

TÜRKİYE KIYI KULLANIMINDA TURİZM OLGUSU

Tourism in Coastal Utilization of Turkey

Doç. Dr. Suna DOĞANER*

ÖZET

Türkiye kıyılarında turizm öncelikle Güney Ege Denizi ve Batı Akdeniz kıyılarında gelişme göstermiştir. Akdeniz ikliminin kıyı ve yat turizmine uygunluğu yanında, kıyının jeomorfolojik özellikleri, kırsal ekonomik faaliyetlerin hakim olması turizmin gelişmesi için uygun ortam oluştururken, yasal düzenlemelerle bu kıyılarda turistik tesis yapımına sağlanan krediler, turizmin gelişimini hızlandırmıştır. Fakat turistik yapılaşmanın tatil konutlarının ilavesiyle artmasıyla, kıyıların yasalarla korunması gündeme gelmiştir. Yasal düzenlemeler yapılaşmanın kıyıya yaklaşma sınırı üzerinde yoğunlaşmış, ikincil konutlarla ilgili yasal düzenlemeler sonuçlandırılmamıştır. Kıyılarda turistik yapılaşmayı önlemek için kıyıya yaklaşmak yerine artık "**kıyı etkileşim kuşağı**" olarak belirlenecek iç kısımlara çekilmek gerekecektir.

ABSTRACT

*Tourism in Turkey has primarily developed along the coastal lines of South Aegean and West Mediterranean Seas. In addition to the convenience of climatic conditions along the Mediterranean coastal lines for coastal and yachting tourism, the geomorphological characteristics of the coast and the prevailing rural economic activities have provided a suitable environment for development of tourism while credits granted under legal regulations for constructions of touristic facilities have given speed to development. However, the tremendous in touristic construction upon incorporations of second homes, the requirement to protect them with regulations has come into questions. Such regulations on the proximity of buildings to the coast leaving the second homes issue uncloncluded. To avoid the increase in touristic construction along the coast, it is required to settle on the inner parts which will be marked as "**coastal interaction zone**" instead of nearign coast.*

Giriş

Karasal ve denizel pekçok kullanıma yönelik kaynak olarak insanların ilgisini çeken deniz kıyıları, kıyı gerisindeki ülkesel faaliyetlerin dış ilişkilerinin bir kısmının da gerçekleştirildiği alan olarak, çeşitli kullanımların ulusal ve uluslararası

* İstanbul Üniversitesi, Edebiyat Fakültesi, Coğrafya Bölümü, İstanbul.

rekabet alanı olmuştur. Yerleşme, sanayi, ulaşım, turizm, rekreasyon, savunma tesisleri ve tarım olarak guruplandırılan kullanım amaçları arasında turizm için en uygun kıyılar, deniz mevsiminin yılın en az yarısını aştığı (6-7 ay) iklim koşullarında, önceden sanayi fonksiyonu için seçilmemiş, kırsal ekonomik fonksiyonların hakim olduğu, az ve dağınık nüfuslu kıyılardır. Bu koşullara sahip kıyılarda topoğrafik tasnife göre alçak kıyılar kıyı turizmi, enine yüksek kıyılar yat turizmi için uygundur.

Kıyı boyunca ve iç bölgelerle ulaşımında, topoğrafik engel yaratmayan alçak kıyılarda, kıyı gerisi turizm amaçlı yapılaşma için, kumsal olarak tanınan plajlar ise rekreasyonel faaliyetler için kullanıma uygundur. Kıyının her parçasına ve iç kısımlara karayolu bağlantısı güç olan yüksek kıyılarda, rüzgarlara karşı korunmalı koylar yatların demirlemesi için kullanılmaktadır.

Turizmin iklim, jeomorfoloji, ekonomik faaliyetler ve nüfus açısından bu uygun koşullara sahip kıyılarda yer alması ve gelişmesi beklenir. Türkiye uzun bir kıyı şeridine (8333km) sahip olmasına rağmen bu koşullara sahip sınırlı uzunluktaki kıyıda turizm, rekreasyon alanlarını kaplayarak kendi kullandığı kaynağı tüketmektedir. Yat turizmine uygun koylar turistik tesislerle kıyı turizmine açılmıştır. Sanayi ve turizm aynı kıyı şeridinde yer almaktadır. Tarım ve orman alanları yapılaşmaya açılmış liman, yat limanı gibi tesisler için bazı kıyı kesimleri doldurularak aslî şeklini kaybetmiştir.

Türkiye kıyılarında turizmin en fazla geliştiği kıyı Güney Ege Denizi ve Batı Akdeniz kıyılarıdır. Kuzey Ege Denizi, Marmara Denizi ve Doğu Akdeniz kıyıları ikinci derecede gelişme gösterirken, Karadeniz kıyılarında turizmin gelişimi daha yavaş olmaktadır. Araştırmada bu farklılığın fiziki, beşeri coğrafi, yasal nedenleri, turizmin kıyıda yarattığı mekansal değişim üzerinde durulmuştur.

Araştırmanın amacı, turizmde yapılaşmanın kıyıya yaklaşmak yerine, genişliği iç kısımda yüzey şekilleri, sanayi faaliyetleri, kentleşme ve yoğun nüfus ile sınırlanan "kıyı etkileşim kuşağı"na çekilmesine, bu alanların coğrafyacılar tarafından belirlenmesine dikkat çekmektir.

Turizm Olgusunun Kıyılardaki Gelişiminde Coğrafi Etmenler

Kıyılarda turizmin gelişimi üzerinde kıyı jeomorfolojisi, iklim, bitki örtüsü fiziki coğrafi etmenler, nüfus, yerleşme, ekonomik faaliyetler beşeri coğrafi etmenler olarak etkili olmaktadır.

Türkiye kıyılarında turizmin dağılışını etkileyen en önemli doğal etmen, dünya'da deniz turizminin başlamasına neden olan "güneşlenmek" için Akdeniz ve Karadeniz ikliminin farklılığıdır. Denize girmek ve güneşlenmek süresi yılda ortalama 3 ay (Haziran-Ağustos), rekreasyonel faaliyetleri engelleyen yaz yağışları bulunan (Doğu Karadeniz Bölümünde ayda ortalama 8-10 gün, Orta Karadeniz'de 5-6 gün, Batı Karadeniz'de 1-2 gün), güneşlenme süresi ortalama 9-11 gün/saat, bağıl nem oranı %70 in üzerine çıkan Karadeniz iklimiyle, denize gir-

mek ve güneşlenmek süresi ortalama 7 ay (Mayıs- Kasım), yaz kuraklığı bulunan, güneşlenme süresi 11-12 saat/ gün, bağıl nem oranı %70 in altında olarak kıyı turizmine en uygun koşullarını, Güney Ege Denizi ve Batı Akdeniz kıyılarındaki gösteren Akdeniz iklimi, deniz turizmi açısından büyük farklılık göstermektedir.

İnsan sağlığı konusunda güneşin deri üzerindeki zararlı etkilerinin kanıtlanmadığı dönemde, turizmde " güneşlenmek " için sıcak iklimlere yönelme, Avrupa'nın Akdeniz kıyıları turizme açarken, turizm mevsiminin yılın yarısını (6-7 ay) aştığı Güney Ege Denizi ve Batı Akdeniz kıyıları da aynı nedenle deniz turizmine açılmıştır. Deniz turizminin en fazla gelişme gösterdiği Kuşadası- Antalya arasındaki kıyı iklimi açısından da deniz turizmine en uygun koşullara sahiptir. Deniz turizminin ikinci derece gelişme gösterdiği Akdeniz ikliminin görüldüğü Kuzey Ege Denizi kıyılarındaki turizm mevsimi daha kısadır (5 ay). Doğu Akdeniz kıyılarındaki daha uzun olmakla beraber (8 ay) günlük maksimum sıcaklıklar, bunaltıcı değerlere ulaştığından deniz turizmini olumsuz etkilemektedir.

Genel olarak yüksek kıyı özelliği gösteren Türkiye kıyılarındaki kıyı turizminin gelişimi için uygun kesintisiz uzun ve geniş plajlar fazla yer kaplamaz. Uygun iklim koşullarıyla turizmde öncelikle seçilen Güney Ege Denizi ve Batı Akdeniz kıyılarındaki genellikle enine kısmen de boyuna yapılı yüksek kıyıları yer aldığından, kıyı turizminin küçük kıyı ovalarında gelişimi, kıyıda burundan buruna ve iç kısımdaki yüzey şekilleriyle sınırlanmaktadır. Bu jeomorfolojik yapı, kıyıda turizmin yayılışını alan olarak daraltmakta ve yapılaşma kıyıda küçük koylarda toplanmaktadır. Bu yapılaşma özellikle güneybatıdaki üç yarımada (Bodrum, Datça, Bozburun) kıyıda küçük koylarda açıkça görülmektedir. Yüksek kıyılarda iç kısım bağlantı gücü olduğundan, öncelikle karayolu ağına bağlanabilen koylar turizmde gelişme göstermektedir. Antalya körfezi doğu kıyıları Antalya-Alanya arası boyuna yapılı kıyı özelliğiyle, tesislerin kuruluş yeri ve ulaşım açısından uygun bir topoğrafya gösterdiğinden, dünyada kıyı turizminin geliştiği kıyılara verilen isimle "Türkiye Rivierası" olmuştur.

Karadeniz kıyılarındaki genellikle yüksek kıyıların yer alması, kıyı turizmine tesis sağlayacak uzun ve geniş plajların bulunmaması, kıyı turizminin gelişimini sınırlamaktadır. Karadeniz kıyıları Ünye- Sarp arasında genel olarak yüksek ve falezlidir. Kıyı turizminde Trabzon ve Ordu (Efirli, Turnasuyu, Uzunkum) plajları kullanılmaktadır. Karadeniz kıyılarındaki Sinop- Terme arasında turizme uygun olmayan delta alanları dışında Samsun ve Sinop ili plajları (Ayancık) kıyı turizminde kullanılmaktadır. Sinop'tan batıya doğru tekrar yüksek kıyıları başlamakta, ancak derelerin döküldüğü koylarda küçük ve dar plajlar yer almaktadır. Kastamonu ilinin Çatalzeytin, Abana, Bozkurt, İnebolu, Cide, Zonguldak ilinin Amasra (Çakraz, Göçkün), Bartın (İnkum), Ereğli, Akçakoca plajları kıyı turizmine açılmıştır. Sakarya ilinin Karasu ilçesinin Caferiye, Karasu, Kocaali plajları kıyı turizminde kullanılmaktadır. Buradan itibaren İstanbul Boğazı doğusuna kadar yüksek ve falezli kıyıları önünde Kocaeli ilinde Kerpe, İstanbul ilinde Ağva (Yeşilçay), Şile plajları, yüksek kıyı özelliği gösteren Karadeniz'in Trakya kıyıla-

rında Kilyos, Yalıköy, Kastro, Çilingöz plajları bulunmaktadır. Karadeniz kıyılarında yüksek kıyılar önünde küçük plajlar ve denizin kısa mesafede derinleşmesi kıyı turizminin gelişimini sınırlamaktadır.

Marmara Denizi kıyılarında sanayi tesisleriyle çekişme halinde olan kıyı turizmi, yapılaşmaya uygun bulunduğu alçak kıyıları ikincil konutlarla kaplamış bulunmaktadır. Yalova- Çınarcık arası, Gemlik körfezi kuzeyinde B. Kumla ve K. Kumla kıyıları, Mudanya, Erdek çevresinde alçak kıyılar ve yüksek kıyılar önünde küçük plajlar, Trakya'nın Marmara Denizi kıyılarında Kumburgaz, Gümüşyaka, Celaliye, Barbaros, Kumbağ, Sultanköy, Şarköy kıyıları da ikincil konutlarla kıyı turizmine açılmıştır. Marmara Denizi takımadaları (İstanbul, Marmara) plajları kıyı turizminde kullanılmaktadır.

Ege denizinde Saros ve Edremit körfezi batısında yüksek kıyılar az sayıda koyda kıyı turizmine olanak vermektedir. Edremit körfezi doğusunda Altınoluk, Akçay, Ören Ayvalık kıyıları tatil konutlarıyla kıyı turizminde yoğun bir şekilde kullanılmaktadır. Dikili, Foça, Mordoğan, Çeşme, Sığacık, Gümüldür, Çeşme, Kuşadası, Yenihisar (Didim) kıyı turizminde gelişmiştir. Bodrum, Datça, Bozburun yarımadalarında kıyı turizmi küçük koylarda toplanmıştır.

Akdeniz kıyıları genel olarak yüksek kıyı özelliği göstermekle beraber Türkiye'nin en uzun kumsal Patara (12 km) Fethiye- Kaş arasında yer almaktadır. Akdeniz kıyılarında turizmin en fazla gelişme gösterdiği kıyı kesimi Kemer-Alanya arası ve Fethiye ve Kaş çevresidir.

Denizin aynı rekreasyonel özelliğinden faydalanan kıyı ve yat turizmi kıyı jeomorfolojisi açısından birbirinden farklı jeomorfolojik yapı gösteren kıyılarda gelişir. Kıyı turizmine uygun olmayan enine yüksek kıyılarda burun, yarımada ve adalarla hakim rüzgar yönlerine karşı doğal korunmalı koylar, yatların demirlemesi ve yatçıların denizin rekreasyonel faaliyetleri için yat turizmine uygundur. Yüksek kıyıların karayolu bağlantısının güç ve yapılaşmaya açılmamış olması da yat turizminin aradığı ideal ortamı yaratır.

Türkiye'de kıyı jeomorfolojisi açısından yat turizmine en uygun kıyılar, riالي ve ansli kıyıların en güzel örneklerinin görüldüğü Gökova Körfezinin güneydoğu kıyıları (Taşbükü, Söğüt liman, Okluk liman, Malderesi liman, Çanak liman, Ayınbükü, Ballısu, Longöz, Tuzla koyu, Küfre, Uzun liman, Karaağaç liman, Gökağaç liman) ve Fethiye körfezi batı kıyılarıdır (Hamam koyu, Çamlı koy, Manastır koyu, Sarsala koyu, Taşyaka koyu, Boynuz bükü). Kıyıya kadar inen orman örtüsüyle de bütünleşen, yapılaşmanın yoğunlaşmadığı bu kıyılarda birbirine yakın yarım daire şekilli koylar yatların demirlemesi için uygundur. Bu körfezler dışında Güney Ege Denizi ve Batı Akdeniz kıyılarında yatların demirlemesi için rüzgardan korunmalı koylar bulunmaktadır (Bencik liman, Keçibükü, Çiftlik liman, Kumlubük, Ekincik koyu, Çavuş koyu, Sazak liman vb.). Türkiye'de kıyı ve yat turizmi Kuşadası-Alanya arasında aynı kıyı şeridinde gelişmekle beraber, yat turizmi birinci derece Bodrum- Finike arasında gelişme gösterirken, kıyı tu-

rizmi Kemer- Alanya arasında birinci derece gelişme göstermektedir.

Karadeniz kıyılarında, kıyı gerisindeki dağların kıvrılma yönünün genel olarak kıyıya paralel olması, fakat dalmaçya tipi kıyıların aksine, reliefte kıyıya ve birbirine paralel vadilerle yarıлма meydana gelmemesi (kütlevî olması) nedeniyle, deniz seviyesinin son yükselmesi sırasında, deniz iç kısımlara sokulamamış, geniş körfezler, koylar, yarımadalar, kıyı önünde adalardan oluşan girintili çıkıntılı bir kıyı şekli oluşmamıştır. Karadeniz, genel olarak yüksek kayalık falezli kıyıları, vadi ağızlarında şiddetli kuzey rüzgarlarına açık küçük koylarıyla, kıyı jeomorfolojisi açısından Ege Denizi ve Batı Akdeniz kıyıları kadar yat turizmine uygunluk göstermez. Yat turizmi için en uygun koylar Sinop (Aklıman, Hamsilos limanı, İç limanı) ve Amasra (Bozköy, Çakraz, Deliklişili, Çatalkaya, Cambu) çevresindedir.

Karadeniz kıyıları gibi yüksek ve falezli kıyılara sahip Marmara Denizi kıyılarında, yüksek kıyılardaki vadi ağızlarındaki koylar, hakim rüzgarlara açıktır. Marmara Denizinde yat turizminde kıyıya ve birbirine yakın adalar bu denizin yat turizminde en uygun kıyıları oluşturur.

Kuzey Ege Denizi kıyılarında Saros, Edremit, Dikili ve Çandarlı körfezlerinde genel olarak hakim olan yüksek kıyılar ve hakim rüzgarlara açık koylar, yat turizmine uygun değildir. Fakat bu körfezlerde az sayıda koy, Kemer koyu (Edremit körfezi), Bademli liman (Dikili Körfezi), Narlıdere, Karatuzlar, Horozgediği, Yeni Foça koyları (Çandarlı körfezi) yat turizmine uygundur. İldır, Sığacık, Güllük körfezleri, Urla, Dilek yarımadaı kıyılarında da yat turizmine uygun koylar bulunmaktadır.

Alanya'dan itibaren Doğu Akdeniz kıyılarında yat turizmine uygun koylar bir burunla rüzgara karşı korunmuştur (Karaburun, Maltaburnu ve Fidanburnu koyları). Alanya- Anamur arasında Aytap koyu, Yakacık koyu yat turizmine uygundur. Anamur'dan Göksu deltasına kadar Kızıl liman, Soğuksu liman, Kurtinidere koyu, Akkuyu liman, Sulusalma koyu, Bahçerede koyu, Köşrelik koyu, Taşucu körfezinde Ayalar koyu, Göksu deltasıyla Erdemli arasında Susanoğlu koyu, Akyar burnu koyu, Narlıkuyu koyu, Acısu koyu, Akkum koyu yat turizminde yatların barınmasına uygundur. Akdeniz kıyılarında yat turizmi buradan itibaren Mersin- Erdemli arasında kıyı turizminin yarattığı betonlaşma, İskenderun Körfezinde sanayi tesislerinin neden olduğu kirlilik, liman ve iskelelerden kaynaklanan yoğun deniz trafiği gibi nedenlerden olumsuz etkilenmektedir.

İklim ve jeomorfolojik koşulların uygun olduğu kıyılarda turizm seyrek nüfuslu kıyıları seçmektedir. Kırsal ekonomik faaliyetlerin hakim olduğu seyrek nüfuslu kıyıları, kentleşmenin yarattığı gürültü kirliliğinden uzaklaşmak isteyen turistler için olduğu kadar, turizmde tesislere kuruluş yeri sağlaması bakımından da seçilmektedir.

Türkiye'de turizmin en fazla geliştiği İzmir- Antalya arasındaki kıyı ekonomik faaliyetler ve nüfus açısından da turizme uygunluk göstermektedir. Kıvrımlarıyla

bu uzun kıyı şeridinde sadece iki büyük yerleşim birimi (İzmir, Antalya) yer almaktadır. Kıyıda yer alan diğer yerleşim birimlerinin gelişimi turizmle ilgili olmuştur. Turizmin bu kıyılardaki başlangıç yıllarında kıyıda başlıca yerleşim birimleri az nüfusludur (Kuşadası 10 269, Bodrum 7858, Marmaris 5596, Fethiye 12 700, Kaş 2493, Alanya 18 520, 1975 sayım yılı).

Yerleşmenin genel olarak ortak bir özelliği, köylerin kıyıda fakat kıyıya yakın dağınık mahalleler şeklinde olmasıdır. Başlıca ekonomik faaliyetin tarım ve hayvancılık olmasıyla ilgili olan bu yer seçiminde yerel adlarıyla yalı (dar ve uzun kıyı), bük (kıvrımlı yapıdaki kıyılarda koylar) ve liman (doğal korunmalı koy) adı verilen bir iskeleyle, köyün ortak olarak kullandığı kıyı şeridinin boş olması, kıyıda turizm tesislerine kuruluş yeri sağlamıştır. Turizm kıyı boyunca ve içeriye doğru, mahalleler ise kıyıya doğru doğru gelişerek birleşme eğilimindedirler. Bük ve liman adı verilen koyların yapılaşmadan uzak kalması ise, yat turizmi için ideal ortam sunmuştur.

Kıyı ve yat turizmi, ekonomik faaliyetleri tarım, hayvancılık veya balıkçılık olan kırsal alanları seçmektedir. Daha önceden sanayi faaliyetleri için seçilmiş kıyılar turizm için uygun değildir. Bu nedenle Türkiye kıyılarında İzmit körfezi kuzey kıyıları, Gemlik körfezi güney kıyıları, Bandırma körfezi, Çandarlı körfezi, İzmir körfezi, İskenderun körfezi turizmden bütünüyle uzak kalmak zorundadır. Kıyı kullanımında turizm/ sanayi çekişmesinde sanayi lehine sonuçlanan 1985 yılında inşasına başlanıp 1994 yılında deneme üretimine başlayan Kemerköy Termik Santrali en olumsuz örnek olarak verilebilir. Türkiye'de kıyı ve yat turizminin gelişme gösterdiği kıyıda tek tesis olarak yer almaktadır. Fakat halkın bilçilenmesi ve gönüllü çevre dernekleri Aliağa Termik Santralinin yapımını durdurabilmiştir. Sanayi turizm çekişmesinde en ilginç örnek Pendik- Tuzla arasında gemi inşa sanayi ve turizmin yanyana yer almasıdır. Aydınli, koyunda Balık gölünü denizden ayıran kıyı oku ve çevresinde geniş bir alan doldurularak gölün denizle bağlantısı kesilmiş, kıyı varlıkları olarak korunması gereken kıyı oku üzerinden karayolu geçirilmiştir¹. Koya bitişik Mercan koyu ise yazlık konutlarla rekreasyon alanı olarak kullanılmaktadır.

Turizmin gelişmiş olduğu kıyılarda antik kent kalıntıları ve turizm karşılıklı ilişkiler içindedir. Antik kentlerin kültür turizmi açısından ilgi görmesi (Efes, Milet, Priene, Aspendos, Knidos, Kaunos, Perge vb.) kıyıda turizmi çeşitlendirmektedir. Sit alanları olarak korunmaya alınan bu alanlar kıyıyı yapılaşmadan koruyarak turizme katkı sağlarken, yerel yönetimlerin sit alanlarının sınırlarını daraltarak yapılaşmaya açması bu alanlara geri dönmeyecek zararlar vermiştir (Pisilis). Dönemlerinin önemli kentleri kitle turizmine hizmet ederken, kıyıda çok az kalan kalıntılar yat turizminde Türkiye kıyılarının en ayırıcı özelliğidir (Loryma, Amos, Keramos, Kedrai vb.).

Yasal Düzenlemeler ve Turizm İlişkileri

Avrupa'nın Akdeniz kıyıları turizme açılırken, turizm planlaması yapılmamış

1- S.Doğaner, "İstanbul'da Gemi İnşa Sanayi" Türk Coğrafya Dergisi, sayı: 28, s.85.

ve altyapısı hazır olmayan Türkiye kıyılarında turizm, Akdeniz kıyılarında küçük yerleşim birimlerinde (Kuşadası, Bodrum, Marmaris, Alanya) aile işletmeciliği (pansiyon evler) ve kamu dinlenme tesisleriyle başlamıştır. İklim ve jeomorfolojik koşulları uygun, sanayi ve yoğun nüfustan uzak, zengin arkeolojik kalıntılara sahip olan kıyılarda turizm, yasal düzenlemelerin etkisi altında kalmıştır. Türkiye kıyılarında yapılaşmanın kıyı çizgisine yaklaşması, bazı kıyı kesimlerinde yoğunlaşması, orman ve tarım alanlarına ilerlemesi vb. sonuçlar yasal düzenleme ve değişikliklerin sonucudur.

1950-1960 döneminde kıyıların korunması, yönetimi ve kullanımı 1953 tarihli Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu (6086 sayılı) ve 1956 tarihli İmar Kanununa (6785 sayılı) göre yapılmaktaydı. Turistik kıyı bölgelerinin saptanması ve planlamasının yapılması için ilk çalışmalar 1958 yılında İmar ve İskan Bakanlığının kurulmasıyla başlamış turistik imar bölgelerinin saptanması görevi bu bakanlığa verilmiştir. Bu dönemde diğer bir gelişme ilk turizm yatırımlarına kredi verilmesi konusunda çalışmaların yapılmasıdır. 1953 tarihli Turizm Endüstrisini Teşvik Kanunu'nun 30. maddesine göre turistik tesislerin krediyle desteklenmesi için bir fon kurulmuş, bu fonun idaresi İller Bankasına verilmiştir. Fakat bu fonun yetersizliği üzerine bir banka kurulmasına karar verilmiştir. Kurucuları arasında bankalar, müesseseler ve şahısların bulunduğu Türkiye Turizm Bankası 1955 yılında kurulmuştur. İç ve dış turizmi geliştirmek amacıyla gereken tanıtımı yapmak, seyahat acentaları kurmak, seyahatler düzenlemek, turistik tesisler kurmak ve işletmek konusunda çalışan ve çalışacak olan kurumları özendirme ve Bankalar Kanunu hükümlerine göre finanse etmek amacıyla kurulan Türkiye Turizm Bankası işletme ve inşaat yapmış fakat kredi faaliyetlerine geçememiştir. Turizm Bankasının ilk tesisi, 1956 yılında Kilyos'da satın aldığı arazi üzerinde 1956 yılında plaj ve restoran olarak, 1958 yılında 94 odalı otel ilave edilerek, işletmeye açılmıştır.

1960-1970 döneminden önemli gelişme, 1957 yılında kurulan Basın-Yayın ve Turizm Bakanlığına 1960 yılında T. C Turizm Bankası A. Ş. adıyla bir banka kurmak yetkisinin tanınmasıdır. Turizm sektörünün gelişmesi için yatırım ve işletmecilik yapmak ve teşebbüsleri krediyle desteklemek amacıyla 1962 yılında kurulan T. C Turizm Bankası A. Ş., 1968 yılında 72 000 m² lik alanda 316 yatak kapasitesiyle Akçay Tatil Köyünü hizmete açmıştır. I. Beş Yıllık Kalkınma Planının (1963-1967) kıyılarda tatil köylerinin kurulmasını öngörmesi doğrultusunda yabancı sermayeli ve uzun yıllar Türkiye kıyılarının en tanınmış tatil köylerinden Fransız tatil köylerinin (Club Mediterranée) ilk kuruluşu da bu dönemde olmuştur (Foça, Fransız Tatil Köyü 1967).

Bu dönemde diğer gelişmeler 1963 yılında Turizm ve Tanıtma Bakanlığının kurulması ve 1969 yılında Balıkesir-Antalya kıyı bandında 3km derinliğindeki kıyı şeridinin, turistik gelişme bölgesi ilan edilmesidir. Turizm ve Tanıtma Bakanlığının 1969 yılında düzenlediği Uluslararası Side Turizm Planlama yarışması, Antalya kıyılarının kitle turizmine açılması yönünde tasarlanmıştır.

1970-1980 döneminde Turizm Bankası yeni tesisleri hizmete sokmuştur. 1965 yılında yapımına Turizm ve Tanıtma Bakanlığı tarafından başlanan Marmaris Tatil Köyü, Turizm Bankası tarafından tamamlanarak 1971 yılında hizmete girmiştir. Bunu 1972 yılında Çeşme Ilıca mevkiinde Çeşme otelinin açılışı izlemiştir. Fransız tatil köylerinden Kemer tatil köyü (1972), Kuşadası tatil köyü (1973) bu dönemde kurulmuştur.

II. Beş Yıllık Kalkınma Planınının (1968-1972) turistik bölgelerin turizm yönünden fiziki planlarının yapılmasını öngörmesi üzerine, ilk turizm fiziki planlama çalışmaları bu dönemde İmar ve İskan Bakanlığı tarafından yapılmıştır. Fakat önemli altyapı yatırımlarını gerçekleştirecek olan çevre düzeni planlarını, turizmi geliştirecek her türlü etüd ve planların yapılması görevleri arasında bulunan Turizm ve Tanıtma Bakanlığı, Fiziksel Planlama Gurubu hazırlamıştır. Fiziksel Planlama gurubu Çanakkale- Antalya arasında kalan kıyı şeridinin turizme yönelik çevre düzeni planlarını yapmıştır. İki Bakanlığında planlama çalışmaları 1:25 000 ölçeği ile sınırlı kalmış, alt ölçeklerde planlamalar yapılmamıştır.

Bu dönemin bir diğer gelişmesi, turizmin öncelikli alanlarda toplu olarak yönlendirilmesi ve desteklenmesi amacıyla altyapı yatırımlarını devletin üstlendiği "Turizm Gelişme Projeleri"nin hazırlanmasıdır. Öncelikle kıyıları için hazırlanan bu projelerin en önemlisi Bakanlığın hazırladığı "Güney Antalya Gelişim Projesi"dir. Antalya Körfezinin batısında 80km uzunluğunda 3-10 km derinliğinde bir alan kapsayarak, yeni Antalya limanından Gelidonya Burnuna kadar uzanmaktadır. Bu kıyıyla ilgili planlama çalışmaları 1974 yılında başlamış, proje alanında arazi kullanımını gösteren 1/25 000 ölçekli Çevre Düzeni Planı 1977 yılında İmar ve İskan Bakanlığı tarafından onaylanmıştır. Bu alanda Beldibi, Tekerlek-tepe, Kızıltepe, Kemer, Çamyuva ve Tekirova Organize Turizm Gelişim Alanları olarak belirlenmiştir. Projenin amacı yatak kapasitesini artırarak, kıyıyı öncelikle dış turizmde kitle turizmine açarak döviz girdisi sağlanmasıdır. 1976 yılında Dünya Bankasıyla yapılan anlaşma gereği sağlanan kredi 1978-1980 arasında çok az miktarda kullanılabilmiştir.

Bakanlığın 1977 yılında hazırladığı Köyceğiz ve Dalyan'ı içine alan Köyceğiz Turizm Projesinde, İztuzu kumsalı doğusu, Dalyanağzı, Ekincik ve Maden iskelesi koyları, Sultaniye, K. Karaağaç, Köyceğiz ve Dalyan'da 126 tesiste 9700 yatak öngörülmüştür. Altyapının kamu sektörüne ait olduğu projede Bakanlığın yatırımlara kredi vermesi kararlaştırılmıştır. Bu dönemde III. Beş Yıllık Kalkınma Planınının öngördüğü doğrultuda altyapı yatırımları turizmde öncelikli bölgelerde yapılmıştır.

1980-1990 dönemi kıyı turizmde yapılaşmanın artış dönemidir. Daha önceki dönemlerde turizm gelişim potansiyeli olan kıyılarda fiziki planlama ve altyapı çalışmaları yapılmasına, teşvik kredileri sağlanmasına rağmen, kıyı turizmde yatak kapasitesi çok düşük kalmıştır. Bu konuda imkanlar 1982 tarihli Turizm Teşvik Kanunu ile sağlanmıştır (16.3.1982 gün RG/17635). Turizm Teşvik Kanununun turizm bölge, alan ve merkezlerinin ilanı ve bu yerlerde kamuya

ait arazi ve ormanların ilgili kuruluşlarca Bakanlığa tahsisini öngörmesi üzerine, 1982 yılından başlayarak turizm alan ve merkezleri tesbit ve ilan edilmeye başlamıştır. 1983 yılında çıkan yönetmelikle turizm alan ve merkezleri içindeki yerlerin yerli ve yabancı turizm yatırımcılarına tahsisi veya 49 yıllığına kiralanması yatırımcılara büyük bir olanak sağlamıştır (28.4.1983 gün RG/18681, 1.3.1985 ve 2.7.1989 değişikliği). Turizm Bankasının kredi ilkelerinde, turizm alan ve merkezlerinin, kredilendirilecek öncelikli yöreler arasında 1. derece öncelikli olarak belirlenmesi yatırımcılara sağlanan diğer bir olanak olmuştur. 1982 yılından başlayarak ilan edilen turizm merkezlerinin çoğunluğunun kıyılarda ve özellikle Muğla ve Antalya ili koylarında yer alması, ilgiyi bu yerlere çekmiştir. 1982 yılında ilk ilan edilen turizm alan ve merkezlerinin Güney Antalya Gelişim projesi dahilinde Antalya ili batı kıyılarında ve Side, Köyceğiz- Sarıgerme, İzmir- Alaçatı 'da yer alması buralarda teşvik kredileriyle konaklama tesisleri yapımını hızlandırmıştır. Antalya -Lara falezleri üzerinde Fethiye-Belceğiz ve Kıdrak, Çeşme-Altinkum, Selçuk- Pamucak, Fethiye körfezi batı kıyısı, Serik-Manavgat kıyı kesimi, Alanya-İncekum, Marmaris-Pamucak, Kumlubük kıyı kesimi, Alanya-Alara çayı güneyi, Bodrum-Türkbükü, Yalçıftlık, Yalıkavak koyları, Marmaris-Bencik liman doğusu, Milas-Güvercinlik, Kuşadası-Davutlar, Kalkan, Kaş kıyılarında turistik tesis yapımı bu yerlerin 1982-1990 yılları arasında turizm alan ve merkezi ilan edilmesiyle mümkün olmuştur. Arazi tahsisi, kiralanması ve teşvik kredileri seçkin turizme yönelik 5 yıldızlı otellerin ve tatil köylerinin yapımına olanak sağ-



Foto 1- Alanya, Obaköy, Göl Mevkiinde 5 yıldızlı otel
Photo 1- Five-Star hotel in Alanya, Obaköy, Göl Location

lamıştır. Özellikle Alanya'nın Obaköy, Konaklı, Mahmutlar, Kargıcak, Okurcalar, Çamyolu, Avsallar, Serik'in Belek, Akınlar, Manavgat'ın Side, Çolaklı, Kumköy, Kızılağaç, Selimiye, Titreyengöl, Kemer'in Göynük, Tekirova, Çamyuva, Kuşadası'nın Kadınlar Denizi, Ilica, Güzelçamlı mevkiilerine 4-5 yıldızlı, 400-600 yataklı kapasiteli oteller yapılmıştır (Foto 1).

1985 yılına kadar Türkiye kıyılarında tatil köyleri Club Mediterrane'e ve Turban'ın tatil köyleriyle (Marmaris, Akçay, Ören, Çeşme) sınırlı kalırken, sağlanan olanaklarla Antalya ili kıyılarına 1985 yılından başlayarak Çamyuva (1985, Kemer), Club Salima (Kemer-Kızıltepe, 1985), Club Aldiana (Sorgun-Titreyengöl, 1986), Turtel (Side-Selimiye, 1986) Bayındır (Kemer-Beldibi, 1987), Club Pamfilya (Side, 1987), Altinyunus (Marmaris, 1988) vb. tatil köyleri yapılmıştır. Tatil köyleri yüksek yatak kapasiteleri, konaklama, eğlence, sportif faaliyet ünitelerini otellere göre daha geniş bir alanda doğayla bütünlük içinde sunmaktadırlar. Bu nedenle kıyı turizminde en çok tercih edilen konaklama tesisleridir (Foto 2).



Foto 2- Side, Sorgun Mevkiinde Tatil Köyü.

Photo 2- Holiday Club in Side, Sorgun.

Antalya ilinin batı kıyılarındaki altyapı ve yatırımlar açısından görülen bu gelişme Güney Antalya Gelişim Projesi dahilinde Dünya Bankasının kredilerinin de devamını sağlamıştır. Antalya ili doğu kıyılarında, finansman yetersizliği nedeniyle uygulanamayan Side Turizm Gelişim projesi alanında da bu planaklarla büyük gelişme görülmüş, bu tesisler Antalya kıyılarını kitle turizmine açmıştır.

Antalya kıyıları, Turizm Bankası tarafından 1984 yılında açılan Beldibi kamping ve Serik ilçesi Belek mevkiinde 1985 yılında açılan 500 obada 1650 yataklı Belek kampingle orta gelirli ailelere tatil olanağı sağlayan sosyal turizme açılan ilk il olmuştur.

Köyceğiz Gelişim Projesi dahilinde, Köyceğiz çevresinde altyapı, karayolu yapımıyla başlamış, bu çevrenin turizm alanı ilan edilmesiyle özellikle Dalyan'da yapılaşma artmıştır. 1993 yılında Dalyan 3500 yatak kapasitesiyle Köyceğiz'i gerilerde bırakmıştır. İztuzu kumsalının deniz kaplumbağalarının (caretta caretta) üreme kumsalı olması çevrecilerin tepkisini çekmiştir. Köyceğiz Özel Çevre Koruma Bölgesinin ilanı (1988) Köyceğiz Gelişim Projesinin İztuzu kumsalı doğusu (3500 yatak) ve Dalyanağzına (900 yatak) öngördüğü yatırımlar iptal edilmiştir.

Çeşme-Alanya arasındaki kıyı şeridinde yatak kapasitesi artarken, diğer kıyılarda da turizmi teşvik etmek için Turizm Bankası kredilendirilecek öncelikli yörelere, Balıkesir-Antalya illeri arasındaki kıyı şeridini birinci derece, İçel-Hatay illeri arasını ikinci derece, Samsun-Trabzon illeri arasını üçüncü derece öncelikli yöre olarak belirlemiş, 1987 yılında üçüncü derece öncelikli yörelere Marmara Denizi ve Karadeniz kıyıları ilave edilmiştir.

Kıyı turizminde bu gelişmeler görülürken yat turizminin de gelişme göstermesi yasaların sağladığı olanaklarla olmuştur. Turizm Teşvik Kanunu'nun (1982) yat turizmi bölümünde yatların karasularında seyir esasları Türkiye'de kalış süreleri ve kabotaj hakları belirlenmiştir. 1983 yılında çıkan (15.10.1983 RG/19252, değişiklik 1986 ve 1991 yılları) "Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkındaki Yönetmelik"le yatların Türkiye'ye giriş-çıkışlarına ve dolaşmalarına kolaylıklar getirilmiş, yat ithalatı kolaylaştırılmış, yat işletmeciliği ve yat limanları yatırım konularına açıklık getirilmiştir. Bu yönetmeliğin sağladığı olanaklarla Türkiye'de yat işletmeciliği gelişmeye başlamış, yat limanları yapımı özel sektöre de açılmıştır. 1983 yılında çıkan yönetmeliğin sağladığı olanaklarla kurulan yerli ve yabancı yat işletmeleri, yat turizmini, özel yat sahiplerinin yaptığı bireysel turizmin dışında organize turlara açarak yayılmasını sağlamıştır.

Kıyılarda turizm yapılaşmasını etkileyen en önemli etmen kıyı kanunu olmuştur. Kıyı kanunu çıkıncaya kadar 1933 tarihli Yapı ve Yollar Kanununa göre kıyıda 10m içeriye kadar olan alan kıyı şeridi sayılıyor ve korunuyordu. 1956 tarihli İmar Yasasının uygulanmasına yönelik çıkan İmar Tüzüğü (1957) bu şeridi 30m . ye çıkarmıştır. 1972 yılında İmar Kanununa eklenen maddelere ilişkin yönetmelikle (18.1.1975 gün RG/15122) kıyıda imar planı olan yerlerde 10m., köy yerleşim alanlarında 30m, iskan dışı alanlarda 100m. den az mesafede yapı yasağı getirilmiştir. Kıyı kullanımıyla ilgili kanun çıkıncaya kadar kıyılar İmar Yasasına bağlı olarak yönetilmiştir. 1984 tarihli (3086 sayılı) Kıyı Kanunu kıyı şeridini imar planı olan yerlerde 10m, diğer yerlerde 30m olarak tesbit etmiştir (1.12.1984 gün RG/8592). İmar Kanununda iskan dışı alanlarda kıyı şeridinin 100m olmasına ilişkin hükmün kalkmış olmasıyla, yapılaşma kıyılarda 30m ye

kadar yaklaşmıştır. Bu kanun kıyıların yapılaşmadan korunmasında yeterli olmadığı gerekçesiyle 1986 yılında iptal edilerek, kıyılarda yapılaşma Bayındırlık ve İskan Bakanlığının 1987 yılında yayımladığı Genelge (110 sayılı) ile yönetilmiştir. Bu genelgeye göre kıyı şeridi imar planı olan yerlerde 10m, imar planı olmayan köy yerleşik alanlarında 30m, planı olmayan yerlerde tekrar 100m olarak belirlenmiştir. Bu Genelge 1989 yılında iptal edilerek yeni bir düzenleme yapılmıştır. İlk Kıyı Kanunu'nunda (3086 sayılı) düzenleme yapılarak 1990 yılında çıkan ikinci Kıyı Kanunu (3621 sayılı) kıyı şeridini uygulama imar planı yapılacak alanlarda 20m., uygulama imar planı bulunmayan yerleşik alanlarda 50m, iskan dışı alanlarda 100m olarak belirlemiştir. Fakat bu kanuna göre 50m. lik kıyı şeridi, köy yerleşik alanlarında 10m. ye düşürülebilmektedir. (17.4.1990 RG/20495). 1992 yılında Kıyı Kanununda yapılan değişiklikle (3830 sayılı kanun) kıyı şeridi uygulama imar planı ilk olarak yapılacak alanlarda, köy yerleşik alanlarında ve iskan dışı alanlarda 100m olarak belirlenmiştir (11.7.1992 RG/21281). Kıyı şeridinin 50m genişliğinde birinci bölümü yaya yolu, gezinti, dinlenme, rekreatif yeşil alan, çocuk bahçesi, gezinti alanları kullanmak üzere düzenlenebilir. Birinci bölümden sonra 50m genişliğinde ikinci bölümde, toplumun yararlanmasına açık günlük turizm yapı ve tesisleri, taşıt yolları ve arıtma tesisleri yapılabilir. 1992, 1994 ve 1996 yıllarında Kıyı Kanununun uygulanmasına dair yönetmeliğin bazı maddeleri değiştirilmiştir. 1992 yılında (13.10.1992 gün RG/21374) bazı tanımlar değiştirilmiş ve yeni tanımlar eklenmiştir. 1994 yılında yapılan bir değişiklikle (30.3.1994 gün RG/21890) imar planı ilk olarak yapılacak yerlerde kıyı şeridi 100m olarak kalmakla beraber 1992 den önce onaylanmış imar planı bulunan yerlerde, onaylı imar planındaki sahil şeridi geçerli sayılarak 100m içindeki inşaatı başlayan yapılaşmaya kolaylık getirilmiştir. 1996 yılında (27.07.1996 RG/22709) yönetmelikte tekrar değişiklik yapılmıştır.

Kıyı turizminin fazla gelişme göstermediği yıllarda (1933-1957) Yapı ve Yollar Kanunu'na, 1957- 1984 yılları arasında İmar Kanunu'na göre yönetilen kıyıları, Turizm Teşvik Kanunu'nun çıkıp kredi ve arazi tahsisleriyle konaklama tesislerinin yapımının hızla arttığı 1984 -1994 yılları arasında Kıyı Kanunu, Bayındırlık Bakanlığı Genelgesi, İkinci Kıyı Kanunu, bu kanunda yapılan değişiklikler ve uygulamayla ilgili yönetmeliklerdeki değişikliklerle yönetilmiştir. Bütün bu yasal değişiklikler kıyı turizmini konaklama tesisleri kuruluş yerleri seçimi konusunda etkilemiş ve bazı koylarda tesislerin toplanması, bazı kıyılarda bağımsız, büyük yatak kapasiteli tesislerin yer alması, bazı yerlerde kıyı çizgisine yaklaşarak kıyı gerisinin deniz manzarasının kapanması gibi etkileri olmuştur.

Yasaların uygulamada yapılaşmayı artırması değişikliklerle giderilmeye çalışılırken korumaya yönelik yeni düzenlemelere de gidilmiştir. Kıyılarda ilan edilen turizm merkezleri yapılaşmayı artırdığından 1985 de Antalya- Lara, 1989 da Milas-Akbük turizm merkezleri iptal edilmiştir. Turizmi kıyılardan uzaklaştırmak için yaylalar ve kaplıcalar turizm merkezleri ilan edilmeye başlamış, kıyılarda kamu arazilerinin turizme tahsisi azaltılmış, sektöre sağlanan teşvik ve krediler asgari seviyeye indirilmiştir. 1990 yılında ilan edilen turizm merkezleri sadece

Antalya kıyılarında yer almaktadır (Belek, Kalkan, Kaş, Kaş- Kalkan kıyı bandı), 1991 de Antalya- Arapsuyu, 1991 de Adana-Yumurtalık, Aydın-Akbük, Hatay-İskenderun kıyı bandı, İzmir-İnciraltı, Çanakkale-Behramkale-Kadırga koyu, Ge-yikli, Küçükuyu, Sakarya-Karasu, Kocaeli-Büyükmelen kıyı kesimi turizm merkezi ilan edilerek Karadeniz ve Kuzey Ege kıyılarına kıyı turizmi yayılmak istenmiştir. 1993 yılında ise Aydın, İçel, İzmir, Sakarya, Sinop, Hatay'da ilan edilen turizm merkezleri iptal edilmiştir. Fakat turizmde yatak kapasitesini artırmak gerekçe gösterilerek 1997 yılından itibaren kıyılarda yeniden turizm merkezleri ilan edilmeye başlanmıştır. 1997 yılında Antalya-Demre (Kale) kıyı bandı, İçel-Tarsus kıyı kesimi, İzmir-Özdere (Kesre), Milas-Çökertme (7. 10. 1997 gün RG/23133), 1998 de Adana- Karataş kıyı bandı, Antalya- Aşağıoba, Alanya-Kargıcak, Hatay- İskenderun kıyı bandı, İçel- Anamur Mamure kalesi, İçel-Kaladıran kıyıları turizm merkezi ilan edilmiştir (11. 1. 1998).

Turizm kıyılarda kıyı jeomorfolojisine ait şekillere (tombolo, kıyı oku, kıyı kumulu, falez, kıyı kordonu mağara, plaj vb.) geri kazanılması olanaksız zarar vermektedir. İnsan yapımı mümkün olmayan bu şekiller turizmin doğal kaynakları ve yöresel ayırıcı özellikleridir. Antalya Lara falezleri, Dalyan kıyı oku (İztuzu), Ölüdeniz kıyı oku (Kumburnu), Keçibükü kıyı oku (Kızkumu, Hisarönü Körfezi) buldukları yerin en önemli turistik çekiciliği olmuştur. Tabii sit kavramı ilk olarak 1973 yılında "Eski Eserler Mevzuatı"nda yer almış fakat bu kaynaklar bütünüyle belirlenmemiştir. 1983 yılında çıkan Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası (21.7.1983 gün/ 18113) tabiat varlıkları içine tarihi mağaralar, kaya sığınakları, özellik gösteren ağaç ve ağaç topluluklarını almıştır. Kıyıda turizmi çeşitlendiren ve kültür turizmi açısından ilgi gören antik şehirler bu yasayla kültür varlıkları olarak korunurken imar planlarındaki değişikliklerle zarar görmekte-dirler.

Turizm yatırımlarında arazi sorununu çözmek ve yatırım maliyetini düşürmek için çıkarılan kamu arazilerinin turizm yatırımlarına tahsis edilmesiyle ilgili sağlanan bürokratik kolaylıklar çok sayıda yerli ve yabancı turizm yatırımcısının talebine neden olmuştur. Kamu arazileri büyük turizm yatırımlarından çok küçük işletmeler arasında bölünmüştür. Orman Kanununda 1988 yılında yapılan değişiklikle turizm alan ve merkezleri dışında kalan devlet ormanları, milli park ve tabiat alanı içinde en az 100 yataklı turizm tesisi, 25 yatın yanaşmasını sağlayacak yat limanı ve yat çekek yeri, turizmin gelişmesi için alışveriş merkezi, lokanta, akaryakıt istasyonu gibi tesis kurmak isteyen yatırımcılara açılmıştır (7.2.1988 gün RG/19718). Bu yönetmelikle orman alanlarının turizm yatırımlarına tahsis süresi 49 yıl olup 99 yıla kadar uzatılabilmektedir. Bu yönetmelik 1988 yılından itibaren özellikle Fethiye ve Antalya Körfezi batısındaki ormanlık alanları turizm yatırımlarına açmıştır. 1995 yılında yeniden düzenlenen yönetmelikle (9.4.1995 gün RG/ 22249) Orman Bakanlığının her yıl ilan ettiği orman alanlarında sadece konaklama tesisi, yat limanı ve yat çekek yeri için yatırımcılara açılmış, yatırımcılardan istenen belgeler arasına ÇED olumlu belgesi eklenmiştir.

1989 yılında çıkan yönetmelikle (11.3.1989 gün RG/ 20105) I. ve II. sınıf tarım arazileri dışında kalan VII. ve VIII. sınıf araziler turizm amaçlı tesis yapımına açılmıştır. Turizm, Türkiye kıyılarında doğal ve kültürel çevreyi tahrip yanında, korunmaya alınmasını da sağlamıştır. Türkiye'de ilk doğa koruma şekillerinden olarak milli parklar 1958 yılından itibaren (1956 Milli Parklar kanununa göre) kurulmasına rağmen 1994 yılına kadar kıyılarda sadece üç milli park kurulmuştur (Dilek Yarımadası 1966, Olimpos-Beydağları 1972, Gelibolu Yarımadası 1973). Kıyı turizmini gelişme gösterdiği Kuşadası ve Söke ilçeleri sınırları içine giren Dilek yarımadası milli parkının kurulması Akdeniz bitki örtüsü türlerini içeren ormanın korunmasını sağlamıştır (1994 yılında alanı genişletilerek B. Menderes deltası dahil edilmiştir). Gelibolu yarımadası milli parkının kuruluş amacı tarihi savaş alanının korunması olmakla beraber yarımada'nın kıyıları'nın yapılaşmadan korunmasını sağlamış fakat 1994 yılında çıkan yangında bitki örtüsü büyük ölçüde tahrip olmuştur. Olimpos-Beydağları milli parkı kıyı turizmi potansiyeli yüksek bir kıyıda doğal ve kültürel varlıklar bakımından zengin bir alanın korunmasını sağlamıştır. 1983 yılında çıkan (11.8.1983 gün/18132) Milli Parklar Kanunu 4. madde " milli park alanlarındaki turizm bölge, alan ve merkezlerinde turizm yatırımlarına ilişkin plan kararları Tarım ve Orman Bakanlığının görüşü alınarak sonuçlandırılır" hükmünü getirmiştir. 8. madde ise " turizm bölge, alan ve merkezleri dışında kalan milli parklarda turistik amaçlı bina ve tesisler yapmak için 49 yıl veya uzatılarak 99 yıl arazi kiralanabilir" hükmü getirmiştir. Böylece Antalya Gelişim Projesiyle aynı alanı içine alan Olimpos- Beydağları milli parkında kıyı turizmiyle ilgili tesisler yapımı mümkün olmuştur. Kıyılarda kurulan dördüncü milli park 1996 yılında Marmaris'te kurulmuştur (7.3.1996 gün RG/ 22573). Fakat yüksek binaların kıyıyı kapladığı, yapılaşmanın doyum noktasına geldiği bu kıyıyı korumak için geç kalınmıştır. Yeni kurulan Troya Tarihi Milli Parkı kısmen Çanakkale Boğazı kıyılarını da kapsamaktadır (7.11.1996 gün RG/ 22810).

Türkiye'nin kıyıların korunmasıyla ilgili sözleşmelere de taraf olması kıyıları korumaya almaktadır. Türkiye 1982 yılında taraf olduğu Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Sözleşmesi (Barcelona Sözleşmesi) ne göre hazırlanan protokolleri de onaylamıştır. 1987 de onaylanan "Akdeniz'in Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunması" protokolü, turizme bağlı mevsimlik kıyısız nüfus artışlarını da gözönüne almıştır. 1988 de onaylanan " Akdeniz'de Özel Koruma Alanlarına İlişkin Protokol" ün 3. maddesinin özel çevre koruma alanlarının kurulmasını öngörmesi üzerine Özel Çevre Koruma bölgeleri tesbit ve ilan edilmeye başlanmıştır. Özel Çevre Koruma Bölgelerinin çoğunluğu kıyılarda yer almaktadır. Köyceğiz-Dalyan (1988), Fethiye-Göcek (1988), Gökova (1988), Patara (1990), Foça (1990), Belek (1990), Datça-Bozburun (1990) kıyılarda belirlenen özel çevre koruma bölgeleridir. Özel Çevre Koruma Bölgesine İlişkin Esasların (16.9.1988 tarih ve 19931 sayılı Resmi Gazete) 6. maddesine göre özel çevre koruma bölgelerinde yapılacak her türlü yapı ve tesis Çevre Koruma Kurulu tarafından belirlenecek esaslara bağlıdır. Bu bölge içinde kat sınırlaması konulabilir, inşaatların deniz cephesini en az işgal edecek şekilde planlanması,

altyapının denizi kirletmeyecek şekilde düzenlenmesi, uluslararası koruma sözleşmeleri ve çevre mevzuatı dahilinde yeni uygulama imar planları yapıncaya kadar mevcut uygulama imar planlarının incelenmesi ve uygun görülenlerin inşaatının devamına izin verilmesi bu alanlarda yapılaşmayı kontrol altına almaktadır.

1992 yılında Karadeniz'e kıyısı olan ülkelerin imzaladığı, Türkiye'nin 1994 de onayladığı (6.3.1994 RG/21869 "Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi" (Bükreş Sözleşmesi) Karadeniz'in deniz ortamını ve kıyısız alanlarını korumaya alması bakımından kıyı turizmini olumlu olarak etkileyecektir. Bu sözleşmeyle bölgesel işbirliğinin temeli atılmış, Karadeniz Çevre Planı dahilinde çalışmalar devam etmektedir.

Türkiye'nin 1994 yılında (17.5.1994 gün RG/21937) taraf olduğu "Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme'nin (Ramsar Sözleşmesi) sulak alanları korumaya alması kıyılarda yer alan sulak alanları yapılaşmadan korumuş ve bu alanları ekoturizm açmıştır. Özellikle kıyılarda yer alan sulak alanlardan Köyceğiz gölü ve Dalıyan Boğazı çevresi kıyı turizminin geliştiği bir kıyıda yapılaşmadan korunmaya alınmıştır.

Kıyı kullanımında diğer bir gelişme 1993 yılında kıyı alanlarının dengeli, uzun verimli, etkin bir biçimde ve kaynağı yok etmeyen düzeyde kullanılmasını sağlamak ve bu konuda çalışma yapan kuruluşlar arasında iletişim ve işbirliğini güçlendirmek için " Kıyı Alanları Yönetimi Türk Milli Komitesi" nin kurulmasıdır (18.1.1993 gün RG/21469). Komitenin amaçları arasında, bu konudaki bilimsel araştırma projelerine, yayınlara katılmak, desteklemek, yayın yapmak, bilgi ve verilerin toplandığı bir merkez oluşturmak, mevcut ve ileride oluşacak sorunları tanımlamak, incelemek, izlemek ve bu sorunların çözümü için çalışmalar yürütmek, benzer uluslararası kuruluşlarla işbirliği yapmak bu konuda eğitim programlarının geliştirilmesine katkıda bulunmak ve kamuoyunu bilgilendirmek yer almaktadır. Türkiye'nin Çevre Bakanlığı ve Dünya Bankası tarafından ortaklaşa yürüttüğü Metap Kıyı Bölgeleri Yönetim çalışmaları projesi kapsamında, turizmin gelişme gösterdiği güneybatı kıyılarda çevresel korumayı amaçlayarak çalışmalar yapmaktadırlar. Sonuçta turizm yatırımlarında çevre koruma tedbirlerine daha fazla yer verilmesi sağlanmıştır.

Turizm Bakanlığının Dünya Bankasından sağlanan kredilerle yürüttüğü Ege ve Akdeniz kıyılarıda çevrenin ve deniz ortamının kirlenmesine neden olan altyapı yetersizliklerini tesbit ve yapımı için "Akdeniz- Ege Turizm Altyapı Kıyı Yönetimi (ATAK) Projesi" uygulamaları öncelikle Balıkesir, İzmir, Aydın, Muğla, Antalya havzalarında devam etmektedir.

1983 tarihli Çevre Kanunu'nun 10. maddesi çevre sorunlarına yol açabilecek kurum, kuruluş ve işletmelerin çevresel etki değerlendirilmesi raporu hazırlamasını öngörmesine rağmen 10 yıl gecikerek 1993 yılında çıkarılan Çevresel Etki

Değerlendirme Yönetmeliği, iptal edilerek 1997 yılında yeni bir yönetmelik yayınlanmıştır (23. 6. 1997 gün/ 23028). Bu yönetmelikle çevre üzerinde etkisi olan turizm faaliyetleriyle ilgili karayolları, liman, yat limanı, iskele, rıhtım, turizm konaklama tesislerinden (200 oda ve üzeri) Çevresel Etki Değerlendirme raporu, 50 odadan 200 odaya kadar olan tesislerden ön araştırma raporu istenmektedir.

Kıyılarda Turizm Gelişim Sürecinin Sonuçları

Turizm az nüfuslu köyler ve köylerin dağınık mahallelerinin yer aldığı, özellikle Güney Ege Denizi ve Batı Akdeniz kıyılarında, yerleşim birimlerinde, vadi tabanları, kıyı ovaları, yamaçlar, tarım ve orman alanlarında konaklama tesisleri (otel, motel, pansiyon, ikincil konut), diğer hizmet üniteleri (ağırlama, eğlence) ve ulaştırma tesisleri (karayolu, liman, yat limanı, yat yanaşma yeri, havaalanı) yapısıyla mekansal değişime neden olmuştur. Bu değişim, kırsal bir mekanın kendi doğal gelişme sürecinden farklı olarak, sivil mimari örnekleri dışında yapılan konut ve tesislerle artık tarihsel kimlik taşımayan yerleşim birimleri, yoğun turizm sezonuna göre planlanan karayollarıyla, bulunduğu ortama yapay mekanlar ortaya çıkarmıştır.

Turizm öncelikle kıyıda idari merkez olan, kırsal yapısını koruyan yerleşim birimlerinde, kentsel gelişmelere neden olmaktadır. Kuşadası, Bodrum, Marmaris, Fethiye, Side, Alanya, kıyı turizmine ilk açılan yerleşim birimleri olarak kentsel gelişme göstermiştir. Turizmde gelişme safhaları birbirinden farklı olarak Çeşme, Datça, Kalkan, Kaş, Kemer, Foça, Akçay, Erdek, Mudanya, Amasra, Akçakoca da turizmle ilgili kentsel gelişme yolundadır. Turizmin kırsal yerleşim birimlerinde neden olduğu ortak değişimler, yerleşim birimlerinde turizmde talep arttıkça merkezden itibaren ve kıyı boyunca konaklama, ağırlama, eğlence ünitelerinin yapımı, zamanla eski konutların yerlerini yehilerine bırakması, çarşının halı, mücevher, kürk, antika gibi çeşitli hediyelik eşyanın birarada satıldığı turistik tüketime yönelik canlı bir alışveriş merkezine dönüşmesi (rekreasyonel iş alanı), kıyıda rıhtım ve gerisinde yay yollarının kıyı boyunca uzatılması, yeni parklar, meydanlar yapımı, balıkçı barınaklarının yat yanaşma yerine dönüşmesi, yat limanı yapımı, limanın genişletilmesi, yerleşim biriminde kıyı boyunca uzanan cadde gerisindeki caddelerin ikinci, üçüncü derecede gelişme göstermeleridir. Bu yerleşim birimleri kıyıda çizgisel ve merkezde içeriye doğru gelişme gösterir. Bu yönlerdeki yapılaşmayı kıyıda burunlar, iç kısımda yüzey şekilleri sınırlamaktadır. Turizm planlı bir yapılaşma göstermezse, kıyı boyunca uzanan cadde yüksek yapılarla kaplanarak, kıyı gerisinin deniz manzarası kapanmaktadır. Marmaris'te kıyı boyunca uzanan çok katlı konaklama tesisleri, arkada kalan yerleşim alanını bütünüyle kapatmış, burada yer alan iki katlı konutlar yerlerini yeni konutlara bırakmış, tarihi yerleşim alanı kale çevresinde küçük bir alanda korunabilmiştir. Yapılaşma iç kısımda Marmaris ovasını bütünüyle kaplamış, kıyıda çizgisel uzanişla içmeler ile birleşmiştir (Foto 3).

Bodrum'da planlı bir gelişme ile sivil mimari örnekleri korunmuş, yükseltiye

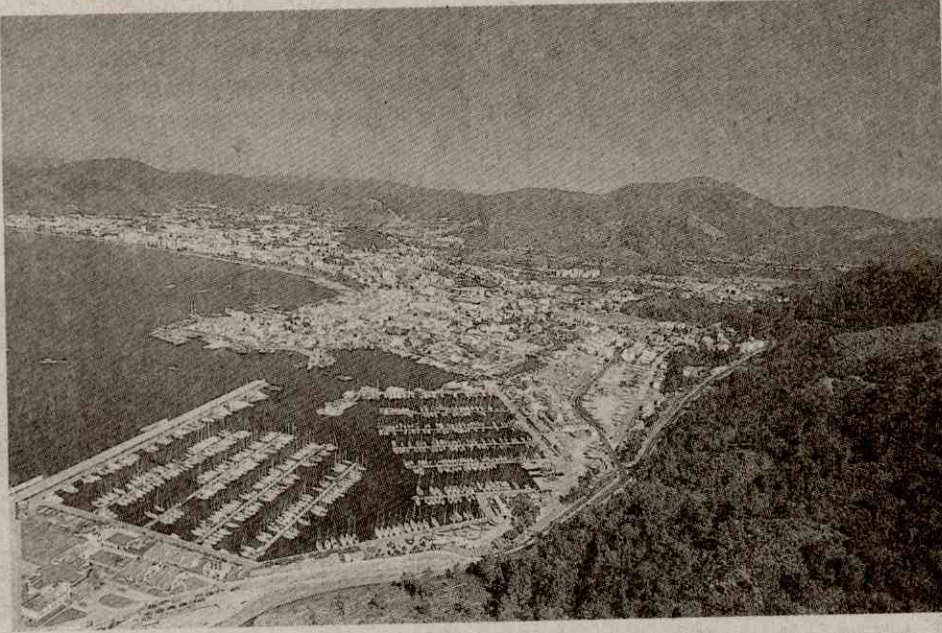


Foto 3- Gelişerek Marmaris Ovasını Bütünüyle Kaplayan Marmaris.
Photo 3- Marmaris Which Expanded to Cover the Entire Marmaris Plain

sınırlama getirilmiş, böylece kıyının yüksek yapılarla kaplanması önlenmiştir. Bodrum'da yapılaşma kıyı boyunca burunlarla sınırlanmış, iç kısımda ise yamaçları kaplamaya başlamıştır. Her iki yerleşim biriminde de iç limanın rıhtımı uzatılarak kıyının aslı şekli kaybolmuş, iç limanın bir bölümüne yat limanı yapılmış, çarşı turizm mevsimi dışında büyük bir bölümü kapanan rekreasyonel iş alanına dönüşmüştür.

Turizmin yerleşim birimleri üzerine bir diğer etkisi bazı köyleri, eski konutların yerine konaklama, açılma, eğlence tesisleri, yazlık konutların yapıldığı, eski köyün birkaç konutla temsil edildiği "turizm köyü" ne dönüştürmesidir. Marmaris'in İçmeler, Turunç, Fethiye Ovacık, Antalya Kemer bu şekilde yapılaşma göstermiştir. Bir diğer değişim kıyıda kurulan köylerin kıyıda yer alan mahallelerinin kıyıda başlayan turistik yapılaşma sonucu kıyıyla birleşmeleridir. Gökova Körfezi kuzey kıyısında kıyıda 2 km içeride kurulan Akyaka köyü kıyıda iskele mahallesiyse, kıyıda 3 km içeride kurulan Ören, yalısıyla birleşmiştir (Foto 4 ve 5).

Turizmin kıyılarda oluşturduğu bir diğer mekansal değişim kıyıda boş koyları yapılaşmaya açmasıdır. Özellikle enine yapı gösteren Türkiye'nin güneybatı kıyılarında çok sayıda yapılaşmanın olmadığı koy yer almaktadır. Bir vadi tabanı veya küçük bir kıyı ovasının yer aldığı bu koyların yapılaşmaya açılması, başlangıçta tatil merkezine yakın koyların, temiz bir koydan denize girmek ve

değişiklik gibi nedenlerle başlangıçta balıkçı tekneleriyle yapılan "günlük tur" adı verilen organize gezilerle olmuştur. İç kısımlardaki köylerin sadece bir iskeleyle ortak olarak kullandığı bu koyları turizm yapılaşma için boş bulmuştur. Günlük tur teknelerine hizmet veren bir lokanta ile başlayan yapılaşma başlangıçta birkaç pansiyon, motel, yazlık konutla sınırlı kalmıştır. Bodrum'un Torba, Yalıkavak, Türkbükü, Gündoğan, Ortakent, Karaincir, Marmaris'in Turunç, Çiftlik, Kumlubük Fethiye Belceğiz koylarında yapılaşma bu şekilde başlamış bu koylarda Turizm Teşvik Kanununun sağladığı olanaklarla konaklama tesislerinin

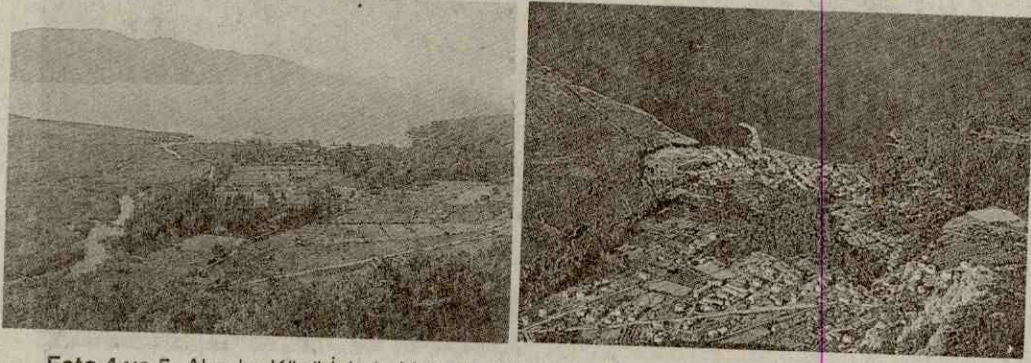


Foto 4 ve 5- Akyaka Köyü İskele Mahallesi (1979 ve 1996)
Photo 4 and 5- İskele Quarter of Akyaka Village (1979 and 1996).

sayısı artmıştır. Yapılaşmayı artıran bir diğer neden 1980 li yıllardan itibaren tatil konutlarının iklimin uygunluğu ve rekreasyon olanaklarıyla kıyıları en uygun yerler olarak seçmesidir. Başlangıçta tek veya çift katlı özel mülkler olarak yapılan bu konutlar, kooperatif konutları şeklinde toplu olarak yapılmaya başlamış, bazı yerlerde apartman şeklinde siteler inşa edilmiştir. Genelde konaklama tesislerinin yoğun olmadığı koyları seçen tatil konutları başlangıçta seyrek yapılaşma gösterirken zamanla bütün koyu kaplamaktadır. 1989 yılında tatil konutlarının %48.1 oranında Ege Bölgesi, %33.3 oranında Marmara Bölgesinde olduğu belirlenmiştir. Tatil konutları kıyılarda en fazla Muğla (%19.68), Aydın (%16.95), İçel (%12.24), İzmir (%11.51) illerindedir². Didim Altinkum, Akbük, Kovela limanı (Mavişehir), Turnalı koyu, B. Turnalı koyu, Çukurcuk koyu, Kuşadası, Seferihisar kıyıları, Bodrum Torba, Gündoğan, Yalıkavak, Akyarlar koyları, Alanya kıyıları, Gemlik körfezi K. Kumla, B. Kumla, Mudanya, Yalova kıyıları ikinci konutların yoğun olduğu kıyılardır (Foto 6).

Turizm planlamalarında altyapıya ağırlık verilmesi de kıyılarda ikincil konut yapımını artırmıştır. Rekreasyon amacıyla yapılan bu konutların yoğunluğu turizmi olumsuz olarak etkilemektedir. Turistik tesisler tatil konutlarının kapladığı kıyılardan uzaklaşmaktadır. Yılın büyük bir bölümünde boş duran tatil konutları, aynı yerde tatil yapmanın monotonluğu nedeniyle sahipleri tarafından her yıl kullanılmayan konutlar durumuna dönüşmüştür. 4. Beş Yıllık Kalkınma Planının

2- Kaynak: Turizm Bakanlığı, İkinci Konut Envanteri, 1989.

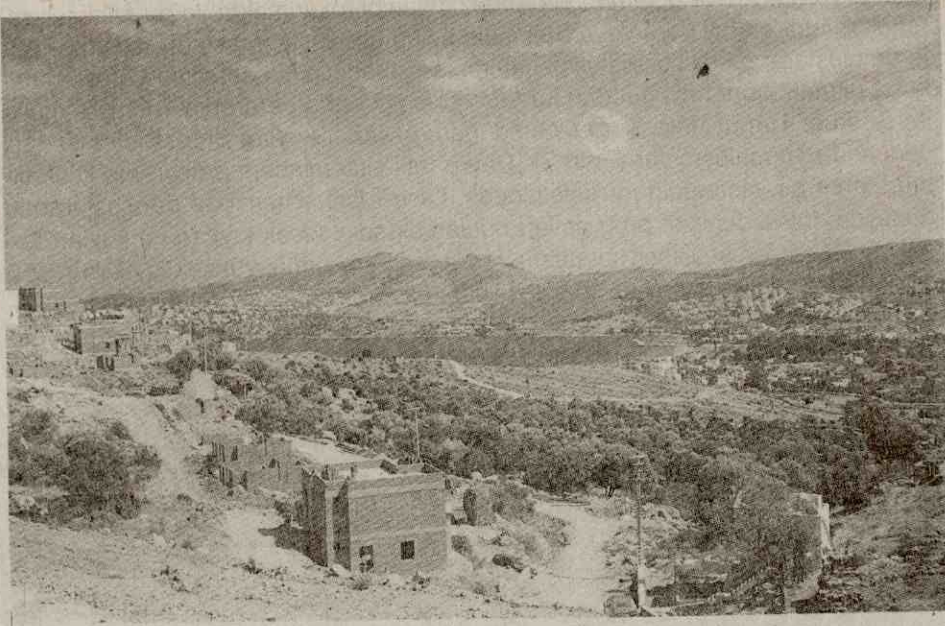


Foto 6. Bodrum Gündoğan Koyunda Tatil konutları ve Bitmemiş İnşaatlar.
Photo 6. Second Homes and Unfinished Houses in Gündoğan Bay of Bodrum.

da ikinci konut yapımını önlemek amacıyla yasal düzenlemelere ilişkin çalışmaların sonuçlandırılması öngörülmesine rağmen çalışmalar sonuçlandırılmadığından tatil konutları kıyıları kaplamaya devam etmektedir. İkinci konutların turizm amaçlı işletilmesi planlamasıyla kullanım sürelerini uzatmak, ekonomik nedenlerle durgunluk içinde olan iç turizmi canlandırmak, self servis isteyen yabancı turistleri çekmek amaçlanmıştır. Turizm Bakanlığı tarafından bu konuyla ilgili olarak 1992 yılında geceleme sayısının yüksek olduğu Aydın, Balıkesir, Muğla, Antalya illerini kapsayan ikincil konutlarda işletme modeli araştırması yapılmıştır³. Fakat ikincil konutların bu şekilde işletilmesinin mevcut yatak arzının doluluk oranını düşürebileceği nedeniyle seyahat acentaları ve konaklama tesisleri işletmecileri öneriye olumsuz baktığından, işletme modeli amaçlarına ulaşamamıştır. VII. Beş Yıllık Kalkınma Planında tekrar ikincil konutların pazarlanmasına yönelik organizasyonların geliştirilmesi öngörülmüştür.

Kıyılarda yapılaşmayı artıran bir diğer etmen "devre mülk" ve "devre tatil" adı altında yapılan tatil konutlarıdır. Turistik tesislerde sunulan hizmetlerin ve tatil alanlarında ikincil konutların orta gelir sınıfına göre pahalı olması "devre mülk" ve "devre tatil" sistemine olan ilgiyi artırmıştır. İlk olarak 1978 yılında Bodrum Turgut Reis'de başlayan devre mülk sistemi 1985 yılında hukukta da yerini almıştır⁴. Devre mülkte (timesharing ownership - zaman paylaşımli mülk) her ba-

3- Kaynak: Turizm Bakanlığı, İkincil Konutların Turizm Amaçlı İşletme Modelinin Tesbiti Araştırması, 1992, Ankara.

4- Devre Mülk Kanunu, 25.6.1985 gün RG/18792.

ğimsiz yapının veya bölümün birden fazla sahibi bulunmakta ve bu sahipler zamanla sınırlı olarak yapı veya bağımsız bölümünü kullanmaktadır. Devre mülklerinde uluslararası tatil değişimine katılma seçeneğinin olması, aynı yöreye defalarca gitmek monotonluğundan kurtarmış ve ilgi daha da artmıştır. Devre mülkleri Bodrum Turgut Reis, Torba, Gündoğan, Akyarlar koyları Side, Didim vb. tatil yerlerinde yoğunlaşmıştır (Foto 7). Devre tatil sisteminde ise devrenin kullanıldığı konut bir işletmenin mülkiyetindedir. Devre tatil sisteminde de uluslararası düzeyde devre değişim programları bulunmaktadır. Alçak kıyıları ve koyları konaklama tesisleri ve ikincil konutlarla kaplayan yapılaşma, yüksek kıyılarda %50'nin üzerinde eğimi olan yamaçlara yükselerek, denizle ancak asansörle bağlantı kurabilen konaklama tesisleri ve devre mülkleri yapılmaya başlanmıştır (Foto 8). Konaklama tesisleri, ikincil konutlar, devre-mülk, devre tatil siteleri vb. tesis-



Foto 7- Bodrum Akyarlar'da Devre Mülk Şeklinde İkincil Konutlar.
Photo 7- Time-Sharing Residence in Akyarlar, Bodrum.

lerle kıyıda yer alan yapılaşma, kıyı boyunca doğal faktörlerin sınırlayıcılığına bağlı olarak süreklilik göstermez, ancak doğal faktörlerin uygun ortam sunduğu koylarda kendi içinde mekansal bütünleşmeyi yansıtacak biçimdedir.

Turizmde yapılaşma tatil alanlarının birbirinden ayırıcı özelliklerini ortadan kaldırarak birbirine benzeşmeye yol açmaktadır. Tatil merkezlerine dönüşen yerleşim birimleri denize cepheli bir cadde boyunca sıralanan konaklama tesisleri, kıyının doğal kıvrımlara yokedilerek yapılan beton rıhtım ve gerisinde yaya

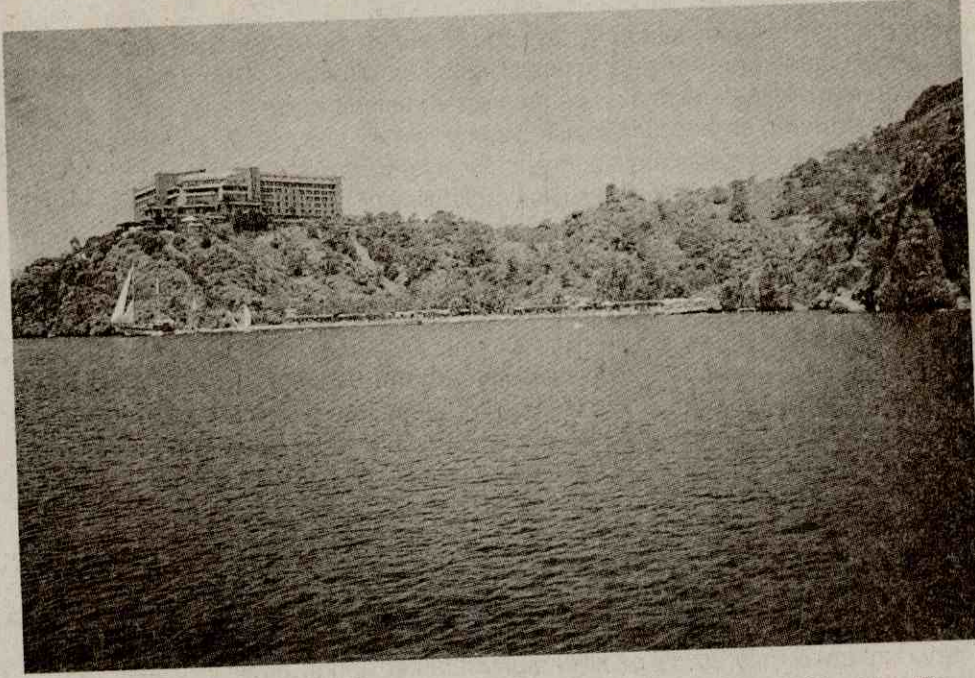


Foto 8- Bencik Liman'da (Datça Yarımadası) Denizle Asansörle Bağlantı Kurabilen Bir Otel.

Photo 8- A Hotel Linked to the Sea With an Elevator in Bencik Bay (Datça Peninsula).

yolları, çay bahçeleri, yöresel el sanatları yerine benzer hediyelik eşyanın satıldığı rekreasyonel iş alanı, turizmde hizmetler ve konaklama tesisleri bakımından gelişmemiş kıyı gerisiyle birbirine benzeşmiş durumdadır. Bodrum, Marmaris ve Fethiye'de artık turistin kendisini farklı bir mekanda hissetmesine imkan yoktur. Koylarda kooperatiflerin benzer mimari örneklerle inşa ettiği tatil konutlarıyla turistin aynı Akdeniz iklimi altında tatilini geçirdiği koyun Bodrum, Datça, Bozburun yarımadasında olduğunu ayırt etmesi artık mümkün görünmemektedir.

Turizmin toprak değerlendirmesinde yarattığı enflasyon, kırsal ekonomik yapıyı bozarak, tarla sahiplerinin kısa sürede yüksek gelir elde etmek için tarlalarını satmasına böylece tarım alanlarının kooperatif arsasına ve sonra da toplu tatil konut alanlarına dönüşmesine neden olmaktadır. Silivri, Erdemli, Silifke, Kuşadası, Alanya'da tarım alanları turizm amaçlı yapılaşmadan zarar görmüştür. Bunun en olumsuz etkisi özel mahsul alanlarının (muz, narenciye, zeytin) yapılaşmaya açılmasıdır. Turizm amaçlı açılan Dalaman havalanı da verimli tarım alanı toprakları üzerinde inşa edilmiştir. Turizm kırsal alanların coğrafi görünümünü ekili alanlar arasında geniş karayolları, yüksek konaklama tesisleri, yöresel mimariye uymayan tatil konutlarıyla bozmaktadır.

Orman Bakanlığının denetiminde olan orman alanları, kıyıya kadar indiği

yerlerde turizmi bu kıyılara çeken en önemli etmen olurken, yasal bir değişiklik- le orman alanlarının turizme açılması mümkün olmuştur. Orman Kanununda yapılan değişikliklerle turizm alan ve merkezleri dışında kalan devlet ormanlarının kamu yararına olan her türlü tesisin yapımı için 49 yıl veya 99 yıl kiralanması, orman alanlarını yapılaşmaya açmıştır. Fethiye Körfezinde ve Gökova Körfezin- de orman alanında bu şekilde tesisler yapılabilmektedir. Bu yapılaşma yöre orman- larında başta gelen ekonomik faaliyet olan arıcılığı da olumsuz etkilemektedir.

Turizm ulaşım sistemlerini geliştirerek önemli bölgesel ve yöresel gelişime neden olurken mekansal değişimlere yol açmaktadır. Türkiye'de turizm amaçlı ulaşım sistemleri Güney Ege ve Batı Akdeniz kıyılarında yoğunlaşmıştır. Tama- men turizmle ilgili yoğun turizm mevsimine göre planlanmış karayolları tarım alanları, köyler, yaban hayatı, bitki örtüsüyle bütünlük içinde olan turizm yörele- rinde yeni yol yarmalarıyla bitki örtüsünün tahrip edilmesi, verimli tarım alanların kaplayarak ve yapılaşmayı çekerek kaybına neden olmaktadır. Orman ve deniz manzarasına sahip kıvrımlar, mesafeyi kısaltmak için orman tahrip edilerek ye- niden yapılmaktadır. Kıyılarda yat turizmi için kısa mesafede yapılan beton rıhtım ve iskeleler kıyının doğal kıvrımlarının kaybolmasına neden olmaktadır. Kıyı Kanununa 1994 yılında ilave edilen bir madde deniz kıyılarından doldurma ve kurutma yoluyla kara, deniz ve hava ulaşımına yönelik altyapı için arazi kazan- maya imkan vermiş bu da özellikle sulak alanları tehdit etmiştir. Fakat 1997 ÇED yönetmeliği ulaşım tesisleri için denizden alan kazanılması durumunda ÇED ön raporunu şart koşmuştur.

1982 de tamamlanan Fethiye-Kaş karayolu kıyı kenar çizgisini takiben yük- sek kıyı üzerinden geçirilmiştir. Sağnak yağışlarla yer yer çöken bu karayolu kı- yıda doğal tahribe de neden olmaktadır. Köyceğiz-Fethiye arasında ve Datça yarımadasında orman ve deniz manzarasına sahip kıvrımlar, mesafeyi kısalt- mak için orman tahrip edilerek düzeltilmiştir. Urla yarımadasındaki otoyol, yarı- madayı daha fazla yapılaşmaya açarak kıyı ve yat turizmini olumsuz etkilemek- tedir. Doğal anıtlar olarak korunması gereken Antalya-Lara falezleri üzerinden karayolu geçirilerek yapılaşmaya açılmıştır.

Tarım alanı üzerine inşa edilen Dalaman havaalanı Köyceğiz-Dalyan sulak alanına yakın olması nedeniyle uluslararası kuş göç yollarına da zarar vermektedir. Milas havaalanının yer seçimine de Güllük Dalyanına zarar vereceği için çevreciler tepki göstermişlerdir. Ula Kızılyaka köyünde yapılmak istenen Hava- alanı yapımına tarım ve mera alanlarına zarar vereceği için ÇED raporuyla izin verilmemiştir.

Turizm mevcut limanların gelişimini sağlarken yat limanları tamamen turizm amaçlı inşa edilmişlerdir. Beton rıhtım ve iskeleler kıyının doğal kıvrımlarını bozduğundan öncelikle balıkçı barınaklarının gerekli hizmetlerle donatılarak yat turizmine açılması uygun olacaktır. Kıyıyı beton rıhtımla doldurarak kaplayan Göcek yat yanaşma yeri yat turizminin en fazla geliştiği Fethiye körfezinde olumsuz bir örnektir. Ataköy marina için Bakırköy 'ün aslı kıyı şekli bütünüyle

kaybolmuştur.

Sonuç:

Türkiye'nin özellikle Güney Ege Denizi ve Batı Akdeniz kıyılarında turizm, plansız gelişme ve yasal düzenlemelerle kırsal yerleşim birimlerinde kentleşmeye, orman ve tarım alanlarında yapılaşmaya, doğa anıtı sayılması gereken kıyıya ait jeomorfolojik şekillerin tahribine neden olmaktadır. Turizmin en fazla geliştiği Güney Ege Denizi ve Batı Akdeniz kıyıları girinti ve çıkıntılarıyla uzun bir kıyı şeridine sahip olması nedeniyle henüz yoğun yapılaşmaya açılmamış çok sayıda koy bulunmaktadır. Bu nedenle yasal düzenlemelerin yeniden incelenmesi gerekmektedir.

Kıyıların turizm amaçlı kullanımında en önemli sorun yapılaşmanın yer seçimidir. Kıyı Kanununda son şekliyle bütün faaliyetler için kıyıya yaklaşma sınırı 100m olarak belirlenmiştir. Yasanın aslında kıyıya yaklaşmayı sağladığı bu olanakla, kıyılara yönelme gelecekte kıyılarda nüfus baskısı oluşturacaktır. Bu nedenle kıyıda yer alacak arazi kullanım faaliyetlerinin kıyıda daha fazla içeriye (yaklaşık 300m) çekilmesi gerekmektedir.

Kıyıda yat limanları dışında yapılaşma gerektirmeyen yat turizmi, yatların rüzgardan korunması için enine yüksek kıyıları seçerek, kıyı kenar çizgisine bağımlı olurken, kıyı turizmine yapılaşma sadece estetik amaçla kıyı çizgisini izlemektedir. Kıyı turizminde "yüzmek" ve "güneşlenmek" de yoğunlaşan rekreasyonel faaliyetler, deniz kirliliği ve güneşin deri üzerindeki zararlı etkileriyle önemini kaybetmiş yerini çeşitli sportif faaliyetler almıştır (yamaç paraşütü, rafting, binicilik, yürüyüş, jogging, tenis, golf vb.). Turizmde artık önemli olan kıyıya yaklaşmak değil, kıyıyla bağlantı kurabilmek olmalıdır. Bu nedenle kıyı turizminde yapılaşma her kıyı kesimi için belirlenecek "**kıyı etkileşim kuşağı**"na çekilmelidir. Kıyı etkileşim kuşağının genişliği, iç kısımda yüzey şekilleri, sanayi faaliyetleri ve nüfus ile sınırlanmalıdır. Dağlık alanlar, yoğun sanayi faaliyetleri ve kentleşme bu bölgeyi daraltırken, genişliği sınırlayan ikinci etmen iklim açısından denizin yatay ve dikey yönde etkilediği alandır. Turizmin kıyıyla bağlantı kurabilen iç kısımlara çekilmesi, Bodrum yarımadasında başlamış, yarımadanın iç kısımlarında tesisler ve tatil konutları yapılmaya başlanmıştır. Edremit Körfezi kuzey kıyılarında Altınoluk ve Akçay'da tatil konutlarının kıyıyı kaplaması nedeniyle kıyıda 2km içeride konaklama tesisleri yapılmıştır. Fethiye'de kıyıda 5km içeride Ovacık köyü bütünüyle "turizm köyü" olmuştur.

Kıyı etkileşim kuşaklarını belirlemek için bölgesel ve yöresel coğrafi analizlerin yapılmalı (jeomorfoloji, yerleşme, nüfus, sanayi vb.) ve uygulama imar planları bu sonuçlara göre yeniden düzenlenmelidir. Bu belirlemeye yardımcı olacak Türkiye kıyılarında jeomorfoloji, iklim, bitki örtüsü, monoğrafya, turizm vb. konularda coğrafyacıların yapmış oldukları bilimsel araştırmalara kaynakçada envanter oluşturması bakımından yer verilirken bu araştırmaların bütün kıyıları kapsayacak şekilde tamamlanması gerekmektedir. İkincil konutların yapımıyla

İlgili yasal düzenlemeler sonuçlandırılmamıştır. İkincil konutlar yapım süreleri de uzayan kooperatifler sonucu bitmemiş yapılar topluluğu halinde kıyıları kaplamaktadır. Bunların bütün kıyılarda konaklama tesisi olarak işletilmesi de mümkün değildir. Günümüzde tatilden çok yatırım amacıyla kıyıları kaplayan bu konutlar gelecekte kıyıda yaşamak arzusunda olan nüfusla birlikte kentsel yaşam alanına dönüşecektir. Bu nedenle yasal düzenlemeyle ikincil konutların kıyı etkileşim kuşağına çekilmesi, günümüzdeki durumuyla uygulama imar planları yeniden düzenlenerek yaklaşık km² de 5 konut olması, 1. ve 2. sınıf tarım arazilerine, sit alanları çevresine ikincil konut yapılmaması, en az % 20 eğimli arazilerin seçilmesi gibi kriterler gözönüne alınarak yasayla düzenlenmesi gerekir.

Kıyılarda oluşan falez, mağara, kıyı kordonu, kıyı oku, tombolo, dalta, plaj, kıyı kumulu gibi aşınım ve birikim şekilleri insan eliyle oluşumu mümkün olmayan doğa anıtları olarak korunmalıdır. Bunlar turizmin doğal kaynakları ve yöresel ayırıcı özellikleridir. Bu nedenle Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Yasasına kıyı jeomorfolojisine ait aşınım ve birikim şekillerinin doğal sit alanı olarak korunmaya alınması eklenmelidir. Kıyıları en çekici doğal güzelliği kıvrımlarıdır. Gökova Körfezi ve Fethiye Körfezinde yarım daire şekilli ria'lar yapılaşmadan mutlaka korunmalıdır. Yapılaşma, dalga ve orman ve kıvrımlarla hareketlilik içindeki kıyıları, adeta beton duvarlara çevirmektedir.

Kıyıları turizmde yapılaşmadan korumak için turizmin her çeşidinde kitle turizminden uzaklaşmak, dünyada da yeni bir akım olarak ekoturizme yönelmek gerekmektedir. Bu şekilde apart oteller, moteller, çiftlik evleri, pansiyonlarla kırsal turizm gelişme gösterecek, kıyılara nüfus baskısı azalacaktır. Ekoturizm kırsal yerleşim birimlerinin tarihsel kimliklerinin korunmasını sağlayarak, yerleşim birimlerinin birbirine benzeşmesini önleyecek, farklılıklar turizmde çekiciliğini devam ettirecektir.

Türkiye kıyılarından Karadeniz kıyıları iklim (açık günler sayısı, denizsuyu sıcaklıkları vb.) açısından kıyı turizmine, kıyı jeomorfolojisi açısından yat turizmine uygun görünmemektedir. Yat turizmi ancak yapay korunmalı koylarda yapılabilmektedir. Marmara Denizi kıyıları yerleşme, sanayi tesisleri ve deniz ulaştırmasından kaynaklanan kirlilik nedeniyle gelecekte kıyı ve yat turizminden uzaklaşacaktır. Kuzey Ege Denizi kıyıları gelecekte güneye göre daha ılıman iklimiyle kıyı ve yat turizminde gelişme gösterecektir. Doğu Akdeniz kıyıları ise yüksek maksimum sıcaklıklar nedeniyle kıyı turizmine uygun görülmemektedir. Bu nedenlerle kıyı ve yat turizmi günümüzde olduğu gibi gelecekte de Güney Ege Denizi ve Batı Akdeniz kıyılarında yer alacaktır. Bu nedenle Türkiye'nin bu kıyı kesiminin turizme ayrılması gerekmektedir.

İnsan ve kıyı kullanımı arasındaki ilişkiyi tarihsel süreç içinde doğa koşulları etkileyerek, akarsu deltalarında kurulan yerleşim birimlerini terketmeye zorlamıştır. Anadolu'da Türkler döneminde tarım, hayvancılık yapmak ve nemden korunmak gibi nedenlerle yerleşim birimleri iç kısımlarda kurulmuştur. Kıyılara başta turizm olmak üzere, sanayi, yerleşme vb. nedenlerle tekrar yönelmenin

kıyılarda yarattığı herçeşit kirlilik, insan faaliyetlerini tekrar iç kısımlara çekmeye zorlamaktadır. Gelecekte insanlık kıyılara en fazla rekreasyonel ihtiyaç duyacaktır.

Kaynakça

- AKOVA BALCI, S. 1994. "Antalya Körfezi'nin Kuzey Kıyılarında Yer Alan Kıyı Ovalarında Nüfus Özellikleri" Türk Coğrafya Dergisi, no. 29, s. 419-442, İstanbul.
- AKOVA BALCI, S. 1997. "Türkiye'de Muz Ziraatının Dağılışı ve Özellikleri" İ. Ü Coğrafya Dergisi, sayı. 5, s. 139-177, İstanbul.
- AKKAN, E. 1975. Sinop Yarımadasının Jeomorfolojisi, A. Ü Dil ve Tarih Coğrafya Fak. Yay. no. 261, 104s. Ankara.
- ARDEL, A. 1961. "Çeşme Yarımadasında Coğrafi Müşahadeler", İ. Ü Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı:12, s. 69-77, İstanbul.
- ARDEL, A. 1963. "Samsun'la Hopa Arasındaki Kıyı Bölgesinde Coğrafi Müşahadeler" İ. Ü Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı:13, s. 36-49, İstanbul
- ARDEL, A. 1967-1968. "Türkiye Kıyılarının Teşekkül ve Tekamülüne Toplu Bakış", Türk Coğrafya Dergisi, sayı. 24- 25, s. 1-13, Ankara.
- BENER, M. 1967. "Göksu Deltası" İ. Ü Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı:16, s. 86-100, İstanbul.
- DARKOT, B. -S. ERİNÇ. 1953-1954. " Güneybatı Anadolu'da Coğrafi Müşahadeler" İ. Ü Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı:5-6, s. 179-196
- DOĞANER, S. 1992. "Gemlik Körfezi Kuzey Kıyılarının Turizm Coğrafyası", Türk Coğrafya Dergisi, sayı:27, s. 59-84, İstanbul.
- DOĞANER, S. 1992. "Türkiye'nin Yat Limanları"Bülten, sayı:9, İ. Ü Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, s. 183- 206, İstanbul.
- DOĞANER, S. 1994. "Köyceğiz-Dalyan Çevresinde Eko-Turizm", Turizm Yıllığı 1994, Türkiye Kalkınma Bankası Yay. , s. 94-106, Ankara.
- DOĞANER, S. 1994. "Çanakkale Boğazı Kıyılarının Coğrafyası", Türk Coğrafya Dergisi, sayı:29, s. 125-160, İstanbul.
- DOĞANER, S. 1993. "Köyceğiz-Dalyan Çevresinde Coğrafi Özelliklerin Turizm Açısından Değerlendirilmesi"İ. Ü Coğrafya Dergisi, sayı:4, s. 23-54, İstanbul.
- DOĞU, A. F. 1988. "Köyceğiz-Dalaman Çevresindeki Tarihi Yerleşme Alanlarının Jeomorfolojik Birimlerle İlişkisi " A. Ü Dil ve Tarih- Coğrafya Fak. Der. cilt. XXXII, sayı:1-2, s. 319-328, Ankara
- DOĞU, A. F. 1994. "Doğal ve Tarihi Çevre Tahribine Bir Örnek: Pisilis (Sarıgerme-Muğla), Türkiye Coğrafyası Dergisi, sayı:3, s. 309-322, A. Ü Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi, Ankara.
- DÖNMEZ, Y. -M. GÜNGÖRDÜ, 1985. "İzmit Körfezi Çevresinin İklim ve Bitki Örtüsü Özellikleri", İ. Ü Coğrafya Dergisi, sayı:1, s. 143-152, İstanbul
- EFE, R. 1993. "Marmara Denizi Güneyinde Karabiga- Tahirova Arasındaki Kıyı Kesiminin Çevresel Jeomorfolojisi" Türk Coğrafya Dergisi, sayı:28, s. 293-306, İstanbul
- EMİROĞLU, M. 1970. Akçakoca'da Nüfus, Yerleşme ve Ekonomik Faaliyetler, A. Ü Dil

- ve Tarih Coğ. Fak. yay. no. 192, 195s, Ankara.
- EMİROĞLU, M. 1990. "Urla Yarımadasında Kırsal Yerleşmeler" Coğrafya Araştırmaları, sayı:2, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yay. Ankara.
- EREL, L. 1985. "Antalya İlinde 1935-1980 Yılları Arasındaki Devrede Nüfus Hareketleri" İ. Ü Coğrafya Dergisi, sayı:1 İstanbul.
- EREL, L. -E. GÜMÜŞ-O. ÜÇÜNCÜ, 1993. "Kalkan ve Çevresinde (Antalya İli)Ekonomik Yapıdaki Değişimler ve Turizm Olgusu", Türk Coğrafya Dergisi, sayı:28, s. 123-142, İstanbul.
- ERİNÇ, S. 1955. "Gediz ve K. Menderes Deltalarının Morfolojisi" Dokuzuncu Coğrafya Meslek Haftası (22-29 Aralık 1954), Tebliğler ve Konferanslar, Türk Coğrafya Kurumu Yay. no. 2, s. 33-36, İstanbul
- ERİNÇ, S. 1986. "Kıyılardan Yararlanmada Hukuki Düzenlemelere Jeomorfolojinin Katkısı", Jeomorfoloji Dergisi, no. 14, Ankara.
- ERİNÇ, S. -T. YÜCEL, 1988. Ege Denizi, Türkiye ile Komşu Ege Adaları, Türk Kültürünü Araştırma Enstitüsü Yay. no. 84, Ankara.
- EROL, O. 1985. "Çanakkale Yöresi Güney Kesiminin Jeomorfolojisi" Jeomorfoloji Dergisi", sayı:13, s. 1-8, Ankara.
- EROL, O. 1989. " Türkiye'de Kıyıların Doğal Niteliği, Kıyının ve Kıyı Varlıklarının Korunmasına İlişkin Kıyı Kanunu Uygulamaları Konusuna Jeomorfolojik Yaklaşım", Bülten, sayı:6, İ. Ü Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, s. 15-46, İstanbul.
- EROL, O. 1991. "Türkiye Kıyılarındaki Terkedilmiş Tarihi Limanlar ve Bir Çevre Sorunu Olarak Kıyı Çizgisi Değişimlerinin Önemi", Bülten, sayı:8, s. 1-44, İ. Ü Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, İstanbul.
- ERTEK, A. 1992, "Kuzeybatı Anadolu Kıyılarında Jeomorfolojik Araştırmalar (Şile-Kefken), Türk Coğrafya Dergisi, sayı:27, s. 139-154, İstanbul
- ERTİN, G. 1992. "Edremit Körfezi Kuzey Kıyılarının Coğrafi Yönden İncelenmesi", Türk Coğrafya Dergisi, sayı:27, s. 187- 210, İstanbul
- ERTİN, G. 1994. "Kapıdağ Yarımadasının Coğrafi Etüdü", Türk Coğrafya Dergisi, sayı:29, s. 283-314, İstanbul.
- ERTİN, G. 1997. "Urla Yarımadası Güneydoğusunun Coğrafi Özellikleri", Türk Coğrafya Dergisi, sayı:32, s. 317- 348, İstanbul.
- GÜNAL, N. 1988. "Urla Yarımadasında Doğal Bitki Örtüsü", Bülten, sayı:5, İ. Ü Deniz Bilimleri ve Coğrafya Enstitüsü, s. 61-68, İstanbul.
- GÜNAL, N. 1992. " Bitki Örtüsü Bakımından İlginç Bir Ortam: Samsun Dağı" Türk Coğrafya Dergisi, sayı:27, s. 105-114, İstanbul
- GÖÇMEN, K. 1976. Aşağı Meriç Vadisi Taşkın Ovası ve Deltasının Alüvyal Jeomorfolojisi, İ. Ü Coğrafya Ens. yay. no. 80, 364s. İstanbul.
- GÖNEY, S. 1963-1964. "İzmit Körfezi Kuzey Kıyılarının Jeomorfolojisi, Türk Coğrafya Dergisi, sayı:22-23, s. 187- 204, Ankara.
- GÖNEY S. 1973. "Büyük Menderes Deltası", İ. Ü Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı:18-19, s. 339-354, İstanbul.
- GÜNEYSU, C. -S. OZANER-T. ERKAL. 1996. "Ölüdeniz Lagünü (Fethiye) Yakın Çevresinin Jeomorfolojisi ve Karst Ortamının Özellikleri", Türk Coğrafya Dergisi, sayı:32, s. 305-312, İstanbul.

- GÜRBÜZ, O. 1994. "Göксу Deltasının Doğu Kıyısında Kıyı Çizgisinin Gerilemesi ve Sonuçları", Türk Coğrafya Dergisi, sayı:29, s. 409-418, İstanbul
- HAPÇIOĞLU, N. 1977. "Kapıdağ Kıyılarında Jeomorfolojik Gözlemler", İ. Ü Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı:22, s. 203- 212, İstanbul.
- İNANDIK, H. 1955. "Sinop- Terme Arasındaki Kıyıların Morfolojik Etüdü", Türk Coğrafya Dergisi, sayı:15-16, s. 21-46, İstanbul
- İNANDIK, H. 1957. "Türkiye Kıyılarının Başlıca Morfolojik Meseleleri " İ. Ü Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı:8, s. 67- 77, İstanbul.
- İNANDIK, H. 1958. "Türkiye Kıyılarına Genel Bakış", İ. Ü Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı:9, s. 50-72, İstanbul.
- İNANDIK, H. 1959. "Ereğli-Akçakoca Kıyı Bölgesinin Morfolojisi" İ. Ü Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı:10, s. 92-115, İstanbul.
- İNANDIK, H. 1963. "Sakarya Deltası"İ. Ü Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı:13, s. 83-98, İstanbul
- KARA, H. 1994. "Mersin Erdemli Arasında Gelişen Deniz Turizmi, Tarım Alanları İlişkisi ve Sorunları" Türkiye Coğrafyası Dergisi, sayı:3, s. 141-160, A. Ü Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi, Ankara.
- KARABULUT, Y. 1996. "Bodrum Yarımadasının Coğrafi Özellikleri" Türkiye Coğrafyası Dergisi, sayı:5, s. 117-170, A. Ü Türkiye Coğrafyası Araştırma ve Uygulama Merkezi, Ankara.
- KAYAN, İ. 1972. "Gökova ve Çevresinde Fiziki Coğrafya Araştırmaları" A. Ü Coğrafya Araştırmaları Dergisi, sayı:3-4, s. 295-336, Ankara.
- KAYAN, İ. 1981. "Geç Holosen Kıyı Değişmelerinin Yunanistan ve Türkiye'de Arkeolojik Yerleşme Yerlerine Etkileri" A. Ü Coğrafya Araştırmaları Dergisi, sayı:10, s. 105-122, Ankara.
- KAYAN, İ. 1988. "Datça Yarımadasında Eski Knidos Yerleşmesini Etkileyen Doğal Çevre Özellikleri" A. Ü Coğrafya Araştırmaları Dergisi, sayı:11, s. 51-70, Ankara.
- KÖKSAL, A. 1972. "Turizm Coğrafyası Bakımından Sinop" A. Ü Coğrafya Araştırmaları Dergisi, sayı:5-6, s. 223-228, Ankara
- ÖNER, E. 1996. "Samsun ve Çevresinin Jeomorfolojisi" Coğrafya Araştırmaları, sayı:4, s. 191-222, Atatürk Kültür Dil ve Tarih Yüksek Kurumu Yay. Ankara.
- ÖNER, E. 1996. "Kaş-Demre Platosunda Fiziki Coğrafya Araştırmaları ve İnsan-Doğal Çevre İlişkileri", Ege Coğrafya Dergisi, sayı:8, s. 109-140, İzmir.
- SOYKAN, A. 1997. "Ayvalık ile Ören (Burhaniye) Arasının Kıyı Jeomorfolojisi" Türk Coğrafya Dergisi, sayı:32, s. 99-120, İstanbul.
- SÜR, A. 1977. Alanya'nın İklimi, Dil ve Tarih Coğ. Fak. yay. no. 270, 139s. Ankara.
- PINAR, Ö. 1985. "Bakırçay Deltasının Alüvyal Jeomorfolojisi", Ege Coğrafya Dergisi, sayı:3, s. 87-100, İzmir.
- TARKAN, T. 1976. "Ege Denizi Kıyıları ve Kıta Sahaneliği Sorunları", Araştırma Dergisi, sayı:7, Atatürk Üniv. Edebiyat Fak. s. 219-235, Ankara.
- TUNCEL, M. - K. GÖÇMEN, 1973. "Köyceğiz- Fethiye Yöresinde Bazı Coğrafi Gözlemler" İ. Ü Coğrafya Enstitüsü Dergisi, sayı:18- 19, s. 111-138, İstanbul.
- TUROĞLU, H. 1995. " KB Trakya'nın Karadeniz Kıyıları Oluşum ve Gelişimine Morfolojik Yaklaşım "Türk Coğrafya Dergisi, sayı:30, s. 345-356, İstanbul.

- TUROĞLU, H. 1997. "İstranca Yöresinin Karadeniz Akları:Coğrafi Özellikler, Sorunlar ve Öneriler"Coğrafya Dergisi, sayı:5 s. 283-333, İ. Ü Edebiyat Fak. yay. İstanbul.
- UZUN, A. 1995. Gerze-Alaçam Arası Kıyı Bölgesinin Jeomorfolojisi Öz Eğitim yay. 77s. Konya.

İlgili Kanun, Yönetmelik ve Sözleşmeler

- Turizm Teşvik Kanunu (2634 sayılı), 16. 3. 1982 gün RG/17635
- Kamu Arazisinin Turizm Yatırımlarına Tahsisi Hakkında Yönetmelik, 28. 4. 1982 gün RG/18681 (1985 ve 1989 yılları değişiklik)
- Yat Turizminin Geliştirilmesi Hakkında Yönetmelik, 15. 10. 1983 RG/ 19252 (1986 ve 1991 yılları değişiklik).
- Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yasası, 21. 7. 1983 gün RG/ 18113 (24. 6. 1987 değişiklik)
- Milli Parklar Kanunu, 11. 8. 1983 gün RG/18132.
- Kıyı Kanunu (3086 sayılı), 1. 12. 1984 gün RG/18592.
- Kıyı Kanunu (3621 sayılı), 17. 4. 1990 gün RG/20495.
- Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik, 3. 8. 1990 RG
- Kıyı Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun (3830 sayılı), 11. 7. 1992 gün RG/21281.
- Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik, 13. 10. 1992 gün RG/ 21374.
- Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik, 30. 03. 1994 RG/ 21890.
- Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin Bazı Maddelerinin Değiştirilmesi Hakkında Yönetmelik, 27.07.1996 gün RG/ 22709.
- 6831 Sayılı Orman Kanununun 16, 17, 18 ve 115 inci Maddeleri Gereğince Yapılacak Arazi Tahsisleri ve Verilecek İzinlere Ait Yönetmelik, 7. 2. 1988 gün RG /19718.
- Orman Arazilerinin Tahsisi Hakkında Yönetmelik, 5. 4. 1995 gün RG/22249
- Tarım Topraklarının Amaç Dışı Kullanımına İlişkin Yönetmelik, 11. 3. 1989 gün RG/ 20105.
- Devre Mülk Kanunu, 25. 6. 1985 gün RG/ 18792.
- Özel Çevre Koruma Bölgesine İlişkin Esaslar, 16. 9. 1988 gün RG/ 19931.
- Çevresel Etki Değerlendirilmesi Yönetmeliği, 7. 2. 1993 gün RG/ 21489.
- Çevresel Etki Değerlendirilmesi Yönetmeliği, 23. 6. 1997 gün RG/ 23028.
- Kıyı Alanları Yönetimi (KAY) Türk Milli Komitesi Yönetmeliği, 18. 1. 1993 gün RG/21469.
- Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesinin Onaylanması Hakkında Karar, 6. 3. 1994 gün RG/ 21869.
- Ramsar Sözleşmesi, Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Hakkında Sözleşme, 17. 5. 1994 gün RG/ 21937.