındaki gelişmiş merkezlerde nüfus yığılmasının daha da artması önerilmektedir.

Bu açıdan sunulan ÇDP taslağı fizibilite analizlerinde kullanılan 'hiçbir şey yapmama' (do nothing) alternatifine benzemektedir. Diğer bir ifadeyle bu tür bir ÇDP'nin hazırlanıp uygulanmaması durumunda da planlama dönemi sonundaki genel manzara taslakta görülenenden zaten farklı olmayacaktır.

5. Diğer taraftan, sunumlarda ÇDP için eğilimleri izleyen ve müdahaleci olarak iki alternatif hazırlanmış ve sonuçta iki alternatifin bağdaştırılarak söz konusu desenin üretildiği belirtilmektedir. Toplantılarda alternatiflerin tartışmaya açılması yerine sadece seçilen alternatifin sunulması ÇDP hazırlanma sürecinde önemli bilgilendirme-değerlendirme fırsatlarının kaçmasına neden olmuştur.

Hatırlatmak isteriz ki; planlama işlevi doğası gereği mevcut gidişe müdahale fikrine dayanarak egemen eğilimlere doğru alternatifleri yaratmak çabasıdır.

6. Plan taslağına zemin oluşturması gereken Analitik Etütler tarafımızdan henüz görülmemiştir. Ancak taslakta sunulan plan kararlarından çalışma alanı içine ait fiziki ve demografik veriler dışındaki sosyal ve ekonomik verilerin yeterince derlenip işlenmediği izlenimi edinilmektedir.

Şöyle ki, plan taslağına tarım alanları ayrıntılı olarak gösterilirken bu sektörden elde edilecek ürünler ile bu ürünlerin tetikleyeceği işleme-depolama-nakliye sektörü, yaratılacak ekonomik büyüklük, bu ekonominin besleyeceği nüfus, bu nüfusun karşılığı yerleşim-ticaret-sanayi alanları ilişkileri kurulamamıştır.

Bu çerçevede planlama alanında gelecekteki nüfusun 1,8 milyondan 3 milyon kişiye artması önerilirken bu artışın sosyal ve ekonomik arka planı karanlıkta kalmakta, mekana yansımaları ise tümüyle bağımsız şekillenmiş görünmektedir.

7. 1/100.000 ölçekli ÇDP taslağına çalışma alanı 4 alt bölgeye ayrılmış ve ÇDP onaylandıktan sonra bu alanlarda 1/25.000 ölçekli Alt Bölge Nazım Planları hazırlanması gerektiği belirtilmiştir. Ancak toplantıda sunulan haliyle ÇDP'nin alt bölgelere yönelik öngörülerini net olmadığından iki planlama düzeyi arasındaki bilgi akışının yetersiz olması riski bulunmaktadır.

C. Teknik Hususlar;

Sunulan 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (ÇDP) taslağına saptanan teknik hususlar sektörlere göre derlenmiş olarak aşağıdadır;

1. Üst sistem- Sunumda belirtilen plan hazırlanma sürecinde çevre illerle gerekli işbirliğinin kurulması ve örneğin havaalanı vb konularda uzlaşma sağlanması olumlu puanlardır. Ancak anlatılanlardan bu işbirliğinin salt büyük ölçekli yatırımlarla ilişkili olduğu ve ayrıntılara ışıktutacak boyutta olmadığı anlaşılmaktadır.

Örnek olarak; ÇDP taslağına Osmaniye sınırına bitişik bölgesi kırsal nitelikte bırakılmış ve herhangi bir gelişme öngörülmemiştir. Oysa, ülkede uygulanan teşvik politikaları nedeniyle Osmaniye'nin Adana sınırına bitişik bölgelerinde önemli bir sanayi gelişimi kaydedilmektedir. Bu gelişmeden kaynaklanacak serpentinin en azından imarsız konut yerleşimleri anlamında anılan bölgedeki tarım alanlarına oluşturacağı baskının bugünden saptanması ve gerekli hazırlığın öngörülmesi ÇDP ölçeğindeki planların görevidir.

Benzer şekilde planın sahil bölgesinde güney batıdaki mevcut sulak alanlardan hareketle koruma tabanlı öngörüler üretilirken aynı sahilin Mersin tarafındaki gelişmelerin yok sayıldığı izlenimi edinilmektedir.

2. Nüfus- Adana İli mevcut nüfusu 2000 yılı değeri olarak 1.850.000, planlama dönemi sonu olarak benimsenen 2025 yılı nüfusu ise 3 Milyon kişi olarak kabul edilmiştir. Bunun yanında il merkezinin nüfusu 2000 yılında 1,2 milyon iken 2025 yılı için 1,8 milyona çıkması öngörülmektedir. Analiz yöntemleri bilinmemekle birlikte bu nüfus projeksiyonları genel anlamda kabul edilebilir niteliktedir. Ancak, kentte TÜİK tarafından bugünlerde sürdürülen nüfus sayımının henüz kesin olmayan sonuçlarına göre Seyhan ilçe merkezi için 2025 yılında öngörülen 1.250.000 nüfusa şimdiden ulaşıldığı gözlenmektedir.

3. Yerleşim- Sunumlarda, kentsel yerleşmelerin onanlı imar planlarında getirilmiş olan yeni yerleşim alanları dışında ÇDP taslağına yeni yerleşim önerisi (Ceyhan-Yumurtalık arasındaki Narlık bölgesi dışında) yapılmadığı ısrarla belirtilmiştir.

Çalışma alanında yer alan kentsel ve kırsal yerleşimlerin mevcut imar planları ile yeterli kapasitenin zaten yaratılmış olduğu saptamasına dayanan bu tez tarafımızdan da desteklenmektedir.

a. Buna karşın, karayolu-demiryolu-otoyol aksı üstünde doğuda Adana Organize Sanayi Bölgesi (OSB) ile batıda İncirlik Beldesi arasında önemli büyüklükte bir yeni yerleşim alanı önerildiği görülmektedir. Yarı kırsal nitelikli Kürkçüler yerleşiminin dışında bugün için boş olan bu alanda bilindiği kadarıyla herhangi bir onanlı imar planı ile yaratılmış bir yerleşim kapasitesi yoktur.

b. Diğer taraftan, plan taslağı incelendiğinde il merkezinde nüfusun %50 oranındaki artışına karşılık öneri yerleşim alanlarını gösteren sarı renkli boyalı sahaların mevcut yerleşimi gösteren kahverengi boyalı alanların yaklaşık 2 katı olduğu görülmektedir. Yoğunluk deseni, mevcut yerleşim içindeki boşluk-doluluk oranı, yoğunluk artışı ve yapı stoku yenilenmesi gibi ayrıntılı analizlerden bağımsız olarak salt görsel bağlamda saptanan bu çelişki açıklanmaya muhtaçtır.

c. Ayrıca, yine taslaktaki kahverengi-sarı boyalı yerleşim alanlarının konumu ve büyüklüğünden hareketle planlama dönemi içinde il merkezindeki asıl kentleşme hareketinin Yüreğir ilçesinde öngörüldüğü sonucu çıkarılmaktadır. Bu öneri aynı dönemdeki nüfus artışından büyük payın Seyhan ilçesine düşeceği tahmini ile çelişmektedir. Ek olarak, Yüreğir ilçesinin kırsal-kentsel nüfus dağılımında verilen %29,09 ile Adana içindeki en yüksek kırsallığa sahip olmasını tüm bu senaryo ile bağdaştırmak olanaksızdır.

4. Sektörel Dağılım- Plan taslağı sunumunda il ekonomisinin sektörel dağılımı aşağıdaki şekilde verilmiştir:

Sektörler	Mevcut (2000 Yılı)	Öneri (2025 Yılı)
Tarım	%43	%25
Sanayi	%14	%20
Hizmetler	%42	%55

Planla birlikte verilen bir Analitik Etütler Raporu olmadığından sektörlerin 2000 ve 2025 yılı yüzdelerinin mantığını tartışmak

olanaklı değildir. Ancak, ÇDP planı ağırlıklı şekilde tarım alanları korunması ilkesine dayandırılmışken tarım sektörünün ağırlığındaki %50'ye varan düşüş ile tarım ürünlerinin değerlendirilmesi konusu da belirsiz kalınca sanayi sektöründeki artışın neye dayanacağı ve mekana nasıl yansıtacağı konuları açıklanmaya muhtaç görünmektedir.

5. Sanayi- Çalışmada ilin planlama dönemi içindeki gelişmesine rehber olacak sanayi ve turizm gibi önemli sektörlerle yönelik politikasının olmadığı izlenimi edinilmiştir. Bu durumda, 2005-2025 yılları arasındaki sanayi sektöründe öngörülen %14'ten %20'ye artışın mekana yansımalarının açıklanmasına ihtiyaç vardır. Ayrıca;

a. Hazırlanan ÇDP taslağında çeşitli yerleşmelerin imar planlarında verilmiş olan sanayi alanlarına ek olarak (Kozan dışında) yeni bir OSB önerisi yapılmadığı görülmektedir. Münferit sanayi birimlerinin de 1/100.000 ölçeğe gösterilemediği belirtilmiştir.

b. Geçmişten gelen gelişim trendi ve mevcut durgunluk verilerinden hareketle planlama dönemindeki sanayi gelişimi için somut öngörülerin üretilmediği anlaşılmaktadır. Bu durumda 20 yıla yakın planlama dönemi içinde doğacak beklenmedik fırsatların ve büyük ölçekli yatırımların (örn. Otomotiv sektörünün bölgeye olan yatırım ilgisi basından izlenirken) önünün kapatılması uygun yerlerde rezerv sanayi alanları konumlanması uygulamada kolaylık sağlayacaktır. Benzer amaçlarla nüfus artışı öngörülen ilçe, yerleşim ve alanlara da makul büyüklükte sanayi rezerv alanlarının önerilmesi gelecekte hazırlanacak alt ölçekli planlara ışık tutacaktır.

c. ÇDP taslağında ülkemizde kullanılan ve alışılmış planlama gösterim usullerinden farklı olarak mevcut imar planlarında herhangi bir kullanıma (örn. Sanayi ve OSB) ayrılmış olan alanlar halen boş ve gelişmemiş olsalar dahi taslakta mevcut olarak gösterilmiştir. Bu hususun sözel olarak belirlenen hedeflerle çizili belge arasında karşılaştırma yapılmasını güçleştiren bir durum olarak kesin plan aşamasında giderilmesi gerekir.

6. Rekreatyon- Plan taslağında Çatalan Barajı havzasına komşu ve orman sınırları içerisinde yer almakla birlikte orman niteliğini kaybetmiş bir alan rekreatyon alanı olarak ayrılmış ve bu alanda yer alamayacak kullanımlar (konut vb) listelenmiştir. Bu kent açısından kullanılacak yeşil rezervleri korumak adına olumludur. Ancak, alanın kullanım esaslarının detayları ve buna göre yer alabilecek kullanımlar konusunda belirsizlik giderilmelidir.

7. Turizm- ÇDP taslağında turizm sektörüne gerekli önemin verildiği ve çalışma alanı içindeki gerek sahil kesiminde gerekse de dağlık bölgede gelişecek turizmin eko-turizm niteliğinde olması gereği vurgulanmış bulunmaktadır. Ancak bu temel ilkenin çeşitli alt bölge ve alanlara, alt ölçekli planlara ve uygulamaya nasıl yansıtacağı konusunda belirsizlik sürmektedir. Planın doğal çevre konusundaki korumacı tavrı olumlu iken bu yaklaşımdan hareketle uygulamaya ışık tutacak referanslar üretilmeyişi ÇDP'nin yetersizliği ve gelecekte plan kararlarının delinebileceği tehlikesi olarak görülmektedir.

8. Ulaşım- ÇDP taslağının ulaşım sektöründeki önerileri de TCK'nın mevcut yatırım programına uygun olarak Adana-Tufanbeyli arasındaki yolun iyileştirilmesi ile sınırlı kalmış görülmektedir.

Planlamada benimsenen mevcut eğilimleri izleyen tavır nedeniyle ulaşım konusunda köklü ve yenilikçi öneriler getirmeye cesaret edilememiştir. Ulaşım sistemi yine karayolu ağırlıklı olarak kurgulanmış ve demiryolu taşımasının da bir alternatif olarak güçlendirilmesi önerisi açıkça getirilmemiştir. Sadece, Ceyhan-Yumurtalık bölgesindeki BOTAŞ ve serbest bölgenin mevcut demiryolu ağına bağlanması için alternatif bir öneri bulunmaktadır.

Bunun yanında, bu ölçekteki bir planlamadan beklenen Çukurova Bölgesindeki büyük yerleşimleri birbirine bağlayan demiryolu hattının çift hat ve elektrikli çekişe geçmesi önerisi bile ilgili kamu kuruluşunun yatırım programına bırakılmıştır.

D. Öneriler;

1. Ülkemizdeki planlama ve imar mevzuatına göre; her ölçekteki planlar süreç boyunca yapılan çalışmaları içeren bir Analitik Etütler Raporu ile çizili plandaki kararları açıklayan bir Plan Açıklama Notu ile bütün olarak kabul edilmektedir. Bu anlamda, Valiliğin web sayfasında yayınlanan "Taslak Plan Kararları" plan açıklama notu yerine kabul edilebilir.

Ancak bu çalışmaya ek olarak, plan hazırlanma sürecinde derlenen bilgileri, analizlerini ve yöntemlerini, sentez mantığını, (varsa) saptanmış ileri görüş ve hedefler (vizyon) ile alternatiflerini ayrıntılı açıklamalarla içeren derli toplu bir Analitik Etütler Raporu'nun da hazırlanmasına ve yayınlanmasına kesinlikle gerek duyulmaktadır.

2. Üst ölçekli planlamalarda harita üstüne çizili kararlar ölçeğin özellikleri gereği çoğu zaman yeterli açıklıkta olamazlar. Bu nedenle, üst ölçeklerde plan kararlarının çizili olduğu kadar yazılı olarak ta hazırlanması ve onanması önem kazanmakta olup uygulamalarda yanlış anlaşılma riskini azaltacaktır. Örnek olarak, planın konut, sanayi, turizm, tarım gibi sektörel kararlarının ayrıca metin halinde de derlenmesine ihtiyaç vardır. Bu öngörülerin ilçeler bazında ayrıntılandırılması hususuna dikkat edilmesi gelecekte alt bölge ve ilçe planlarının hazırlanmasında yönlendirme görevini kolaylaştıracak ve yorum farklarından doğacak uyumsuzlukların azalmasını sağlayacaktır.

3. ÇDP taslağında hazırlanan lejantın da iyileştirilmesi ve plan raporu ile arasında saptanan gelişmelerin giderilmesi gereklidir. Örneğin; tarıma dayalı sanayi, özel ürünler, eko-turizm alanlarının lejantta varken plan raporunda olmaması ya da tersi veya farklı kullanış olarak gösterilmesi türünden hatalar ayıklanmalıdır.

4. Sonuç

2000'li yıllara kadar kentsel gelişme hedeflerine göre, Adana kenti mücavir alan sınırları dâhilinde iskâna açılan I. ve II. sınıf tarım topraklarının büyüklüğü 16.000 ha düzeyindedir.

2025 yılı projeksiyonuna göre ise önceki planlar ile oluşturulan konut alanları yeterli görüldüğünden yeni gelişme konut alanları önerilmemiş ve

tarım arazileri iskâna açılmamıştır. Tarım topraklarının Adana'daki kaybı, genel olarak dört olgudan kaynaklanmaktadır.

** Kentin tarihsel çekirdeğini oluşturan Tepebağ çevresinde verimli tarım topraklarının bulunması, doğal olarak fiziksel büyüme baskısını bu topraklar üzerine doğru geliştirmiştir.*

** Bölgesel yol sisteminde güzergâhlar, I. sınıf tarım topraklarından geçirilmiş ve bu da bu alanlarda hızlı bir gelişme ve dolayısıyla yapılaşmaya neden olmuştur. Nitekim; konut, endüstri ve ticaret E-5 güzergahı boyunca konumlanmış ve bu da, tarım topraklarının başka amaçla kullanılması sonucunu doğurmuştur.*

** İmar planlarında yapılan değişikliklerle yüksek yoğunluklu iskân alanlarının miktarının sürekli arttırılması, planlı olarak korunması öngörülen yeşil alanların ya da*

tarım ağırlıklı bahçelerin koruma olanağını ortadan kaldırmaktadır.

** Türkiye'nin büyük kentlerinden olmasına karşın Adana'da planlı kentleşme hareketlerinde geç kalınmış, yapılan imar planları gereksinimleri uzun süreler karşılayamamış ve imar planlarında sürekli plan değişikliği sürecine girilmiştir. Yapılan uygulamalarla kentsel gelişmelerin imar planlarına göre değil, imar planlarının yapısal gelişmelere göre biçimlendirilmesi sorunu yaratmıştır.*

Adana'da yapılan planlama çalışmalarında, en az dikkat edilen unsurların ekolojik yapı ve tarım alanları olduğunu söyleyebiliriz. Günümüzde hazırlanan ÇDP çalışmalarında tarım alanları ön plana çıkarılmıştır. Fakat şehir planlama mesleği açısından birçok olumsuzluğu içerisinde bulundurduğu için plan uygulayıcılarının birçok zorlukla karşılaşması ve uygulamada hatalar yapılması kaçınılmaz gözükmektedir.



Adana foto amatorleri derneği çarpık yapılaşma fotoğraf yarışması arşivinden
İbrahim YILMAZ, Madalyonun öbüryüzü

ADANA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ZİYAPASA MAHALLESİ-MİMAR SİNAN PARKI KESİMİ KENTSEL TASARIM ULUSAL PROJE YARIŞMASI 19. Şubat 2008

Yarışmanın Konusu ve Amacı

Yarışma, Adana Büyükşehir Belediyesi ile Mimarlar Odası Adana Şubesi tarafından Mimarlık, Peyzaj Mimarlığı, Mühendislik, Kentsel Tasarım Projeleri, Şehir Ve Bölge Planlama Ve Güzel Sanat Eserleri Yarışmaları Yönetmeliği uyarınca serbest, ulusal ve tek kademeli olarak günümüz mimarlık, mühendislik, şehirçilik ve sanat anlayışına uygun, ekonomik, çağdaş çözümlerin araştırılması ve güzel sanatların teşviki amacıyla yarışmaya çıkarılmıştır.

Adana kentinin Seyhan nehri vadisi boyunca ağırlık kazanan rekreasyon alanı ve kent merkezinin yakın komşuluğunda yer alan yarışma alanı: kent bütünü ve Adana halkı adına ağırlıkla kültür, turizm, alışveriş, yeşil ve açık alan gibi işlevlerle yeniden düzenlenerek farklı bir kimlikle kente kazandırılacaktır.

Kent bütününden gelen bir yaklaşımla " kent meydanı " karakterini de vurgulaması beklenen projelerin; Adana'nın tarihi, kültürü ve sosyal yaşantısına atıflar yapan, uygulanabilir, çağdaş ve geleceği anlatan nitelikleri içermesi beklenmektedir. Bu bağlamda, toplumun farklı kesimlerinin yan yana gelebileceği özgün ve nitelikli mekânlar üreterek Adana halkının sosyal ve kültürel aktivitelerini zenginleştirmek, kentin mekânsal ve görsel kalitesini arttırmak, giderek de Adana 'da yeni bir çekim merkezinin yaratılması amaçlanmaktadır.

Jüri Üyeleri ve Raportörlerin İsim ve Kimlikleri

Danışman Jüri Üyeleri:

Aytaç Durak (Adana Büyükşehir Bld. Bşk.)
Prof. Dr. Erkin Erten (Ç.Ü. Mimarlık Fak. Mim. Böl. Bşk.)
Samet Karyaldız (Mimarlar Od. Adana Şb. Bşk.)
Cüneyt Erginkaya (Şehir Plancıları Od. Çukurova Şb.Bşk.)
Ramazan Doğru (Peyzaj Mim. Od. Adana Şb. Bşk.)
Zihni Aldırmaz (Adana Büyükşehir Bld. Bşk. Danış.)
Oktay Karakuş (Adana Büyükşehir Bld. Gnl.Sekr. Yrd.)

Asıl Jüri Üyeleri:

Baran İdil (Jüri Başkanı- Y.Mimar)
Prof.Dr. Zekai Görgülü (Mimar /Şehir Pl/Yıldız Tek Üniv. Mim. Fak. Dekanı.)
Yrd. Doç. Dr. Murat Uluğ (Y.Mimar /Kocaeli Üniv. Mim. Fak. Öğr. Üyesi)
Yrd. Doç. Dr. Feride Önal (Y.Mimar/Yıldız Tek.Ünv.Mim.Fak.Öğr. Üyesi)
Tamer Başbuğ (Mimar /Mimarlar Od. İzmir Şube Başkanı)
Abdullah Özkul (Y. Mimar/ Adana Büyükşehir Bld.Bşk. Danış.)
Selami Demiralp (Peyzaj Mim/Peyzaj Mim.Od.Ank.Şb.Yön.Kr Üyesi)

Yedek Jüri Üyeleri:

Y. Mimar Zeki Yüzüak (Mimar)
Tevfik Yıldırım (Şehir ve Bölge Plancısı)

Raportörler:

Ömer Aksoğan (Mimar /Mimarlar Od. Yedek Yön. Krl. Üyesi)
Tülay Sarı (Mimar /Mimarlar Od. Yön. Krl. Üyesi)

Ödüller:

Jürinin yapacağı değerlendirme sonucunda seçilen projelere aşağıdaki ödüller net olarak ödenecektir.

Birinci Ödül	: 50.000 YTL
İkinci Ödül	: 40.000 YTL
Üçüncü Ödül	: 30.000 YTL
Beş adet mansiyon, (her birine)	: 10.000 YTL
Satın alınacak projeler için jüri emrine	: 20.000 YTL

Yarışmacılara Sağlanan Dokümanlar

- 1- Yarışma Şartnamesi,
- 2- Yarışma Alanının Yerini Gösteren Şema ve Fotoğraflar,
- 3- Onay Aşamasında Olan 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı (Pafta ve Cd Ortamında)
- 4- Halihazır Harita ve Plankote (Pafta ve Cd Ortamında),
- 5- Maket Sınırlarını Tanımlayan Pafta,



- 6- Yarışma Alanına İlişkin Fotoğraflar,
- 7- Meteoroloji Verileri,
- 8- Jeolojik-Jeoteknik Etüd Raporu,
- 9- Kimlik Formu,
- 10- Proje ve Mesleki Kontrollük Hizmetleri Sözleşme Örneği,

Yarışmacılardan İstenenler

-Sunuş ve Çizimler

- **Konsept Şemaları;** Alanın bütününe ait düşünce ve öngörülerin anlatıldığı kentle ilişkiler, ulaşım, yapılaşma, işlevsel kabuller, peyzaj ve kentsel kararların anlatıldığı şema(lar), üç boyutlu çalışmalar ve açıklama raporu.
- **Vaziyet Planı (Ölçek: 1/10000);** Ulaşım, kütle düzeni, açık alan düzenleme ve peyzaj önerilerinin yarışma alanı bütününde ifade edildiği plan.
- **Zemin Kat Yerleşim Planı (Ölçek: 1/500);** 1/1000 Ölçekli vaziyet planı içerisinde sınırı yarışmacılarca tanımlanacak alanda zemin kat plan ve ilişkilerini gösteren düzenlemedir. (Plan, kesit ve görünüşler) Farklı işlevleri barındıran yarışma alanı içerisinde öncelikli uygulama etabı olarak Belediye mülkiyetindeki alanların yatırıma konu olacağı Büyükşehir Belediyesince belirtilmektedir. Dolayısıyla zemin kat yerleşim planı sınırlarının belirlenmesinde bu istemin gözetilmesi tavsiye edilmektedir.
- **Yapılara İlişkin Plan, Kesit ve Görünüşler (Ölçek: 1/200);** Yarışmacının kendi önereceği bir bölümün ve Camii ve yakın çevresinin, 1/200 plan, kesit ve görünüşleri.
- **Maket (Ölçek 1/1000)**

YARIŞMANIN TANIMI

Yarışma Alanının Özelliği; Yarışma alanı yaklaşık 20 hektar büyüklüğünde olup, Adana için önemli bir rekreasyon alanı ve kent merkezi zonunun bir parçasıdır. Bir yandan güneyden kuzeye uzanan bir zonun içinde kalmakta diğer yandan yarışma alanının içinden geçen arterle bu zondan soyutlanmaktadır. Alanın batı kesiminde, kentin çok eski yerleşik alan dokusu yer almakta ve bu doku genel eğilim içinde yenilenme talep ve baskısı altında görünmektedir. Alanı güneyde kat eden M. Kemalpaşa Bulvarı ve diğer caddelerde de gözlemlendiği gibi ticaretin geliştiği ve yenilenmenin hızlı olduğu mekânlardır. Sağlıklılaştırma ya da yenilenmesi önerilecek konut alanlarında da henüz belirlenmiş bir müdahale modeli ya da organizasyonu yoktur. Ancak alanın bütününde olduğu gibi mevcut konut alanlarında da çok ciddi bir rant artışı bahse konudur.

Ancak varolan baskı; yarışma alanı sınırları içerisinde kalan bu alan için bir kültür, turizm, konut ve bu işlevlere dayalı ticaret eksenli bağlamında dönüşüm sürecinin hızla başlayacağını ifade etmektedir. Bu bağlamda söz konusu alana ilişkin yarışmacının farklı boyutlardaki gözlemleri önem kazanmaktadır.

Dolayısıyla mekansal yeniden üretime kaynaklık edecek kararlar ile sağlıklılaştırma ve yenileme kavramları doğrultusunda da alana ilişkin bir önerinin getirilerek doğudaki alanlar ile birlikte değerlendirilmesi ve giderek bu paralelde bir tasarımın önerilmesi yarışmacılardan beklenmektedir. Ortaya çıkacak öneriler sonrasında kent bütünündeki planlama kararları uyarınca belediyesince değerlendirilecektir.

Öte yandan; yarışma alanında yer alan yaya ve bisiklet gibi ulaşım öğeleri ile peyzaj düzenleri genelde büyük rekreasyon zonundaki sistemin ya da anlayışın uzantılarıdır. Bu bağlamda,

yarışma alanında yer alan su kıyılarının ya da yeşil mekanların ciddi bir potansiyel içerdiği söylenebilir.

Yarışmadan Beklentiler; Geçmişte (1984) daha kapsamlı bir kentsel tasarım yarışması içinde yer alan yarışma alanına bugün gerek arazi kullanma kararları, gerekse tasarım yaklaşımları açısından yön verecek bir üst plan kararı yoktur. Ancak örneği yarışmacılara aktarıldığı gibi onay sürecinde olan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı mevcuttur. Bu nedenle belediye yönetimi sorununa stratejik bir yaklaşım olarak bakmış ve kent merkezinde bir öncü proje denemesine karar vermiştir. Yarışma ile başlatılan bu pilot proje süreci:

- Öncelikle kritik kamu alanlarının varlığından yola çıkılarak kamusal yararlılığa ait bu fırsatların en rasyonel ve kaliteli olarak değerlendirilmesi hedeflenmiştir.
- Bu süreç içinde yarışma alanının bir sosyo-kültürel ve ticari bir odak olarak düzenlenmesi istenmektedir.
- Böyle bir cazibe merkezinin oluşmasının yalnız kent ile değil yakın çevredeki merkez ve konut alanları içinde önemi büyüktür. Bu nedenle özellikle yakın çevredeki kentsel değişim ve dönüşüm düşüncelerine bir örnek oluşturmak da yarışmanın beklentilerinden biridir.
- Alan düzenlemesinin önemli hedeflerinden biri de, "buluşma, toplantı, konser, gösteri ve benzeri eylemlerin" gerçekleşmesini sağlayacak bir mekanın kurgulanması olmaktadır. Dolayısıyla sosyal, kültürel ve ticari bir odak yaratılması amaçlanmaktadır.
- Yarışma alanının doğusunda yer alan yaklaşık 12000 kişi kapasiteli Mimar Sinan Anfisi günümüzde konser ve toplantı amaçlı kullanılmaktadır ve Seyhan Nehri kıyısının rekreasyon alanı olarak düzenlenmesi çerçevesinde Büyükşehir Belediyesince yıkılması düşünülmektedir. Bu işlevin benzer bir kapasiteyle yarışma alanı içerisinde yorumlanması ve ulaşım(otopark) sorunlarının çözülmesi istenmektedir.
- Belediye özellikle kendi mülkiyetinden başlamak üzere konuya öncelikli bir kentsel yatırım olarak yaklaşmaktadır. Bu nedenle etaplamalı bir yaklaşımın tasarımı belirleyen kriterlerden biri olacağı dikkate alınmalıdır. Bununla beraber bu kriter alanın potansiyellerinin frenleyicisi gibi bakılmamalı ve ileri fikirlerin ve ilerici yaklaşımların ağırlığının süreceği bilinmelidir.
- Yarışma alanı içerisinde yer alan "Makam Camii"nin yıkılarak yeniden yapılması düşünülmektedir. Yarışmacının geliştireceği öneri paralelinde bu yeni camii mevcut yerinde yapılabileceği gibi farklı bir yer seçimine de konu olabilir.

İHTİYAÇ PROGRAMI

Kapalı Alanlar; Camii (Yaklaşık 200 kişilik), Çarşı (farklı büyüklüklerde alışveriş birimleri), Lokantalar, Kafeler, Gençlik merkezi (sergi, galeri, atölyeler, kurslar, sinema, oda tiyatrosu vb. işlevlerin yer alacağı) ve Yönetmelik kontrol birim(ler)i

Açık Alanlar; Açık gösteri ve toplantı mekan(lar)ı, Yaya ve bisiklet yolları, Park ve dinlenme alanları, Spor üniteleri, Açık ve kapalı otopark/servis alanları (en az 500 oto kapasiteli kapalı otopark)

Yarışmacıların verilen program dışında da önermelerde bulunması beklenmektedir. Ayrıca alan çerçevesinde açıklanamayacak yada açıklaması eksik kalan sorunların saptanmasında yarışmacıların kent merkezi, ve yakın çevreyi bu amaçla gözlemlemesi de beklentiler içinde sayılabilir.

ADANA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ZİYAPAŞA MAHALLESİ MİMAR SİNAN PARKI KESİMİ KENTSEL TASARIM ULUSAL PROJE YARIŞMASI

1. Ödül

Proje Müellifi:
Ervin Garip (Y. Mimar),
S. Banu Başeskici Garip
(Y. Mimar)
Yardımcılar:
Türker Emekler (Öğrenci)
Bora Mert (Öğrenci)



2. Ödül

Proje Müellifi:
Erhan Vural (Mimar)
Yardımcılar:
Gökhan Kodalak
(Mimar), Ozan Özdilek
(Mimar)
Tuğçe Akbay (Mimar),
Çiğdem Karamürsel
(Mimarlık Öğrencisi)



3. Ödül

Proje Müellifi:
Korhan Torcu (Ekip Baş-
Y. Mimar)
Ali Akarsu (Y. Mimar)
Danışman: Aslıhan
Özaslan (Peyzaj
Mimarı, Kentsel Tasarım
Uzmanı)
Yardımcılar: Elif Aksa-
yan (Mimar)



1. Mansiyon

Doç.Dr. Ayhan Usta
Prof.Dr. Gülay Usta
Ali Kemal Şeremet (Mimar)
Mesut Yeşiltepe (Şehir Plancısı)
Buket Özdemir (Peyzaj Mimarı)



2. Mansiyon

Y. Kenan Güvenç (Mimar), Recep Üstün (Mimar),
Coşkun Üreyen (Mimar), Nazmiye Öztürk (Y. Mimar)
Yardımcılar
Ömer Faruk Altunal, Cem Şahin, Uğur Şah, Serap
Alkan, Çağlar Akkaya, Arzu Tuğrul, Hande Asar,
Ayşen Eyüpoğlu, Benol Serdar



3. Mansiyon

M. Mürşit Günday (Mimar),
Hayri Anamurluoğlu (Mimar)
Danışman
Dr. Turgay Ateş



4. Mansiyon

Mehmet Z.Hattapoğlu (Ekip başı-Peyzaj Mimarı),
İ. Esgin Zorlu (Şehir Plancısı), Demet Karaoğlu
(Peyzaj Mimarı), Eda Birge Eraslan (Peyzaj
Mimarı), Jülide Alp (Şehir Plancısı), İbrahim Alp
(Şehir Plancısı), R. Süha Zorlu (Mimar), Oknur
Çalışkan (Mimar)



5. Mansiyon

Oktan Nalbantoğlu (Ekip Baş-Şehir Plancısı), Ufuk Ertim
(Mimar), Okan Can (Şehir Plancısı), Tuğba Akyol (Peyzaj
Mimarı), Tarık Yaşar (Peyzaj Mimar ve Kentsel Tasarımcı)
Yardımcılar
Emre Çakır (Peyzaj Mimar ve Kentsel Tasarımcı), Abdullah
Akagündüz (Uç Boyutlu Modelleme Uzmanı),
Metehan Koyaş (Uç Boyutlu Modelleme Uzmanı), İzzet Timur
Yardımcı (Uç Boyutlu Modelleme Uzmanı)



Satınalmalar

Ekip Baş: Özgür Bingöl (Y. Mimar)
İlke Barka (Y. Mimar), Emre Savga
(Mimar), Tuba Türkmen (Mimar),
Berna Göl (Mimar)

Proje Müellifi: Özgür Bingöl (Ekip
Başı-Y. Mimar), İlke Barka (Y. Mimar),
Emre Savga (Mimar), Tuba Türkmen
(Mimar), Berna Göl (Mimar)

Proje Müellifi: Mucip Ürger (Y. Mimar)
Ali Özer (Mimar)

Ekip Baş: Günay Erdem (Y. Mimar)
Sunay Erdem (Peyzaj Mimarı), Serpil
Öztekin Erdem (Peyzaj Mimarı), Burcu
Ayan (Peyzaj Mimarı),
Yardımcı: Didem Yılmaz (Öğrenci)
Danışman: Doç.Dr. Alper Çabuk (Anadolu
Ü. Mimarlık Fakültesi Bölüm Başkanı)

Ekip Baş: Tuba Çakıroğlu (Mimar)
Erdem Yıldırım (Mimar)



Proje Müellifi:
Ervin Garip (Y. Mimar),
S. Banu Başşekici Garip (Y. Mimar)

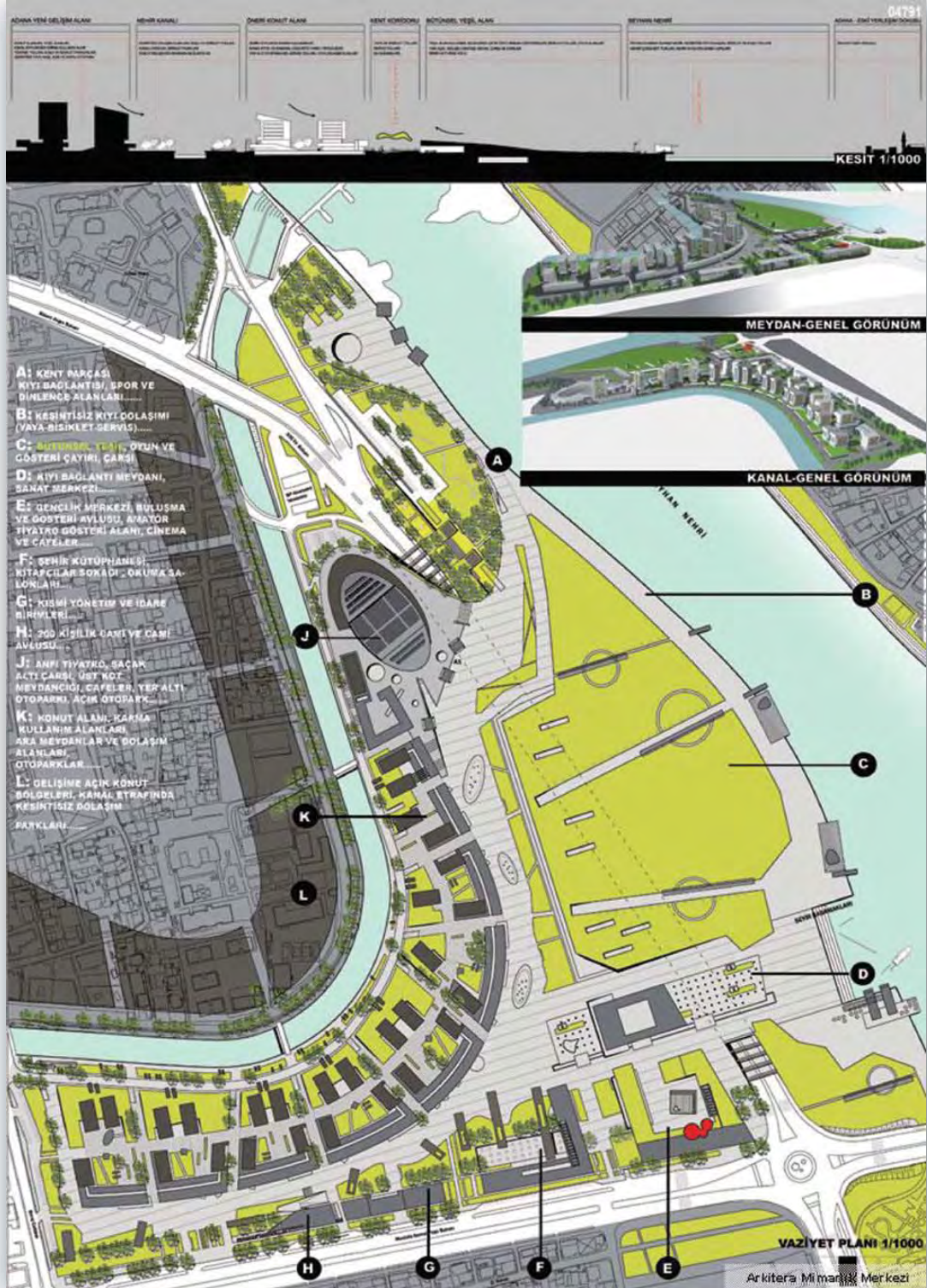
Yardımcılar:
Türker Emekler (Öğrenci)
Bora Mert (Öğrenci)

Proje, her yerden ulaşılabilen bir çekim odağı önermektedir. Bu odak, güçlü fonksiyonlarla desteklenerek yaşayan bir kent meydanı haline getirilmiştir. Genel yerleşim kurgusu, aktif bir sosyal alan kullanımını öngörür. Kendiliğinden oluşan meydanlar yeşillerle nehre bağlanır.

Su Kırıları

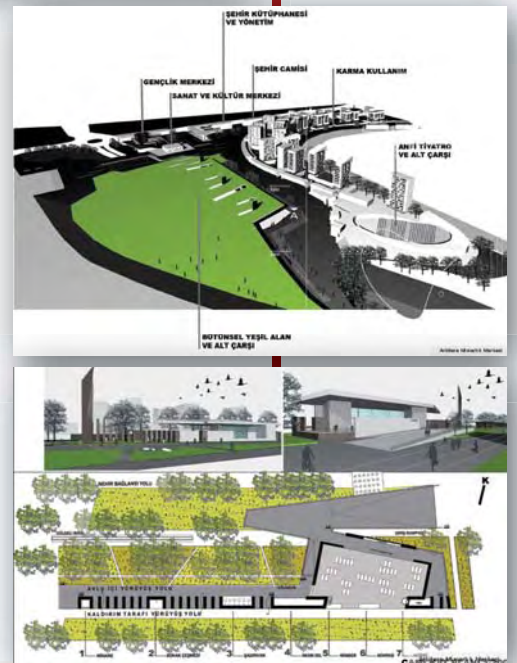
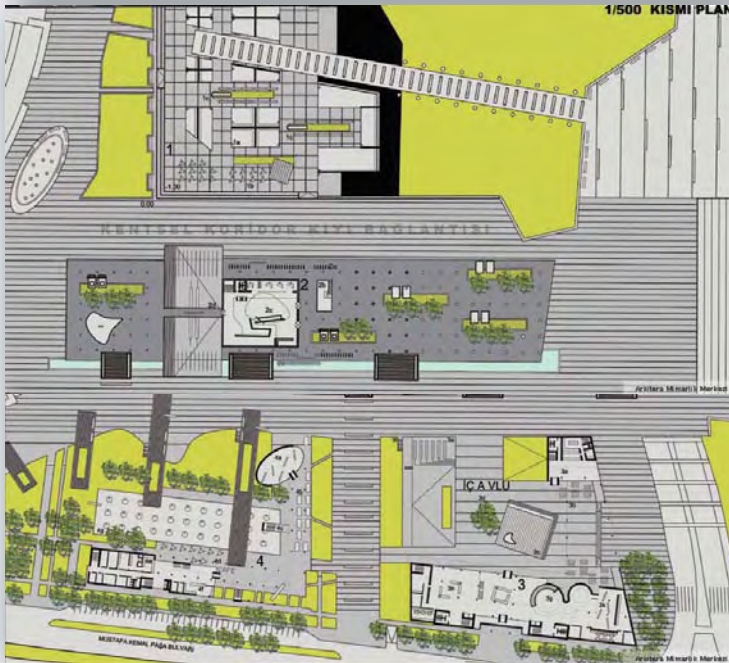
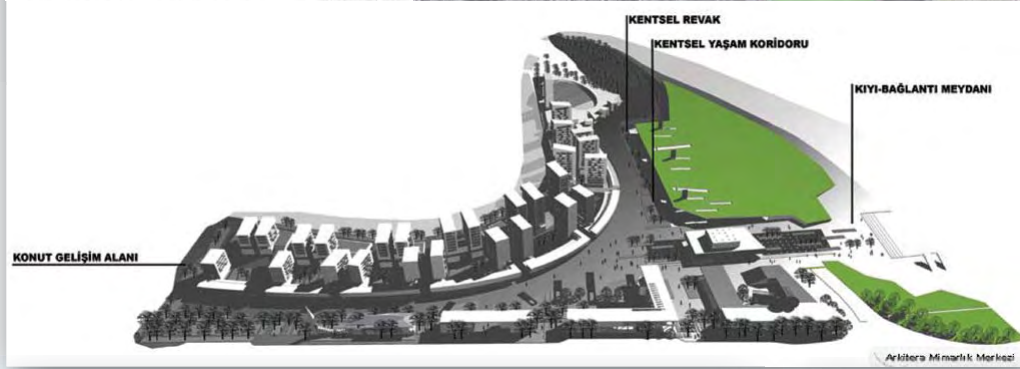
Nehir ve kanallar kendi başlarına birer peyzaj elemanıdır. Bunları ulaşılabilir ve sürekli kılmak, kesintisiz yaya ve bisiklet dolaşımı ile sağlanarak projenin önemli üst kararlarından biri olarak ele alınmıştır. Yaya dolaşımı önemlidir. Araç dolaşımı yaya dolaşımını destekleyecek ve besleyecek niteliktedir.

Mevcut durumda araç yolu, anfi tiyatro ve düzensiz yeşil alanlar kenti kıyıdan ayırmakta, kıyı kullanımını yaya sürekliliği ve görsel süreklilik açısından zorlaştırmaktadır. Bütünleşik kıyı ve meydan kullanımı araç yolunun kısmen zemin altına alınmasıyla sağlanmıştır. Önerilen bütünleşik yeşil, kıyıyı kentsel koridora ve meydanlara bağlarken aynı zamanda yörenin iklimsel koşullarına da uygun olarak kentsel bir revak sunmaktadır.



ADANA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ZİYAPAŞA MAHALLESİ
MİMAR SİNAN PARKI KESİMİ KENTSEL TASARIM ULUSAL PROJE YARIŞMASI

1. Ödül



Proje Müellifi:
Erhan Vural (Mimar)

Yardımcılar:
Gökhan Kodalak (Mimar), Ozan Özdilek (Mimar)
Tuğçe Akbay (Mimar), Çiğdem Karamürsel (Mimarlık Öğrencisi)

Makro Konsept

Mevcut kentsel ulaşım örüntüsü, mevcut yapı stoğunun ihtiyacını karşılayacak yoğunlukla yetinmektedir. Fakat kıyıdaki düzenlemeler ve yeni işlevler ile bu bölge ciddi bir yapı stoğuna ve kent merkezi olmanın gerektirdiği ulaşım altyapısına kavuşacaktır. Bu doğrultuda yapılaşmayı en rasyonel biçimde organize edecek bir makro grid sistem gereklidir. Kentsel bölge içindeki potansiyel akslar ve izler doğrultusunda, farklı büyüklüklerdeki yapı adaları ile bir grid sistem üretilmiştir. Bu sistemin merkezinde birbiri ile kesişen iki ana bulvar yer alır. Bütün yoğunluk ve kentsel aktivite bu bulvarlara arakar, kesişim noktasındaki

mejdandan kıyı ve Seyhan Nehri'ne ulaşır. Böylece üretilmiş bu rijit gridal sistem, kıyıda erir, esnek ve organik bir kıyı peyzajına dönüşür.

Bölgedeki en temel sorunlardan birisi kent ile su arasındaki ilişkinin araç arteri tarafından koparılmasıdır. Mevcut aksları güçlendirilerek oluşturulan bulvarlar tüm bölgenin ağırlık merkezinde kesişerek kıyıya varır. Bu karar, yol ile bulvarlar arasında bir kent meydanı üreterek yolun da yer altına alınması sonucunda, bu



meydanı kıyıya kesintisiz olarak bağlar. Böylece kent merkezi rekreatif kıyı şeridiyle kent meydanından düzayak bağlanmış ve iki tarafın da birbirinden beslemesi sağlanmıştır.

İşlev Dağılımı

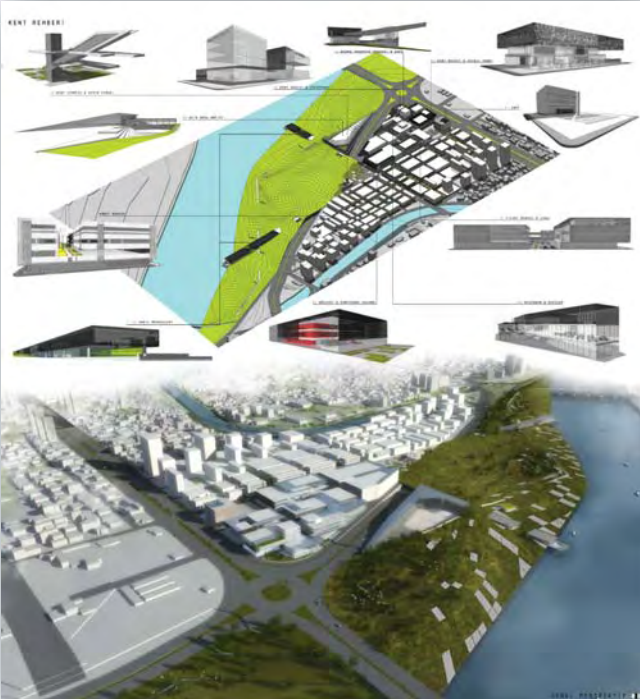
İşlev dağılımı genel olarak bulvarların stratejik konumu ve kent meydanı ile kurulan ilişki ile belirlenir. Eğitim ve kültür aksı (bulvarı) kıyıyı dik keser ve meydana sonra genç nüfusa hitap eden bir gençlik merkezine dönüşür. Su kanalının ardında bulunan eğitim yapılarını da potansiyelini kullanarak kıyıya davet

eder. Ticaret kültür ve rekreasyon aksı ise, tren garı bölgesinden başlayarak, kıyıyı keser ve eski baraja yönelir. Başlangıç ve bitiş noktaları bakımından daha yoğun bir ticari potansiyele sahiptir.

Eğitim ve kültür bulvarının ikiye ayırdığı kent parçaları komşu oldukları eşikler doğrultusunda ağırlıklı olarak, konut bölgesine yakın olduğu için kuzeyde konaklama ve turizm işlevine yer verir. Güneyde kalan bölge ise ana yola ve merkeze olan yakınlığı doğrultusunda ofis, iş merkezleri, ticaret turizm işlevleri ile donanır.

Kongre ve Altın Koza Festival Alanı meydana cephe verirken, aynı anda açık hava anfisi ile işlev paylaşımı yaparak, bir kongre ve festival adası oluşturulur. Altın Koza'nın mevcut potansiyeli burada değerlendirilerek film festivali kimliği genişletilip, sanatın birçok dalını içinde barındıran daha geniş kapsamlı bir festivaller bütününe dönüştürülmesi öngörülür.

Belediye mülkiyetindeki alanın merkezinde bulunan ada ticaret çarşısı ve yeme içme alanların birleştiği bir ada olarak kurgulanmıştır. Çarşı kıyıya doğru yaklaştığında restoran ve kafelere dönüşür. Cami ise kent merkezinin ana giriş noktalarından birinde yer alır, girenleri geniş meydanı ve anısal yapıyla karşılar. Aynı yerde yeniden inşasının sebebi ise bu stratejik noktanın önemini vurgulamak ve kentsel belleği korumaktır. Yanında beliren kent müzesi, heykel parkı, kütüphane ve kent arşiviyle birlikte bir kültür ve sanat adası oluşturur. Meydanı ise bu kültür adası işlevi için kamuyu bütünlüyci bir mekana dönüşür.



Proje Müellifi:
Korhan Torcu (Ekip Baş-Y. Mimar)
Ali Akarsu (Y. Mimar)

Danışman: Aslıhan Özasan (Peyzaj Mimarı, Kentsel Tasarım Uzmanı)
Yardımcılar: Elif Aksayan (Mimar)

Adana, belde ve köyleri ile şehir merkezinin iç içe yer aldığı ve yaklaşık iki milyon kişinin yaşadığı büyük bir kenttir. Göçler ile büyüyen ve gelişen kent yapısı; bu projenin ana yaklaşımlarını da beraberinde getirmiştir.

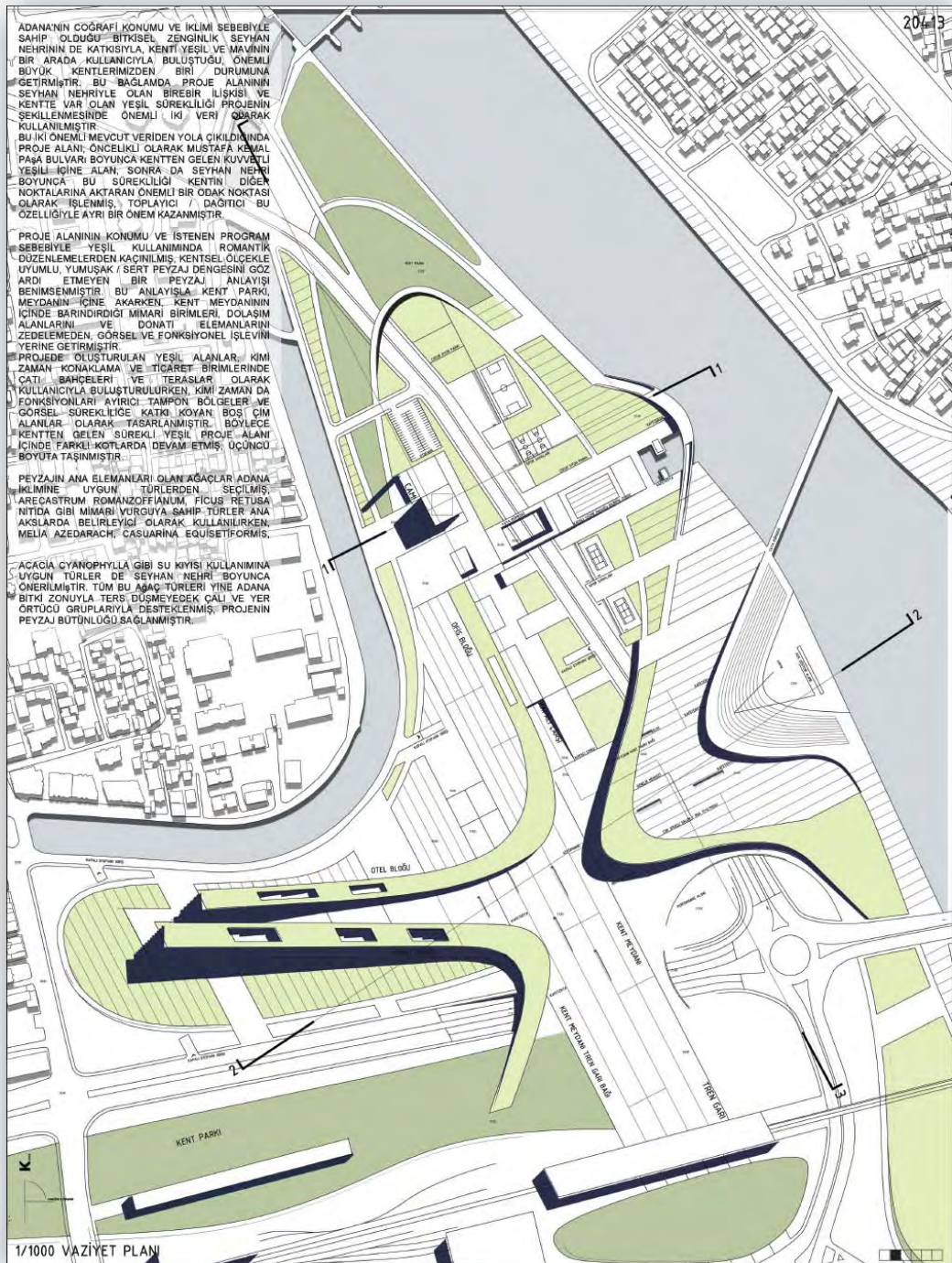
Proje alanına ve tasarımına ilişkin en önemli hedef; Adana'nın gelişen hibrid kent yapısına uygun şekilde bir kentsel tasarım ile, kentin nefes alacağı bir kentsel alan yaratmaktır. Bunun yanında; Adana, yaklaşık dört bin yıllık bir yerleşim alanı ve tarihi boyunca Akdeniz'in ticaret ve göç ilişkilerine geçiş olma rolü üstlenmiş bir kent olduğundan, proje içerisinde hareketlilik ve çoklu mekansal ilişkiler yaklaşımı da kentin doğal yapısı içerisinde kendini belli eden bir olgudur.

Hareketlilik ve geçiş kurgularıyla ele alınan projede, kamusal alanda sürekliliğin sağlanması amaçlanmıştır. Kentsel işlevlerin yoğun ve hibrid yapısı sebebiyle mekanlar ve işlevler arasındaki bağlantılar kesin sınırların olmadığı bir örüntü ile güçlendirilmiştir. Bu açıdan yeni ile eskinin de birbirleriyle bağlantılı olabilmesi adına, tüm proje omurgası mevcut dokunun

boşluklarına sızan ve onunla ilişki kuran yapıdadır. Bu bağlantı, oluşan yeni kentsel arayüzler ve sürekliliğe sahip bir peyzaj ile desteklenmiştir. Topoğrafya ve peyzajın mekansal kullanımlara olanak vermesiyle farklı kotlarda yer alan zeminlerde yaratılan işlevler, birbirleriyle buluşarak kamusal mekanlar ve avlularla kenetlenir bir döngüye dönüşür.

Proje alanının kentin yeni nefes alma bölgesi haline getirilmesi yaklaşımı, yoğun kent dokusu içerisinde yer alacak yeni işlevlerin, bütününde bir meydan haline gelen az yoğunluklu bir yapı örüntüsü olarak düşünülmesini sağlamıştır.

Yapısal kurgusu içerisinde proje, kent meydanı tüm tasarım sisteminin belirleyici düğüm noktasıdır. Sistem; bu düğüm noktasından kaynaklanarak, kent meydanı ve çevresindeki mevcut



radyal oluşuma yeni akslar, işlevler ve eklentiler önerir. Tasarım; mevcut hibrid yapıya eklenilecek yeni katmanlar ile alanın kentsel dönüşümünü tarifleyecek, mevcut katmanları uzlaştıracak ve şehire yeni kimlik özellikleri katacak bir kamusal-kentsel mekanlar sistemi öngörür.

Fiziksel olarak tasarım, proje alanı ve kentin bütününe ilişkin topoğrafik dokular ile geçişken ve sürekli bir ilişki kurabilmelidir. Bu sebeple, tasarım, meydanı kaynak olarak tüm döngü içerisinde devam eden yankılar sebebiyle oluşturulan ara yüzlerin, mekan-sallaştırılması üzerinden düşünülmüştür. Hem dış hem iç mekanlar; yeni bir kentsel yüz ifade edecek olan döngüyü takiben lineer bir yayılımla yer kabuğuyla ilişkili bir şekilde ortaya konmuştur.

Tasarım; Adana Belediyesi mülkiyetini 1. etap alanı olarak kabul eden 4 etapta düşünülmüştür. İlk etapta yapılması planlanan gençlik merkezi ve belediye yapılarını 2. etapta destek ve rekreasyon işlevleri olan kafe, açık hava gösteri alanı ve spor alanları takip eder. 3. etap 1. ve 2. etaplara ek olarak kamusal hizmet veren cami, kapalı çarşı, ticaret birimler ve kütüphane gibi diğer yapıları içermektedir. 4. etapta önerilen diğer işlevleri destekleyecek konut ve konaklama yapıları öngörülmüştür.

Mekanlar birbirleriyle bütünsel ve sürekli bir ilişki içerisinde yer alırken; farklı işlev ve yapıları da barındırır. Proje alanının düğüm noktası olan kent meydanı, kent merkezi ve Mustafa Kemal Paşa Bulvarı ile öneri mekanları bağlayan bölgedir. Meydan, törenler, kutlamalar ve pek çok açık alan kullanımı için platform oluşturur. İşlevsel sınırlamalar olmaksızın tasarlanan bu geniş meydan, gösteriler ve kültürel etkinliklere de ev sahipliği yapabilecek kapasitededir. Gençlik Merkezi başta olmak üzere projedeki diğer mekan örüntüleri ile de ilişki kuran meydana, atölyeler, seminerler, sergi, sinema ve oda tiyatrosu gibi kültürel etkinliklerin, belediye hizmetleri, halk kütüphanesi ve kafeteryalarla beslenen büyük bir fuayesi ve buluşma yeri haline gelmektedir.

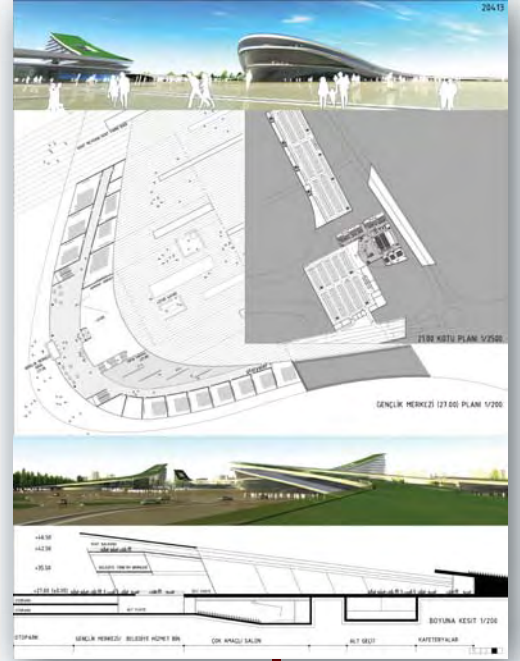
21. yy kentinin gereksinimlerinden olan ticari yapılar, tasarım içerisinde güneyindeki kent meydanını sararak kuzeydoğudaki

kapalı çarşı mekanına kadar ulaştırır. Zeminde ticari fonksiyonlar ile meydanı besleyen birimler üst katlarda bürolara dönüşmektedir. Ticaret işlevini kapsayan yapılar, kabuğu ve mevcut topoğrafyayı andıran gözenekleri ile diğer mekanlar ile ilişki kurar.

Ticari yapılara ek olarak, bölgenin tam bir kamusal-kentsel kullanıma açık olabilmesi için diğer işlevler ile beslenen çeşitli spor alanları ve yarı açık alışveriş yerleri de bölgenin kuzeyinde ve doğusunda konumlandırılmıştır. Şehir merkezinin önemli bir artışı olan Seyhan Nehri boyunca gelişecek rekreasyon alanları tüm bu işlevleri destekler nitelikte düzenlenir.

Kent meydanı ile birleşen bir başka işlev ise, kentsel merkezin konaklama ihtiyacına karşılık verecek birimler tarafından sağlanır. Meydanı besleyen ticari birimler ve rekreasyon alanları, konaklama işlevi ile desteklenir. Bu birimler, önerilen konut bloklarıyla birlikte bölgenin gece ve gündüz yaşayan bir kent parçasına dönüşümünü destekler.

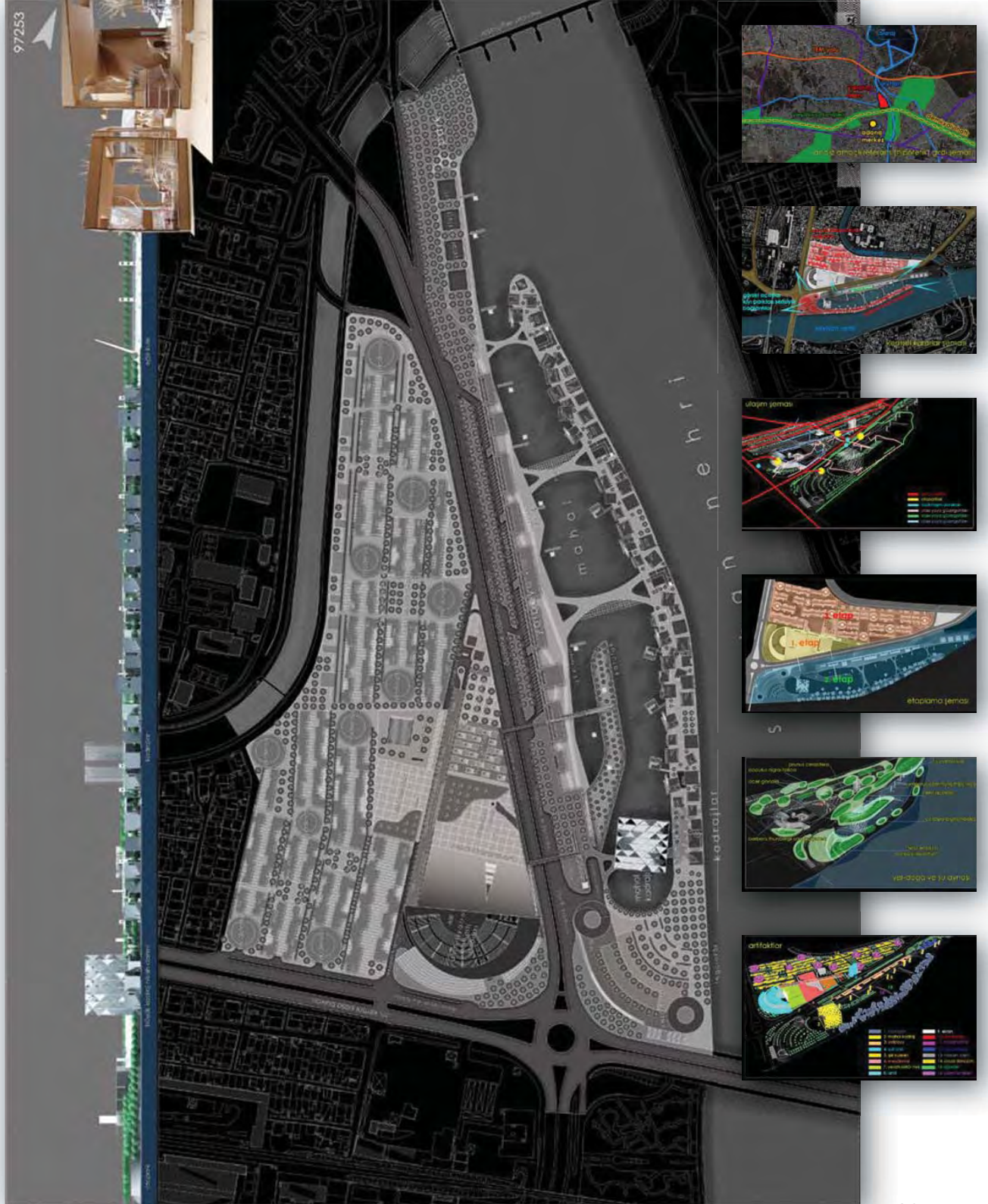
Tüm bu amaçlar doğrultusunda projede; ilerisi için 5. etap kabul edilebilecek bir aşama; tren garı ve çevresinin kent parkı olma amacıyla tasarlanarak, proje alanının geri kalanındaki yaşama dahil edilmesini öngörür.



Y. Kenan Güvenç (Mimar), Recep Üstün (Mimar), Coşkun Üreyen (Mimar), Nazmiye Öztürk (Y. Mimar)

Yardımcılar

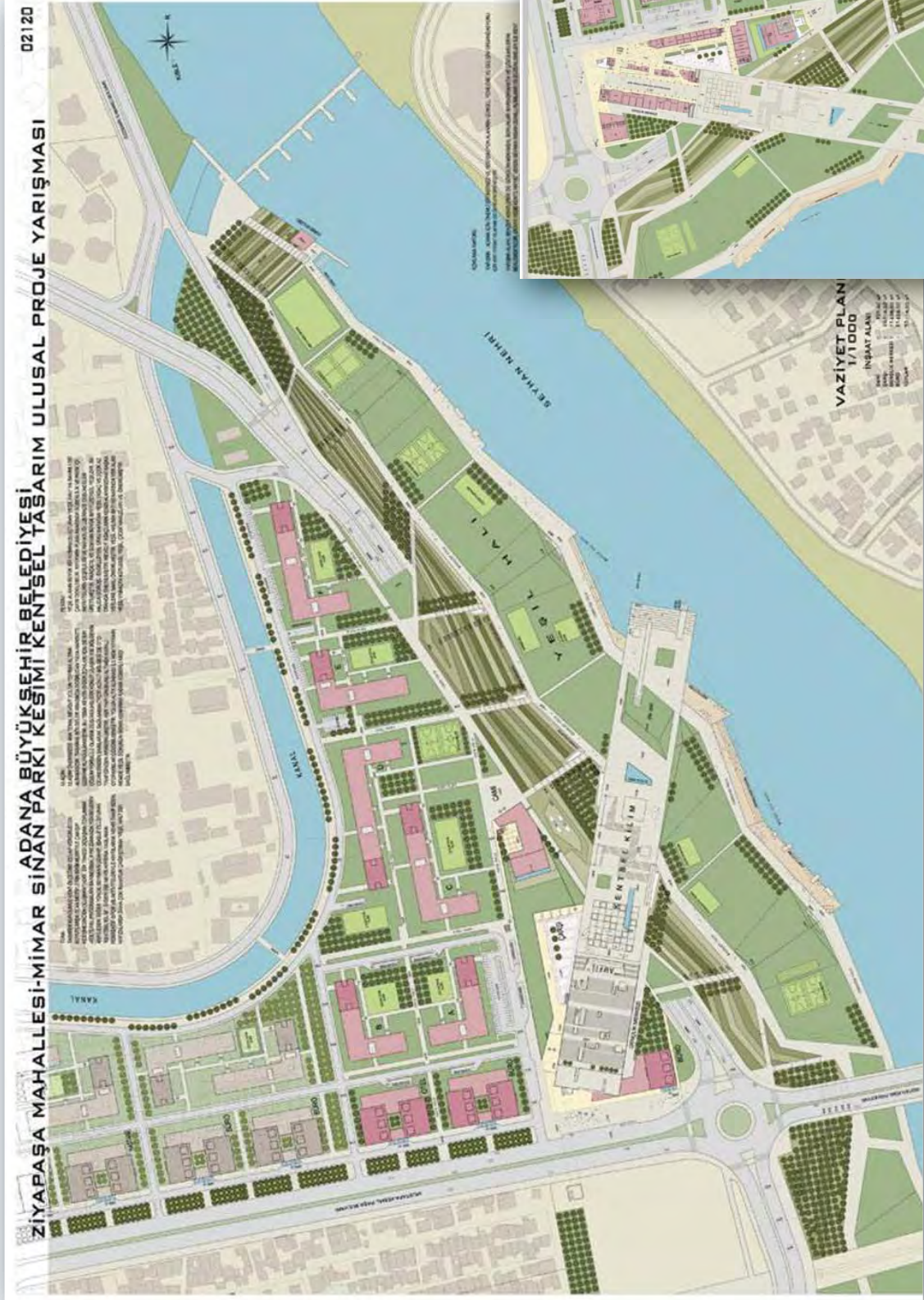
Ömer Faruk Altunal, Cem Şahin, Uğur Şah, Serap Alkan, Çağlar Akkaya,
Arzu Tuğrul, Hande Asar, Ayşen Eyüpoğlu, Benol Serdar



Mansiyon 3.

ADANA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ZİYAPAŞA MAHALLESİ MİMAR SİNAN PARKI KESİMİ KENTSEL TASARIM ULUSAL PROJE YARIŞMASI

M. Mürşit Günday (Mimar), Hayri Anamurluoğlu (Mimar)
Danışman
Dr. Turgay Ateş



Mehmet Z.Hattapoğlu (Ekip başı-Peyzaj Mimarı), İ. Esgin Zorlu (Şehir Plancısı), Demet Karaoğlu (Peyzaj Mimarı), Eda Birge Eraslan (Peyzaj Mimarı), Jülide Alp (Şehir Plancısı), İbrahim Alp (Şehir Plancısı), R. Süha Zorlu (Mimar), Oknur Çalışkan (Mimar)



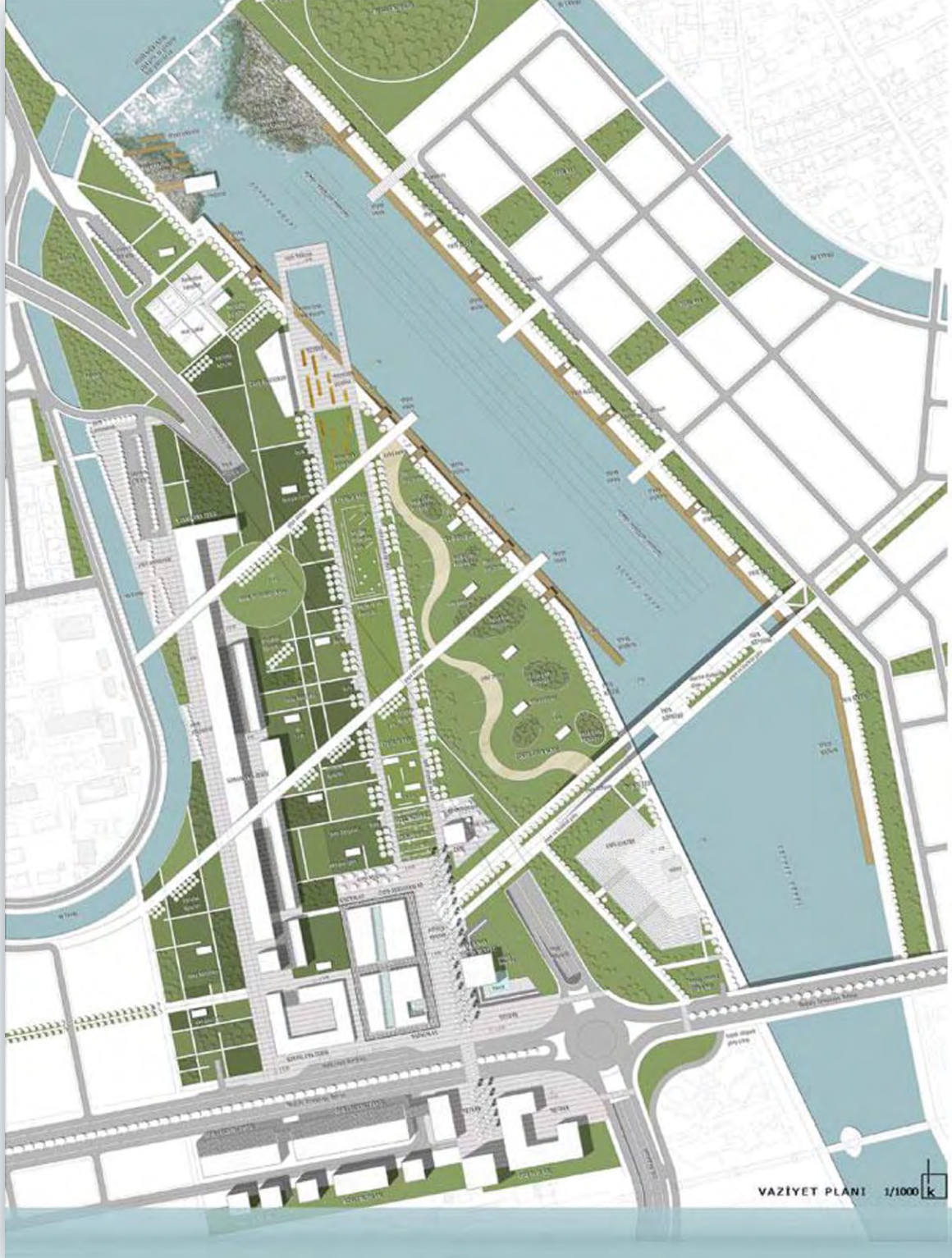
Mansiyon 5.

ADANA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ZİYAPAŞA MAHALLESİ MİMAR SİNAN PARKI KESİMİ KENTSEL TASARIM ULUSAL PROJE YARIŞMASI

Oktan Nalbantoğlu (Ekip Baş-ı-Y. Peyzaj Mimarı), Ufuk Ertem (Mimar), Okan Can (Şehir Plancısı), Tuğba Akyol (Peyzaj Mimarı), Tarık Yaşar (Peyzaj Mimarı ve Kentsel Tasarımcı)

Yardımcılar

Emre Çakır (Peyzaj Mimarı ve Kentsel Tasarımcı), Abdullah Akagündüz (Üç Boyutlu Modelleme Uzmanı), Metehan Koyaş (Üç Boyutlu Modelleme Uzmanı), İzzet Timur Yardımcı (Üç Boyutlu Modelleme Uzmanı)



ADANA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ZİYAPAŞA MAHALLESİ
MİMAR SİNAN PARKI KESİMİ KENTSEL TASARIM ULUSAL PROJE YARIŞMASI

Ekip Başı: Özgür Bingöl (Y. Mimar)
İlke Barka (Y. Mimar)
Emre Savga (Mimar)
Tuba Türkmen (Mimar)
Berna Göl (Mimar)

SATINALMA



**ADANA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ ZİYAPASA MAHALLESİ
MİMAR SİNAN PARKI KESİMİ KENTSEL TASARIM ULUSAL PROJE YARIŞMASI**

SATINALMA

Proje Müellifi: Özgür Bingöl (Ekip Baş-Y. Mimar)
İlke Barka (Y. Mimar), Emre Savga (Mimar), Tuba
Türkmen (Mimar), Berna Göl (Mimar)



Proje Müellifi: Mucip Ürger (Y. Mimar)
Ali Özer (Mimar)

SATINALMA



SATINALMA

Ekip Başı: Günay Erdem (Y. Mimar)
Sunay Erdem (Peyzaj Mimarı), Serpil
Öztekin Erdem (Peyzaj Mimarı), Burcu
Ayan (Peyzaj Mimarı),
Yardımcı: Didem Yılmaz (Öğrenci)
Danışman: Doç.Dr. Alper Çabuk
(Anadolu Ü. Mimarlık Fakültesi Bölüm
Başkanı)



Ekip Başı: Tuba Çakıroğlu (Mimar)
Erdem Yıldırım (Mimar)

SATINALMA



Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) ile Çalışan Motorlu Taşıtlar İçin İkmal İstasyonlarının Kuruluş, Denetim, Emniyet ve Ruhsatlandırılma İşlemlerine İlişkin Yönetmeliğin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Yönetmelik

3/1/2002 tarihli ve 2002/3563 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile yürürlüğe konulan Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) ile Çalışan Motorlu Taşıtlar İçin İkmal İstasyonlarının Kuruluş, Denetim, Emniyet ve Ruhsatlandırılma İşlemlerine İlişkin Yönetmelik yürürlükten kaldırılmıştır. Sıvılaştırılmış Petrol Gazları (LPG) ile Çalışan Motorlu Taşıtlar İçin İkmal İstasyonlarının Kuruluş, Denetim, Emniyet ve Ruhsatlandırılma İşlemlerine İlişkin Yönetmeliğin Yürürlükten Kaldırılmasına Dair Yönetmelik Sanayi ve Ticaret Bakanlığının 28/11/2008 tarihli ve 72795 sayılı yazısı üzerine, Bakanlar Kurulu'nca 15/12/2008 tarihinde kararlaştırılmıştır. Yönetmelik 10 Ocak 2009 tarihli ve 27106 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Anılan Yönetmelikle LPG İstasyonlarına yönelik nazım imar planı ve uygulama imar planı yapılmasını öngören hükümlerde yürürlükten kaldırılmıştır.

Anayasa Mahkemesi Kararı (Maden Kanununun 7. maddesinin yürürlüğünü durdurma)

Anayasa Mahkemesinin 2004/70 Esas, 2009/2 (Yürürlüğü Durdurma) sayılı Karar sayılı ve 15.1.2009 günü kararı ile;

26.5.2004 günlü, 5177 sayılı Maden Kanununda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun'un; 3. maddesiyle değiştirilen 4.6.1985 günlü, 3213 sayılı Maden Kanunu'nun 7. maddesinin sekizinci fıkrası, 15.1.2009 günlü, E. 2004/70, K. 2009/7 sayılı kararla iptal edildiğinden, bu fıkranın, uygulanmasından doğacak sonradan giderilmesi güç veya olanaksız durum ve zararların önlenmesi ve iptal kararının sonuçsuz kalmaması için kararın Resmî Gazete'de yayımlanacağı güne kadar yürürlüğünün durdurulmasına oy birliği ile karar verilmiştir.

26.5.2004 günlü, 5177 sayılı Maden Kanununda ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun'un; 3. maddesiyle değiştirilen 3213 sayılı Yasa'nın 7. maddesinin birinci fıkrasına,

5. maddesiyle 3213 sayılı Yasa'nın 10. maddesine eklenen altıncı fıkraya,

ilişkin iptal hükümlerinin süre verilerek yürürlüğe girmesinin ertelenmesi nedeniyle bu yürürlüğünün durdurulması isteminin reddine,

10. maddesiyle değiştirilen 3213 sayılı Yasa'nın 16. maddesinin son fıkrasının ikinci tümcesine,

20. maddesiyle 3213 sayılı Yasa'nın 46. maddesine eklenen onuncu fıkraya,

23. maddesiyle değiştirilen 3213 sayılı Yasa'nın Ek 1'inci maddesinin birinci fıkrasına,

Geçici 1. maddesinin altıncı fıkrasının birinci tümcesine, yönelik iptal istemleri, 15.1.2009 günlü, E. 2004/70, K. 2009/7 sayılı kararla reddedildiğinden, bu fıkra ve tümcelere ilişkin yürürlüğünün durdurulması isteminin reddine,

28. maddesiyle 9.8.1983 günlü, 2872 sayılı Çevre Kanunu'nun 10. maddesine eklenen üçüncü fıkrası hakkında, 15.1.2009 günlü, E. 2004/70, K. 2009/7 sayılı kararla karar verilmesine yer olmadığına karar verildiğinden, bu fıkra ile ilişkin yürürlüğünün durdurulması istemi hakkında karar verilmesine yer olmadığına karar verilmiştir. Karar 24 Ocak 2009 tarihli ve 27120 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanmıştır.

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine Yönelik Kyoto Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun

Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine Yönelik Kyoto Protokolü'ne katılmamız 5836 sayılı **Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine Yönelik Kyoto Protokolüne Katılmamızın Uygun Bulunduğuna Dair Kanun** ile uygun bulunmuştur. Kanun 17 Şubat 2009 tarihli ve 27144 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir.

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

Kıyı Tesisi Yapım Taleplerinin Değerlendirilmesine Dair Tebliğ 15 Mart 2009 tarihli ve 27170 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Tebliğin amacı, 4/4/1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamında, teklif imar planlarının onaylanmasına yönelik İdare tarafından verilecek görüşte esas alınacak kriterler ile görüşe dayanak teşkil edecek teknik raporları hazırlayacak kurum ve kuruluşların uyması gereken usul ve esasları belirlemektir. 4/4/1990 tarihli ve 3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamında, teklif imar planlarının onaylanmasına yönelik İdare tarafından verilecek görüşte esas alınacak kriterler ile görüşe dayanak teşkil edecek teknik raporları hazırlayacak kurum ve kuruluşların uyması gereken usul ve esasları kapsamaktadır.

Bu Tebliğ ile 9/8/2007 tarihli ve 26608 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren 2007/3 sayılı Tebliğ yürürlükten kaldırılmıştır.

Kitap Tanıtımı

Hazırlayan: Yayın Kurulu

SOKAKLARIN ÖLÜMÜ Kayseri’de ve Şehirlerimizde...



Gürsel Korat
İletişim Yayınevi
2009, 197 s.

Kapadokya merkezli bir noktadan, Kayseri’den yola çıkarak, sokaklardan, eski yollardan ve örenlerden geçip Kayseri’nin tektonik kardeşi Pompei’ye kadar uzanan bir coğrafyanın sözleriyle konuşacağım. Sokak kavramı temel izleğim olsa da, sokaklardan

geniş meydanlara, uçsuz bucaksız yollara, denizlere ve dağlara ulaşıldığını bilmiyorum değilim. Sokak gezgini olarak yürüdüğüm bütün kentlerde dağlara ve denizlere baktığımda bile, sokağa ait izlenimler edinmek için yürüdüğümü belirtmeliyim.

-Gürsel Korat-

Sokakların Ölümü Kayseri üzerine, Kapadokya üzerine, Akdeniz havzasında buralara şaşırtıcı bir şekilde benzeyen (en azından eskiden benzemiş) olmadık yerler üzerine bir kitap. Ama sözün özü: Türkiye’nin şehirlerinin kaybolan sokakları üzerine... Kayseri’den yola çıkan bir gezginin, şehirler ve sokaklar üzerine, nostaljinin yerine öfke koyan hatırlamaları. Dünya vatandaşlığı ile hemşeriliğin ne kadar yakın durabileceğini -araya milliyetçilik girmesin!- hissettiren bir kitap. Memleket Kitapları dizisinin göstermek istediği gibi...

(Tanıtım Bülteninden)

CİNS CİNS MEKAN



Derleyen: Ayten Alkan
Varlık Yayınları
2009, 326 s.

Bu derleme, sosyal bilimler literatüründe ikisi de birbirinden tartışmalı olan cinsiyet ve mekan kavramlarının ilişkilendirilmesine yönelik merakın bir ürünü. Türkiye akademik alanında, cinsiyet dinamiklerini temel parametre olarak alan bir bakış açısından mekan

analizine girişen ya da cinsiyet analizlerine mekansal süreçleri ayrılmaz bir bileşen olarak dahil eden çalışmalar henüz kuvvetli bir inşaa faaliyeti oluşturabilmiş değil. "Cins Cins Mekan" yerini bulmuş ve yerinden oynatılmış tuğlalar kadar aralarındaki boşlukların da görünürleşmesinde mekanla cinsiyet rejiminin bir arada, temel bir egemenlik ve iktidar ilişkisi etrafında çok katmanlı örülüştüne tanıklıkta mesafe alabilirse, amacını gerçekleştirmiş olacak.

Kitabın çok parçalı metni -Tanzimat sonrası konaklarından, apartman boşluklarına bakan modern ve fenni mutfaklara; Osmanlı başkentinin

kaymakçı dükkanlarıyla mesire yerlerinden, "milletin evi"ne, geneleve, "koli ev"lere, sığınmacıların rutubetli, karanlık, geçici evlerine; Eskişehir’de bir mimarlık okulu atölyesinden, Ankara’nın Şengül Hamamı’na, Ayrancı sosyete pazarına, İstanbul Ülker Sokak’la bir akrabalığı bulunan Eryaman ve Esat’ına; Muğla ve İstanbul’un kahvehanelerinden, Antalya’nın "kadınlarla çocuklara mahsus yıkıntıları"na zaman ve mekan içinde bir gezinti imkanı sunuyor.

ADANA’YA KAR YAĞMIŞ Adana Üzerine Yazılar



Derleyen: Behçet Çelik
İletişim Yayınevi
2006, 463 s.

Adana, hiçbir zaman herhangi bir vilâyet olmadı. Kendine mahsus ve 'dik'ti. 'Esprisi' olan bir yerd. Tantanası olan bir yerd. Behçet Çelik elinizdeki kitabın Sunuş’unda belirtiyor; Adana’yı çağrıştıran öyle çok imge var ki: Sıcak, pamuk, portakal, pamuk işçileri, tekstil, kebab, şalgam, kabadayılık, küfür, edebiyat... Veya, Can Kozanoğlu’nun 'dışardaki' Adanalı karikatürü hakkında söyledikleri: Zengin, kaba, küfürücü, kavgacı, âlemci, eğlenceli, erkek...

"Adana’ya Kar Yağmış/Kar Altında Gül Varmış..." Bu kitap, Adana’ya yağan kara ve kar altındaki güllere bakıyor, diyebiliriz. Son yirmi yılda Türkiye’nin geçirdiği büyük dönüşüm, Adana’yı görelî bir 'önemsizleşmeye' itti. Adana’nın özenir hale gelmiş eski zamanları, eski çehreleri nasıldı? Adana sanayii nasıl gelişti? Endüstrinin 'patladığı' şaşılaştıran zamanlar nasıl yaşandı? '70’lerin siyasal kutuplaşma ortamı Adana’yı nasıl başka birçok yerdekinden fazla ayağa kaldırdı?

Adana’nın etno-kültürel yüzlerine de bakılıyor kitapta: Türkmenler, Araplar, Nusayriler, Kürt göçmenler...

Yılmaz Güney, Orhan Kemal; Adana’nın onlardaki harcı ve onların Adanası...

Adana’nın meşhur eğlence dünyası, mutfacı, sığacı, yaylası... Kenar mahallesi, eşkiyası... Adana futbolunun yükseliş ve düşüşü...

Tabii "küfre ve erkeğe kesmiş" Adana ve Adana’nın kadınları...

Çoğu bir yerinden Adanalı olan yazarların; Nebahet Akverdi, Suavi Aydın, Salih Bolat, Neslihan Cangöz, Simten Coşar, Behçet Çelik, Bilge Çelik, Musa Dağdeviren, Feridun Düzağaç, Kudret Emiroğlu, Adnan Gümüş, İnan Keser, Ş. Mine Kılıç, Can Kozanoğlu, Hayri Kozanoğlu, Hakan Mertcan, Coşkun Ongun, Ali Özgentürk, Nurhan Tekerek, Mehmet Tepebaşı, Mustafa Uçar, E. Taçlı Yazıcıoğlu, Yavuz Yıldırım, Nihat Ziyalan’ın katkılarıyla.

(Tanıtım Yazısından)

Tez Özetleri

Hazırlayan: Yayın Kurulu

YENİ YOKSULLUĞUN YENİ AKTÖRLERİ: ÇUKUROVA’NIN ÖTEKİ ÇOCUKLARI

ÖZBEK, Aysegül

Yüksek Lisans, Orta Doğu Teknik
Üniversitesi, Sosyoloji

Danışman: Doç. Dr. Ayşe Gündüz Hoşgör
2007, 175 s.

Bu çalışmada 1990’lı yılların başında Şırnak’taki köylerinin boşaltılması sonucu Adana’nın Karataş ilçesine bağlı Tuzla Belediyesi sınırları içerisinde bulunan Karagöçer ve Kapıköy bölgelerine göç eden, uzun yıllar bu bölgede çadırlarda yaşayan, tarlalarda çalışan tarım işçisi çocukların sosyo-ekonomik durumları, yaşam ve çalışma koşulları, eğitim durumları ve gelecekte beklenileni incelenmiştir. Ayrıca bu tez ile Karagöçer ve Kapıköy bölgesindeki çocukların aileleriyle birlikte yaşamış oldukları yoksulluk, yoksunluk ve sosyal dışlanma olgusu vurgulanmış, bu insanların her türlü sosyal ve politik haklardan nasıl mahrum kaldıkları irdelenmiştir. Araştırmanın temel sorusu Karagöçer ve Kapıköy bölgelerinde yaşanan çocuk işçiliğinin nedenleridir. Araştırma sonuçları bölgede yaşanan çocuk işçiliğinin nedenlerinin 1990’lı yılların başında yaşanan köy boşaltmaları sonucu ailelerin Tuzla’ya göçleri ile başlayan yoksulluk, yoksunluk, sosyal dışlanma ve vatandaş olarak sosyal ve politik haklardan yararlanamama olduğunu göstermiştir. Dolayısıyla bu çalışma, tüm bu olumsuz koşulların nasıl çocuk yoksulluğuna ve buna bağlı olarak da çocuk işçiliğine yol açtığını kavramsal olarak açıklamakta ve çocukların işçilik durumlarını ailelerinin içinde bulunduğu yoksulluk, yoksunluk, sosyal dışlanma ve vatandaşlık haklarından yararlanamamaları üzerinden aktarmaktadır.

Çalışmanın temel önermelerinden birisi araştırmaya konu olan çocukların farklı bir çocuk işçisi kategorisi oluşturmalarıdır. Her ne kadar bu çocuklar tarım sektöründe çalışıyor ve mevsimlik tarım işçisi çocuklarla benzer koşullarda yaşıyor olsalar da uzun yıllardır

bölgeye yerleşmiş olan ailelerin çocukları olarak mevsimlik, geçici tarım işçisi konumunda sınıflandırılmamalıdır. Araştırmanın bir diğer önemli önermesi ise bu çocukların ailelerinin diğer zorunlu göç mağduru ailelerden farklı olarak şehirlere yerleşmek yerine kırsal bir bölgeye yerleşmiş olmalarıdır. Bu nedenle bu insanlar şehirden erişilmesi kolay olan pek çok hizmetten de mahrum kaldıkları için zorunlu göç mağduru diğer ailelerden daha dezavantajlı durumdadırlar. Tüm araştırma bulguları bu ailelerin çocuklarıyla birlikte Türkiye’nin en yoksul kesiminin bir parçası olduklarını göstermektedir.

Anahtar Kelimeler: Çocuk işçiliği, çocuk yoksulluğu, yeni yoksulluk, sosyal dışlanma, vatandaşlık, zorunlu göç, mevsimlik tarım işçiliği ve mevsimlik tarım işçileri

PLANLAMADA AFET BİLGİ SİSTEMİ VE YÖNETİMİNİN COĞRAFI BİLGİ SİSTEMLERİ İLE MODELENMESİ: ADANA

YİĞİTER, Nazan Duygu

Yüksek Lisans, Gazi Üniversitesi, Şehir
ve Bölge Planlama Bölümü

Danışman: Yrd. Doç. Dr. Şule Tüdeş
2008, 217 s.

Ülkemizde deprem, sel, taşkın, heyelan, çığ gibi doğal olaylar sıkça yaşanmaktadır ve bedeli ağır olmaktadır. Bu doğal olayları afete dönüştürmemek, önceden alınan önlemlerle zararları en aza indirmek yer bilimci, mühendis, mimar ve şehir plancıların mesleki uygulamalarında birincil yaklaşımlar olmalı ve bu yaklaşımlar doğrultusunda çok katmanlı ve çok aşamalı bir süreç olan afet yönetimi oluşturulmalıdır. Afet yönetiminde Coğrafi Bilgi Sistemleri çok etkin bir araçtır. Bu çoklu katmanların ve çoklu süreçlerin analizinde CBS doğru karar verme sürecini hızlandırarak, afet öncesi ve sonrası zarar azaltma ve kayıp önlemede mekana bağlı

analizlerin yapıldığı tartışmasız bir bilgi sistemidir. CBS destekli kurulan çok disiplinli bir Afet Bilgi Sistemi, özellikle plancılara, afet öncesinde yapılan planlama kapsamında, konut alanlarının yerleşiminde çok önemli bir yol gösterici ve afet sonrasında ise sorgulama ve analiz yeteneği sayesinde Acil Yardım Planları’nın en hızlı ve etkin şekilde gerçekleştirilmesini sağlayıcı bir bilgi sistemidir. CBS, deprem öncesi ve sonrası kentsel verileri ortaya çıkararak, afete dayanıklı kentler yaratma ilkesinden hareketle kentsel kaliteyi, etkin afet yönetimiyle geliştirmekte, kent yönetimini sağlamak için mekana bağlı analizleriyle etkin ve doğru karar verebilme mekanizması oluşturmaktadır. Bu tezde seçilen Adana ili, kaya düşmesi, heyelan, taşkın gibi doğal olayları içermesinin yanı sıra öncelikli deprem ağırlıklı olarak, planlama kapsamında incelenmiştir. Özellikle gelişme konut alanlarında deprem duyarlı ölçütlerle yerleşimi, depreme karşı güvenli konut alanları yaratma sürecinin ilk evresidir. Bu nedenle Adana iline ait veriler; çeşitli kurum, kuruluş ve üniversitelerden sağlanan verilerden faydalanılarak sayısal ortama aktarılmıştır. Afet duyarlı planlama kapsamında ilk olarak, Afet Bilgi Sistemi oluşturma sürecinin afet öncesi evresi ve bölge planlarına altlık oluşturacak olan 1/100 000 ölçekli yerleşilebilirlik amaçlı analiz ve sentezler yapılmış ve bölgesel gelişme yönleri belirlenmiştir. İkinci aşamada ise kentsel planlama amaçlı çalışmalara altlık oluşturacak 1/25 000 ölçekli yerleşilebilirlik analiz ve sentezleri yapılmıştır. Yerleşilebilirlik analizi kapsamında, çok ölçütlü karar verme problemlerinin çözümünde kullanılan Analitik Hiyerarşi Süreci (AHP), istatistiksel bir model olarak kullanılmıştır. Bu analizler neticesinde, kentin afet tehlike ve risk durumları ortaya çıkarılarak yeni yerleşim alanlarının seçiminde planlamaya yön verilmiş ve mevcut yerleşimlerin durum analizleri yapılarak olası riskleri değerlendirilmiştir. CBS destekli olan bu analizlerde bölge ve kentsel ölçekteki deprem duyarlı yerleşilebilirlik ölçütleri göz önüne alınmıştır. Mevcut yerleşimlerin olası riskleri ortaya çıkarılırken bu ölçütlerle değerlendirme yapılmıştır.

ANTAKYA KENTİNİN ÖZGÜNLÜĞÜ VE GÜNÜMÜZ KORUMA SORUNLARININ ANTAKYA KENTSEL SİT ALANINDA İRDELENMESİ

ÖMEROĞLU, Ceyda

**Yüksek Lisans, Gazi Üniversitesi, Şehir
ve Bölge Planlama**

**Danışman: Y. Doç. Dr. Nuray Bayraktar
2006, 215 s.**

Bu çalışma Antakya kentsel sit alanındaki koruma sorunlarının, tarihsel kültürün gelecek nesillere aktarılması ile ilgili çalışmaların yetersizliklerinin saptanması amacıyla gerçekleştirilmiştir. 1975 yılında koruma altına alınan Antakya kentsel sit alanındaki konut dokusunun gittikçe yıpranması, var olan koruma amaçlı imar planına rağmen kontrol mekanizmasının plana aykırı uygulamalarda bulunması, kullanıcıların değişim istemleri ile oluşan yoğun tahribatın tespiti amacıyla yapılan çalışmada aynı zamanda Türkiye’de koruma sürecinde yaşanan sorunlar değerlendirilmiştir. Çalışma, Antakya kentinin sahip olduğu sosyal, kültürel, dini ve ticari mekanları ve çok kültürlü toplumsal yapısıyla oluşan özgünlüğünü vurgulamakta; kentin bugünkü tahrip edilmiş halinden uzaklaşarak, etkin bir yaşam alanı haline gelmesini önermektedir.

YENİDEN YAPILANAN TARIM VE KIRSAL ALANLARDA İNTİBAK SÜREÇLERİ: ADANA- KARATAŞ’TA PAMUK SEKTÖRÜ ÖRNEĞİ

AYALP, Ekrem

**Yüksek Lisans, Orta Doğu Teknik
Üniversitesi, Şehir ve Bölge Planlama**

**Danışman: Doç. Dr. Melih Pınarcıoğlu
2007, 176 s.**

Geleneksel tarımda süregelen dönüşümler yaşanıp, tarımsal kurumsal teşekkül ve piyasa yapılarında yeni düzenlemeler söz konusu iken, bu tezin amacı yaşanan bu sürecin kazanan ve kaybedenlerinin kimler olabileceğinin tarifini yapmaktır. Arka plan-daki soru kırsal alanların yeni çehresine dair-

dir ve çalışma bu alanlarda tarımın mevcut durumdaki öneminin ne düzeyde olduğu ve eğer kırsal alanlar birer yaşam formasyonu olarak dönüşüm içerisinde ise, bu yeniden yapılanmanın tarım açısından tezahürlerinin neler olacağını dikkate almaktadır. Bu hususlar Adana’da pamuk sektörünün işleyiş yapısına referansla incelenmiş ve Karataş İlçesindeki üç köydeki pamuk üreticileri ilimizin birimleri olarak tetkik edilmiştir.

Anahtar Kelimeler: tarımsal yeniden yapılanma, kırsal tepki, pamuk sektörü

TARSUS ŞER’İYYE SİCİLLERİNE GÖRE MERSİN KENTİNİN KURULUŞ ÖYKÜSÜ

OĞUZ, İbrahim

Yüksek Lisans, Mersin Üniversitesi, Tarih

**Danışman: Y. Doç. Dr. Nuri Adıyeke
2006, 162 s.**

Mersin kenti bugün Türkiye Cumhuriyeti’nin en önemli iç ve dış ticaret merkezlerinden birisidir. Kent bu özelliğini eski çağlarda kazanmış fakat ortaçağdan itibaren, bir yerleşim ve ekonomik merkez olma özelliğini kaybetmiştir. Mersin kentinin adına yeniden rastlamamız, XIX. yüzyıl başlarına kadar mümkün olmamaktadır. Bu tarihlerden itibaren önce seyahatnameler, ardından da devlete ait kayıtlarda Mersin adı tekrar karşımıza çıkmaktadır. Mersin’in, tarihi bakımından, en önemli özelliği, tarihsel bir süreklilik göstermemesidir. Eski çağlarla, XIX. yüzyıl arasında Mersin kenti diye bir yer yoktur. Yeniden ortaya çıkışının tam olarak öyküsü bilinmemektedir. Mersin kentinin yeniden bir yerleşim kimliği kazanmasındaki en önemli faktör, iskele ve buradan yapılan ticarettir. Geleneksel Tarsus İskeleyi’nin işlevini yitirmesi, Mersin’in yeniden kimlik kazanmasındaki en önemli etkidir. İskelenin oluşmasıyla birlikte, yerleşim artmış, ticari ve resmi kurumlar oluşmuş ve paralelinde kent idari bir statüye kavuşmuştur. Mersin’de idari yapının çok hızlı gelişmesi ve 1864’te kaza, 1888’de sancak olması, diğer kentlerde eşine rastlanmayacak bir oluşumdur ve kentin önemini anlatması bakımından da dikkat çekicidir. Bu kadar hızlı büyüyen kente ait birincil kaynak olan şer’iyye sicilleri maalesef kayıptır. O yüzden Mersin tarihinin

ilk dönemlerini açıklamak için Tarsus Şer’iyye Sicilleri’nden yararlanılarak kent tarihi açıklanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Sözcükler: Mersin, Mersin İskeleyi, Tarsus Şer’iyye Sicilleri, Ticaret.

ANTAKYA KENTİNİN ÖZGÜNLÜĞÜ VE GÜNÜMÜZ KORUMA SORUNLARININ ANTAKYA KENTSEL SİT ALANINDA İRDELENMESİ

ÖMEROĞLU, Ceyda

**Yüksek Lisans, Gazi Üniversitesi, Şehir
ve Bölge Planlama**

**Danışman: Y. Doç. Dr. Nuray Bayraktar
2006, 215 s.**

Bu çalışma Antakya kentsel sit alanındaki koruma sorunlarının, tarihsel kültürün gelecek nesillere aktarılması ile ilgili çalışmaların yetersizliklerinin saptanması amacıyla gerçekleştirilmiştir. 1975 yılında koruma altına alınan Antakya kentsel sit alanındaki konut dokusunun gittikçe yıpranması, var olan koruma amaçlı imar planına rağmen kontrol mekanizmasının plana aykırı uygulamalarda bulunması, kullanıcıların değişim istemleri ile oluşan yoğun tahribatın tespiti amacıyla yapılan çalışmada aynı zamanda Türkiye’de koruma sürecinde yaşanan sorunlar değerlendirilmiştir. Çalışma, Antakya kentinin sahip olduğu sosyal, kültürel, dini ve ticari mekanları ve çok kültürlü toplumsal yapısıyla oluşan özgünlüğünü vurgulamakta; kentin bugünkü tahrip edilmiş halinden uzaklaşarak, etkin bir yaşam alanı haline gelmesini önermektedir.

KÜRESELLEŞME VE KENTLERİN DÖNÜŞÜMÜ: MERSİN ÖRNEĞİ

DOĞAN, Ali Ekber

**Yüksek Lisans, Mersin Üniversitesi,
Kamu Yönetimi**

**Danışman: Doç. Dr. Atilla Göktürk
1999, 254 s.**

Küreselleşme, günümüz dünyasının baskın ekonomi-politik eğilimleri değerlendirirken en

fazla gönderme yapılan kavramlardan biridir. 1970'lerin sonları ve 1980'lerin başlarında gündeme gelen neo-liberal politikaların yerleştirmeye çalıştığı, sermayenin dolaşım alanının genişlemesi ve hızının artması biçimindeki yeni bir sermaye birikim tarzının adlandırılması olan küreselleşme, toplumsal sınıflar ve mekansal birimler üzerinde önemli etkilerde bulunmaktadır.

Bu çalışma iki bölümden oluşmaktadır. Birinci bölümde, küreselleşmenin temelini oluşturan

nedenlerden; neo-liberal yeniden yapılanma gereksinimini doğuran 1970'lerdeki dünya ekonomik krizi, gelişmiş ülkelerden başlayarak bu krize karşı geliştirilen ekonomik politikalar ve bunların siyasal, toplumsal, yönetsel, kültürel boyutlardaki ve az gelişmiş ülkelerdeki etkileri ve kentlerde yarattığı değişimler incelenmiştir. Çalışmanın kuramsal çerçevesini oluşturan bu bölümün ardından, ikinci bölümde, yaşanan bu değişim süreçlerinin Mersin'deki yansımaları, Türkiye kentleri ve birikim süreçleri bağlamına

oturtularak tartışılmıştır. Bu çerçevede, 1980 sonrasında kentin ekonomik, demografik ve yönetsel yapısında yaşanan gelişmeler ve bunların mekansal ve toplumsal boyutlardaki etkileri değerlendirilmiştir.

Çalışma sonucunda, neo-liberal yeniden yapılanma ve küreselleşme süreçlerinin, dünya çapında kentlerin evriminde yeni bir aşama yarattığı, Mersin kentinin de bir liman kenti olarak bunlardan önemli ölçüde etkilendiği ortaya konulmuştur.