

BÜTÜNLEŞİK DENİZ VE KIYI ALANLARI YÖNETİMİ KRİTERLERİYLE İZMİR İLİ KARABURUN YARIMADASI'NDA DENİZ ULAŞTIRMA İHTİYACINA BAKIŞ

Nesimi Ozan Veryeri ve Yusuf Koca
Sualtı Araştırmaları Derneği
overyeri@sad.org.tr
www.sad.org.tr
www.sadafag.org

Özet

Bu bildiride Karaburun Yarımadası'nda planlanan yeni feribot iskelesi projesinin en akılcı planlama ile doğaya, deniz ve kıyı ekosistemine zarar vermeden gerçekleştirilmesi ve mevcut durum tartışılacaktır. Son birkaç yıldır gündemde olan Karaburun-İzmir-Foça hattı deniz taşımacılığının kesinlikle gerekli olduğu ancak yer seçimi olarak ortaya koyulan Karaburun Aslan Burnu mevkiinin yanlış bir tercih olduğu, hazır imkanlar ve mevcut altyapı tesisleri ile Karaburun mevcut limanı veya bir diğer alternatifle yine çok yakındaki Saipaltı Limanı bölgesinde, yeni bir projelendirme ile hinterlandı ve deniz sahası daha uygun olan bu iki yer üzerine projenin gerçekleştirilmesi gerektiği ekolojik, sosyolojik, sosyo-ekonomik ve milli servetin daha akılcı kullanılması bakış açılarıyla tartışılacaktır.

Anahtar kelimeler: Karaburun Yarımadası, Bütünleşik Deniz ve Kıyı Alanları Yönetimi, ÇED, Deniz Ulaştırma, Doğa koruma, Akılcı yatırım kararları

Giris

Kıyı alanlarında yaşayan insanlar, kıyı dokusunun ayrılmaz bir parçasını oluştururlar. Balıkçılar, denizciler, liman çalışanları gibi insanlar bu kıyı kaynakları ile birlikte narin bir dengede yaşarlar.

Kıyı kaynaklarının yönetimi her ülkenin ekonomisi ile ayrılmaz bir bütünlük göstermektedir. Gelişmekte olan ülkelerde kıyı alanları, besin üretimi ve temel endüstri açısından büyük ekonomik değere sahiptir. Ayrıca kıyı alanlarındaki turizm de önemli bir gelir kaynağı olmaktadır. Gelişmiş ülkelerde ise kıyı genellikle ülke ekonomisinin lokomotifi durumundadır. Bu ülkelerde kıyı turizmi de zenginlik kaynağıdır. Gelişmiş ülkelerde yaşamak için mücadele temel kaygı olmadığından, ekonomik hususlar yanında yaşam kalitesi kavramı ortaya çıkmaktadır. Bu durum halk ve çevreci hareketler tarafından ifade edilmekte ve bu grupları sık sık sorumlu kurum kuruluşlar ve yatırımcı ile karşı karşıya getirmektedir. Gelişmekte olan ve gelişmiş ülkeler için kıyının değeri ile ilgili karşılaştırma Tablo 1’de verilmiştir.

Tablo 1 - Kıyının değeri karşılaştırması

<u>Gelişmekte olan ülkeler</u>	<u>Gelişmiş ülkeler</u>
Turizm	Turizm
Besin maddeleri üretimi	Ekonominin lokomotifi
Temel endüstri	Yaşam kalitesi (Çevre)

Son zamanlarda yaşam kalitesi, tercihlerin öncelik sırasında başa geçmiştir. Yaşam kalitesinin bileşenleri arasında gelişme, çevre, su kalitesi ve eğlence yer almaktadır. Hem endüstriyel gelişme amacı hem de yaşam kalitesine olan talep yüzünden kıyı alanlarına yönelen göç, bu bölgelerde stres ve aşırı yüke yol açmaktadır. Eğlence ve tatil amacı ile kullanılan kıyı alanlarına popüler örnek olarak Akdeniz kıyıları, Güney Florida ve Karayip adaları gösterilebilir. Bu kıyılarda nüfus artış hızı diğer yörelere göre daha fazla olduğu gibi bu yörelerde her sene yeni tatil mekanları da açılmaktadır. Kıyı alanlarında ortaya çıkan kısıtlamalardan biri kıyı şeridinin dar bir arazi bandı şeklinde uzanmasıdır. Ulaşımın gelişmesi ve kolaylaşması sonucunda kullanıma açılan kıyıların uzunlukları kilometreler düzeyinde artarken, kıyı alanlarının kullanıma yeni açılan bölümleri ise kilometrekarelerle ölçülmektedir.

Kıyı alanlarının sahip oldukları potansiyel değerlerin aşırı ölçüde geliştirilmesi, bazı durumlarda bu değerlerin tümüyle yok olmasına neden olan çevresel bozulmalara yol açabilmektedir. Ayrıca çeşitli sektörlerin yoğun ve çoğu kez birbirleri ile çelişen kullanım talepleri yüzünden kıyılarda koruma ve kullanma dengesi kurulamamakta ve bu nedenle, doğal ve kültürel kaynakların varlığı, tehdit altında kalmaktadır. Günümüzde gelişmiş ülkelerde, bu tür olumsuzlukları önlemek bakımından “Kıyı Alanları Yönetimi” olarak isimlendirilen bütünleşik (entegre) bir yaklaşım uygulanmaktadır. En değerli doğal kaynaklarımızdan olan kıyı alanlarımızın dengeli, uzun süreli, etkin biçimde ve kaynağı yok etmeyen seviyelerde kullanılmasına, bu alanlarımızın doğal özelliklerinin korunmasına katkıda bulunmak üzere; bu çağdaş kavramın ülkemizde de kısa sürede uygulamaya konulması zorunludur.

Kıyı alanları yönetimi

1. Önemli bir doğal zenginlik kaynağı olan kıyılarındaki bozulmaların önlenmesini ve kıyıların olanaklarından dengeli ve sürdürülebilir biçimde yararlanılmasını amaçlayan,
2. Kıyı alanlarından sorumlu olan, varılması beklenen hedefleri tutarlı bir şekilde tanımlayan, gerekli kullanım kararlarını alarak uygulayan ve yapılan faaliyetlerin alınan kararlara uygunluğunu denetleyen güçlü uzman kuruluş(lar) oluşturulmak suretiyle gerçekleştirilen,
3. Böylece karar, uygulama ve denetim süreçlerinde bütünlüğün, etkinliğin ve bilimselliğin sağlanmasına olanak veren çağdaş bir yönetim modelidir (Akyarlı ve ark., 2009).

Bütünleşik Deniz ve Kıyı Alanları Yönetimi Bakış Açısından Karaburun Yolcu İskelesi ve Yatırım Alanı İlişkisi:

Yatırımının değerlendirilmesi sürecinde karşılaşılan hassasiyetlerle ilgili Deniz ve Kıyı Yönetimine İlişkin Genel İlkeler ve Konu Başlıklarından yapılan subjektif ve kısa tespitler altlık olarak değerlendirilebilir.

A) Kıyı Yönetimine İlişkin Genel İlkeler:

Sürdürülebilir Gelişme İlkesi

Kıyı alanlarındaki duyarlı ekolojik süreçler ile, biyolojik, doğal ve kültürel çeşitliliğin korunması, günümüz ve gelecek kuşakların ihtiyaçlarının karşılanmasının güvence altına alınması için, kıyı alanları yönetiminde, bütünsel ve sürdürülebilir bir yaklaşım benimsenmelidir.

Önleyicilik İlkesi

Toplumsal ve doğal çevredeki bozulmanın önlenmesi temel amaçlardan birisi olmalıdır. Bu amacın gerçekleştirilmesi için; çevresel etki değerlendirmesi çalışmaları, faaliyet ve yatırım kararları öncesinde ayrıntılı araştırmaları kapsayan izin süreçleri ile prosedürleri gibi çeşitli yöntem ve araçlardan yararlanılmalıdır.

İhtiyatlılık İlkesi

Yetkili kurumlar; bilimsel verilere ve gerekli bilgilere sahip olmasalar dahi, sonuçları açısından kıyı bölgesine geri dönüşü olmayan zarar verme ihtimali bulunan faaliyetleri yasaklama ya da bunlarla ilgili düzenleme yapma yetkisini kullanmalıdırlar. Diğer bir ifade ile kesin bilgi ve verilerin olmadığı ve takdir yetkisi kullanmanın kaçınılmaz olduğu durumlarda, öncelik çevreye ve koruma ilkesine verilmelidir.

Kestirim İlkesi

Özellikle meteorolojik ve oşinografik alanlardaki mevcut eğilimlerin kısa ve uzun vadede ne yönde değişeceklerini kestirmek için tahminler yapılmalı ve bu tahminlerin alınacak kararlarda yönlendirici olması sağlanmalıdır. Bu bağlamda, doğal ve teknolojik afet tehlike ve riskleri göz önünde bulundurulmalıdır.

Uygun Teknoloji Kullanımı ve İyi Çevresel Uygulama İlkesi

Kıyı alanlarında yüksek düzeyde bir çevre koruma standardının sağlanması için en gelişmiş ve en etkin teknoloji kullanılmalı ve en iyi çevresel uygulamalar gerçekleştirilmeli ve özendirilmelidir.

B) Kıyı Yönetimine İlişkin Özel İlkeler

Ortak Kaynakların Sürdürülebilir Yönetimi ve Eşitlikçi Paylaşımı İlkesi

Deniz ve karadaki flora ve fauna ile yaşam çevrelerinde yer alan ortak kaynaklar; yaşam çevrelerinin kırılganlığı dikkate alınarak, sürdürülebilir bir biçimde kullanılmalıdır. Bu kaynakların yönetilmesinde, yöre halkının yararları doğrultusunda eşit paylaşımın sağlanması esas alınmalıdır.

Hassas Alanlar, Ekosistemler, Tehlike Altındaki Türlerin Yaşam Çevrelerinin Korunması İlkesi

Ender görülen nitelikte biyolojik ve doğal çeşitlilik barındıran ve korunması gereken ortak mirası oluşturan yaşam çevreleri, özel önlemlerle korunmalıdır. Hassas alanlar, ekosistemler, yaşam çevreleri ve tehlike altındaki türler de benzer biçimde korunmalıdır.

Kıyı Alanlarındaki Farklı Kullanım Biçimleri Arasında Uyumluluk İlkesi

Birbirlerine uyumsuz ve olumsuz etkileri olan kıyı kullanımlarından kaynaklanan çatışmaları önlemek ve sorunları gidermek için kıyı alanları özelinde hazırlanacak planlar, birbirleri ile uyumlu faaliyetleri bir araya getiren ve uyumsuz kullanımları da birbirinden ayıran bölgeleme kararları içermelidir.

Kıyıya Bağımlı Faaliyetler için Öncelik İlkesi

Kıyıya bağımlı olan ya da kıyıya yakın olmak zorunda olan faaliyetler ya da kamusal hizmetler, diğer faaliyetlere göre kıyıda yer seçme önceliğine sahip olmalıdır. Ayrıca bu tür faaliyetler ile kamusal hizmetler, gerektiğinde ya da önemli bir kamusal yarar öz konusu olduğunda ve çevresel etki çalışmaları sonucunda çevreye olumlu katkılar yapacakları anlaşıldığında, bazı yasaklardan muaf tutulmalıdır.

C) KIYI ALANLARI YÖNETİMİNE ESAS SINIRLAR

Bütünsel Kıyı Alanları ve Yönetim Planlamasına esas olacak kıyı alanı sınırlarının belirlenmesinde esas alınan temel ölçüt, kıyı üzerinde etkisi bulunan doğal ve ekolojik süreçler ile insan faaliyetlerinin niteliği ve etki derecesidir. “Kıyı Alanı” tanımı, 3621 sayılı Kıyı Kanunu’nda yer alan “kıyı” tanımına göre daha geniş bir coğrafi alanı kapsamalıdır. Akarsu havzaları, bölgesel yerleşme deseni, coğrafi eşikler, doğal kaynakların dağılımı, ekolojik sistem bütünlüğü, yerleşmelerin ve ekonomik faaliyetlerin mekansal dağılımı, yönetimsel bölünme ve sınırlar, planlama koruma, gelişim vb. amaçlı bölgeleme kararları, yasal düzenlemelerle verilmiş kurumsal yetkiler, kara yönünde sınır belirlemede etkili olan unsurlar olarak ortaya çıkmaktadır. Deniz yönünde 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 çıkmaktadır.

D) KIYI ALANLARI STRATEJİ PLANI

Bütünleşik Kıyı Alanları Yönetimi çalışmalarının en önemli aşaması, BKAY Strateji Planının oluşturulmasıdır. Bu plan, bütünleşik bir yaklaşımla ve kıyı yönetim alanının tamamını kapsayacak şekilde hazırlanmalıdır. BKAY Planı; çeşitli ekonomik faaliyetler ile altyapının geliştirilmesi için gerekli ilkeleri ortaya koymalı, belirli alanlar için çevresel kapasiteye uygun olarak öncelikleri ve hedefleri belirlemeli, çevresel nedenlerle korunması gereken alanları ve kıyı güvenliği için gerekli olan alanları belirlemelidir.

Kıyı Alan Yönetim Planının Aşamaları

BKAY Strateji Planının hazırlanması üç temel aşamadan oluşmaktadır. Bunlar Araştırma Aşaması, Sentez ve Değerlendirme Aşaması ile Strateji Planının ve Yönetim Modelinin oluşturulması aşamalarıdır. Araştırma Aşaması; kıyı kenar çizgisinin kara ve deniz tarafına ilişkin olarak bilgi toplama, analiz ve değerlendirme çalışmalarını içerir. Sentez ve Değerlendirme Aşaması; yapılan analizler ile fiziksel, doğal, çevresel, sosyo-ekonomik ve benzeri eşiklerin birlikte değerlendirilmesini ve sentezinin yapılmasını içerir. Strateji Planının ve Yönetim Modelinin Oluşturulması Aşaması sonucunda ise; bu modelde tanımlanan BKAY yaklaşımının belirli bir kıyı alanı özelinde nasıl hayata geçirileceğini gösteren Kıyı Strateji Planı ile Alan Yönetim Modeli elde edilecektir.

BKAY Planının Uygulanması

- Bütünleşik Kıyı Alan Yönetimi Planının uygulanması zorunludur. Planın uygulanması sorumluluğu Bakanlık ile Alan Yönetim Modelinde tarif edilen yerel düzeyde sorumlu olan kuruma aittir. Bu sorumluluk ortaklaşa ve eşgüdüm halinde yerine getirilir.
- İlgili kıyı alanı için yapılacak Çevre Düzeni Planı, Nazım ve Uygulama İmar Planları, Strateji Planları ve benzeri plan çalışmalarında tesis yer seçimi, mevzi plan, plan değişikliği ve uygulama projelerinde BKAY Planlarında getirilen kararlara uyulması zorunluluğu vardır.
- BKAY Planından önce yapılmış ve yürürlüğe girmiş diğer planlar ile BKAY planı kararları arasında uyum sağlanmalı ve bu amaçla BKAY planı kararları diğer planlara yansıtılmalıdır.
- BKAY Planlarının yapılmasının ardından ilgili kıyı alanı için gelen yeni yatırım, proje, faaliyet ve benzeri talepler ile mevcut olanların genişletilmesi yönündeki talepler, BKAY Planına göre değerlendirilmelidir.

E) KIYILAR VE SAHİL ŞERİTLERİNDEN YARARLANMA VE KULLANIM

İLKELERİ

Yararlanmada Genel İlkeler

Kıyı alanlarından yararlanmada temel ilke, bu alanlardaki doğal varlıkların, değerlerin ve ekosistemlerin korunması ve sürdürülmesi olmalıdır. Kıyının doğal yapısının korunmasına özel önem verilmelidir. Mümkün olduğunca, deniz koruma yapıları, tahkimat, dolgu yapılmamalı, sulak alanlar kurutulmamalıdır. Kıyılardan kum, çakıl ve benzerinin alınmasına veya çekilmesine, kıyıyı değiştirecek boyutta ve kıyının doğal yapısını bozacak nitelikte kazı yapılmasına izin verilmemelidir. Ancak çevresel etki değerlendirmesi ve stratejik etki değerlendirmesi çalışmaları sonucunda çevreye vereceği zararın kabul edilebilir düzeylerde olduğu anlaşılan yapılar, kamu güvenliği, askeri savunma, dalgaların verdiği zararlardan korunma amacıyla yapılan faaliyetler veya belirgin bir kamu yararının söz konusu olduğu faaliyetler bu durumun istisnaları sayılmalıdır.

Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Stratejik Etki Değerlendirmesi

Kıyı alanlarında yer alacak faaliyetlerle ilgili olarak ÇED Yönetmeliğinde tanımlı süreçler, çevrenin daha etkin bir biçimde göz önüne alınması yaklaşımı çerçevesinde titizlikle uygulanmalıdır. Tek tek faaliyetler düzeyindeki etki değerlendirmesi çalışmalarının eksiklik ve yetersizlikleri göz önünde bulundurularak, kıyı alanlarındaki mevcut öneri ve tüm faaliyetlerin toplam etkilerinin hesaplandığı “Stratejik Etki Değerlendirmesi” çalışmaları uygulanmalıdır. Çevre mevzuatında bu konuyla ilgili düzenleme yapılmalıdır.

BDKAY ve Gerçekçi ÇED Bakış Açısı İle Karaburun Feribot İskelesi

“Türkiye’nin Orta Ege Kıyılarında Deniz Memelilerinin Durumu ve Balıkçılıkla Etkileşimi” adlı doktora tezinde Doç. Dr. Harun Güçlüsoy “Deniz Memelileri Yönetimi “ kavramı üzerine çalışmalar yürütür. Bu tezde deniz memelileri ile dış baskılar ilişkisi üzerine sentezler yapılırken özellikle balıkçılığın etkileri üzerinde durulur. Tez içeriğinde İzmir Körfezi’nde yapılan doktora çalışması

öncesi ve sırasında araştırma sahasında belirlenmiş bazı deniz memelileri türleri: Akdeniz Foku, İspemeçet Balinası, Yalancı Katil Balina gözlemleri fotoğraflarıyla belgelenmiştir.

Tezin sonuç kısmında 2003-2004 yıllarında tamamlanan saha ve literatür araştırmalarından anlaşıldığı kadarıyla İzmir Körfezinde gözlenen deniz memelileri içerisinde yapılmış en uzun soluklu araştırmaların Akdeniz Foku üzerine olduğu belirtilir. Nesli ileri derecede kritik olan Akdeniz Foku'nun Ege kıyılarında parçalı şekilde varlığını devam ettirdiğinin bu bilimsel çalışmada tespit edildiği belirtilir. Türün, Edremit ve Güllük körfezinde yaşam habitatını büyük oranda kaybetmiş olduğu düşünülürken Foça İzmir Körfezi ve Sığacık arasındaki alanın öneminden bahsedilir.

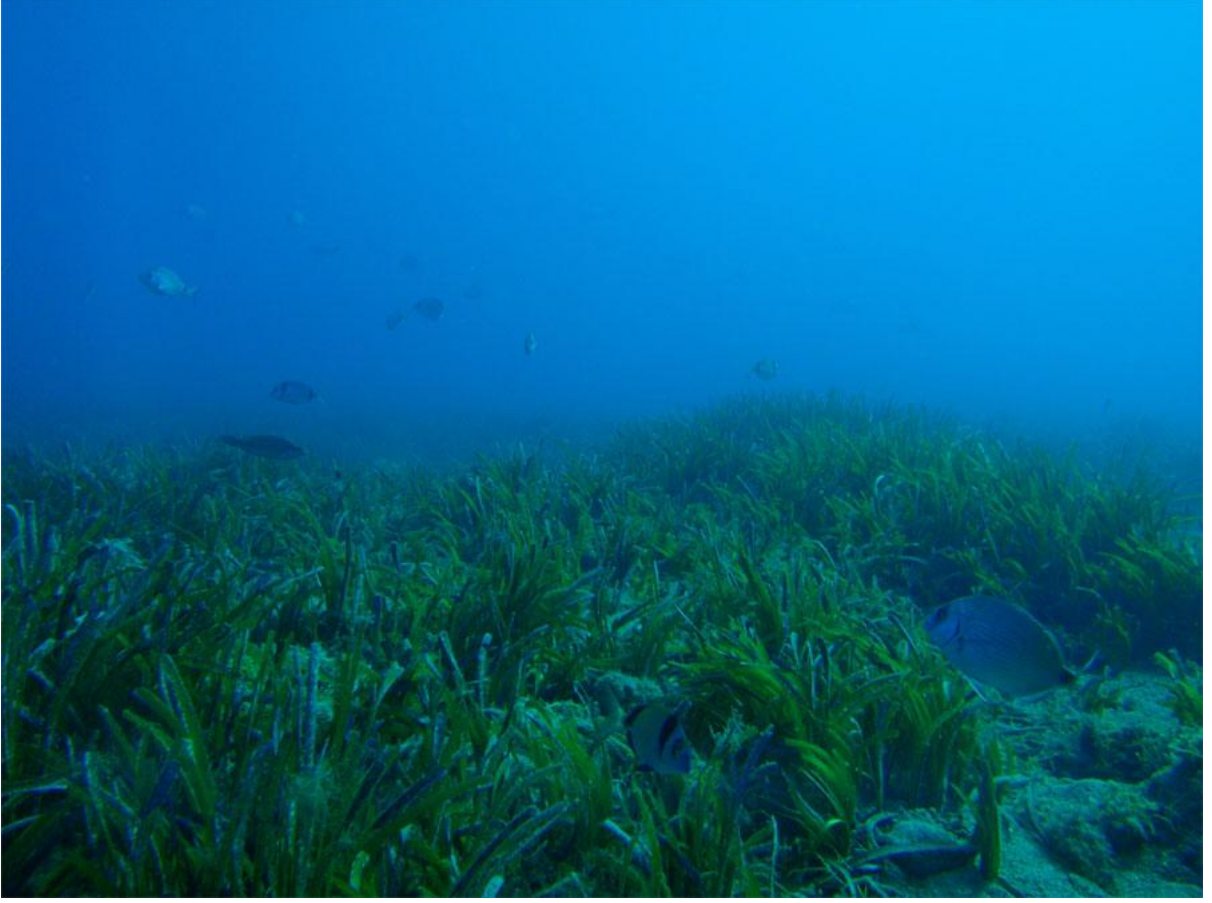
1991 yılından beri Karaburun Yarımadası'nda Akdeniz Foku ve Kıyı Alanları üzerine aralıklarla istihbarat ve gözlem çalışmaları yürüten SAD-AFAG 2000 Eylül ile 2003 Ağustos aylarında ilçe merkezinde yerleşik ofis ve araştırma ekibi ile tür üzerine kesintisiz araştırma ve koruma çalışmaları yapmıştır. Avrupa Birliği Kısa ve Orta Vadeli Aksiyon Planı kapsamında tamamlanan çalışmalar bünyesinde yarımada'nın Türkiye Ege Kıyıları'nda deniz kuşları, kıyı ve deniz bitkileri, balıklar, memeliler açısından önemine dair değerli bulgular üretilmiştir. Kıyıların biyolojik rezerv özellikleri dikkate alınmadan imara açılması, yasadışı ve aşırı yapılaşma, habitat üzerinde kontrolsüz insan baskısı nesli son derece tehdit altında Akdeniz foku ve nadir deniz kuşlarının türlerini habitatlarıyla birlikte tehdit eden gelişmelerdir. Ayrıca kıyının yapısını değiştiren kum alımları, kıyıya yasadışı yol ve inşaat yapma çabaları bu proje kapsamında karşılaşılmış olumsuz örneklerdir (SAD, 2005).



Arazi çalışmaları sırasında gerçekleşen erişkin Akdeniz foku gözlemlerinden biri. Büyükkada, Karaburun. (c) N.O.Veryeri SAD-AFAG

Literatür araştırmasından anlaşıldığı üzere Yarımada'nın turizm, tarım ve doğal kaynaklar potansiyellerini inceleyen, uygun yönetim modellerini öneren bilimsel araştırmaların geçmişi 1970'li yıllara dayanır. Son dönemlerde yapılan bazı akademik çalışmalarda Ege Üniversitesi Çevre Sorunları Uygulama ve Araştırma Merkezi bünyesinde tamamlanan ve bu alanın biyorezerv olma özelliklerini ifade eden birçok farklı akademik tez ve makalede ,“ Plan Kararları”nın alınması sürecinde bilimsel

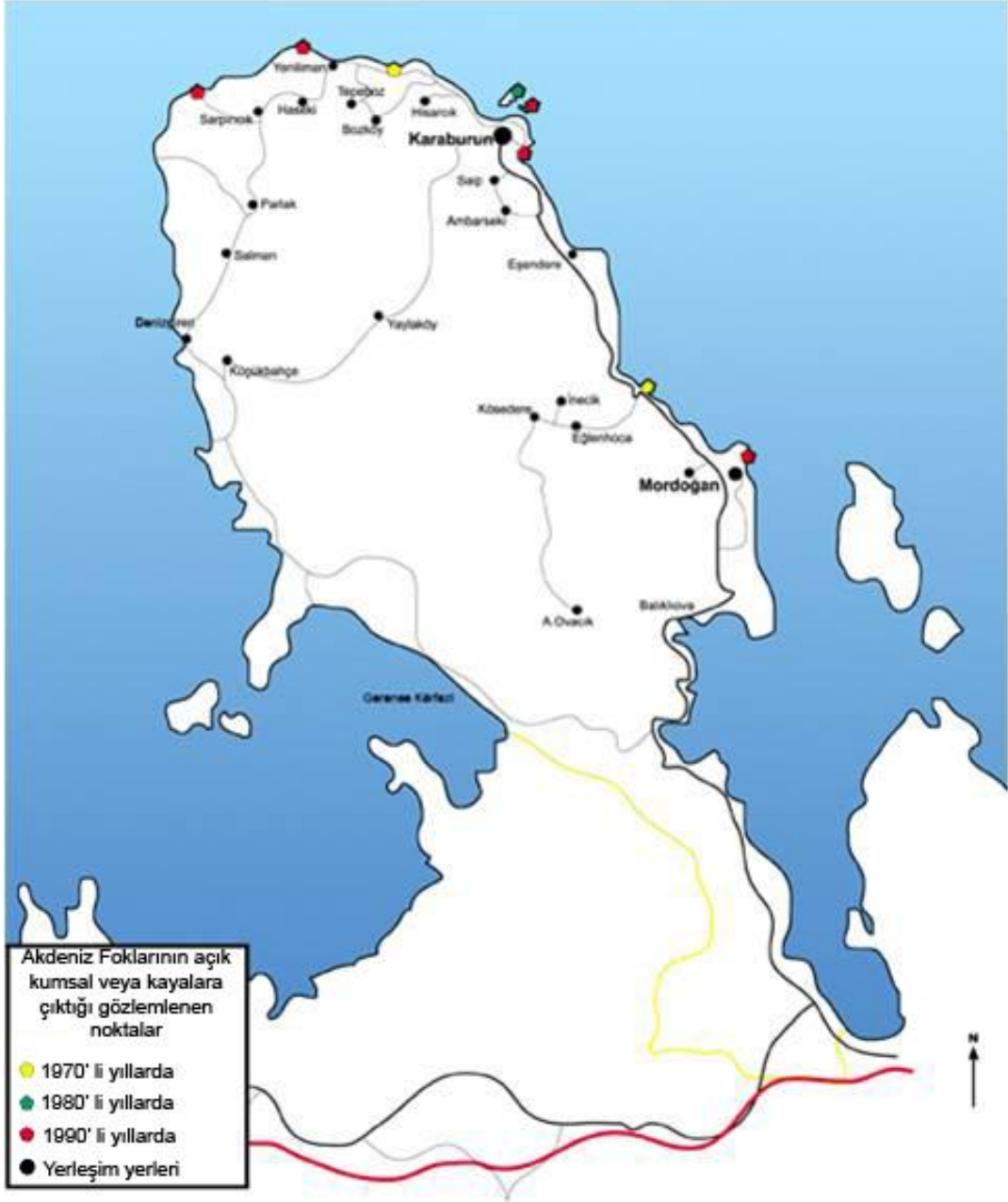
bilginin göz önünde bulundurulması önem ve gerekleri bağımsız kaynaklarca defaatle vurgulanmıştır. Bu bilgileri üreten birçok akademisyenin, uzmanın “bilginin paylaşımı ve yönetsel işlevselliğini kuvvetlendirmek amacıyla” alanı ziyaretleri, halk ve yöneticiler ile temaları, bilimsel toplantılara olan katkı ve emekleri süregelmektedir.



Bölgede yapılan dalışlarda sualtında gözlenen en önemli türlerden biri sağlıklı deniz çayıdır (*Posidonia oceanica*). Denize oksijen sağlayan bu önemli deniz bitkisi dünyada sadece Akdeniz havzasında bulunan ve çok önemli ekolojik işlevleri bulunan bir tür olup, ülkemizin taraf olduğu uluslararası sözleşmelere ve ulusal mevzuata göre zaten sıkı koruma altındadır. Karaburun. (c) Erkin Tonguç SAD-AFAG

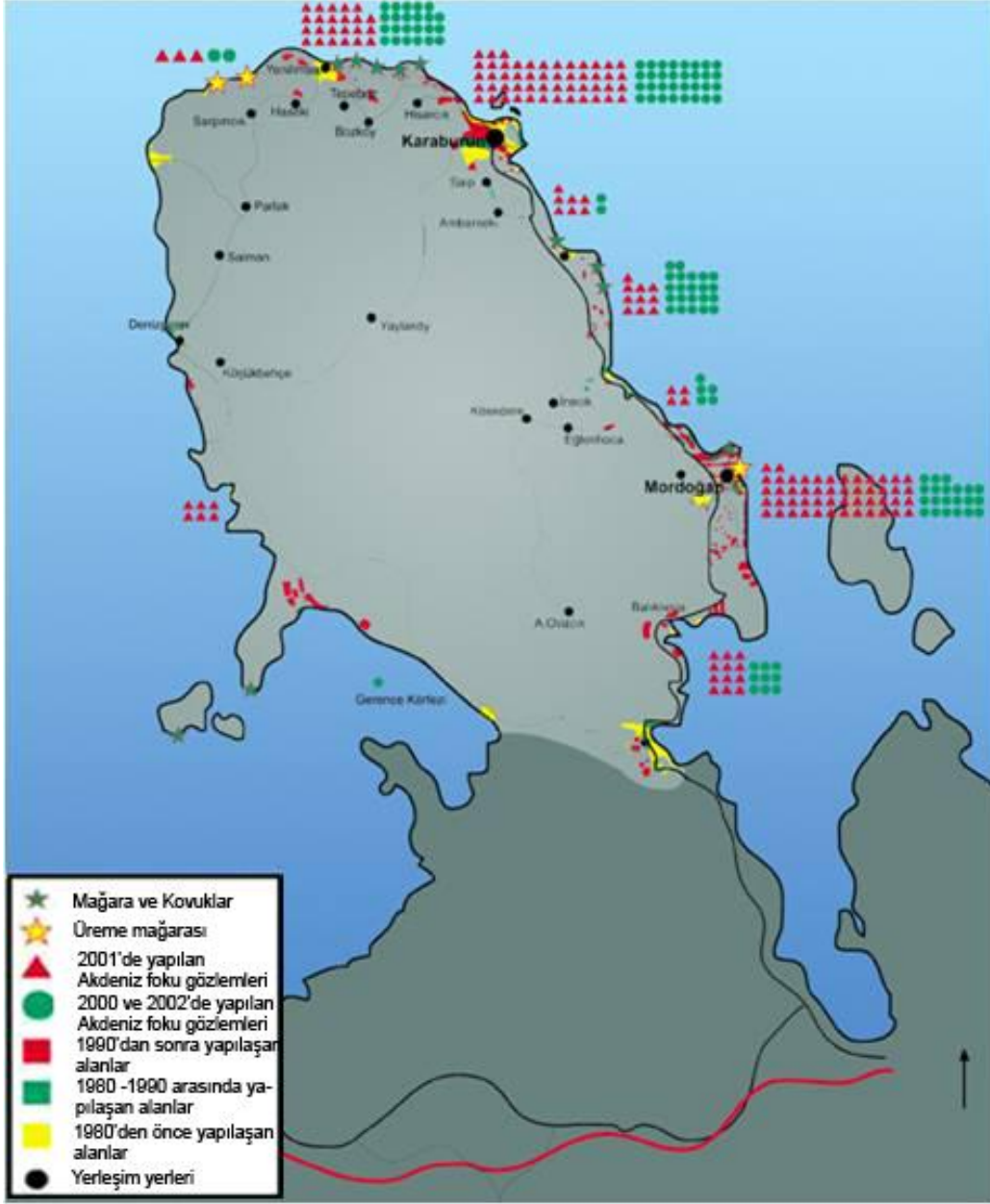


Çevre ve Orman Bakanlığı İzmir İl Çevre Orman Müdürlüğü tarafından 2009 senesi bütçesiyle yaptırılan "Akdeniz Fokunun Karaburun Yarımadası'nda Korunması ve İzlenmesi Projesi" saha çalışma kapsama alanı.



Şekil 5. Akdeniz fokunun karada görülme bilgilerinin alındığı noktalar. (Veryeri, 2003)

Sarı noktalar 1970'lere, yeşil noktalar 1980'lere ve kırmızı noktalar 1990'lara kadar karada yatarken görülen fokları ve siyah noktalar köyleri ifade etmektedir.



Şekil 6. Akdeniz fokunun denizde görölme bilgilerinin alındığı noktalar (Veryeri, 2003)

yeşil yıldız küçük mağara-kovuklar,

sarı yıldız üreme mağarası,

kırmızı üçgenler 2001'de denizde,

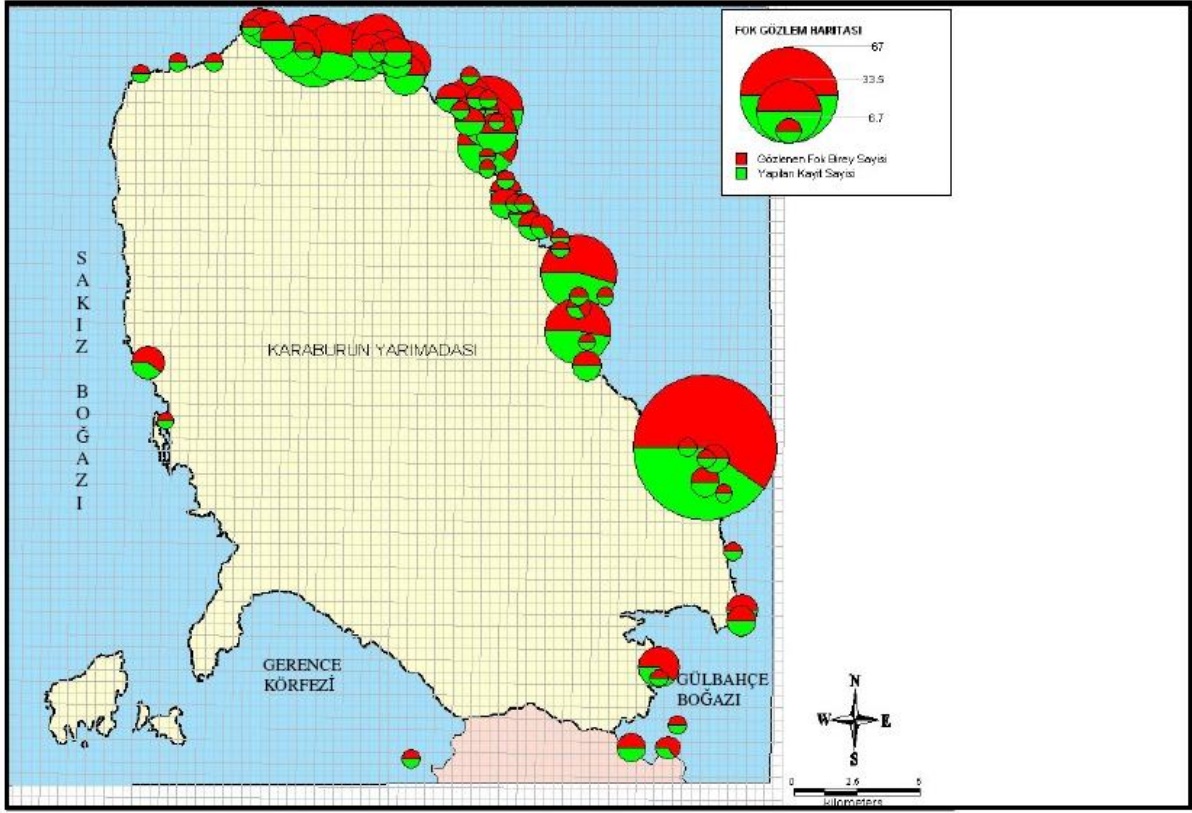
yeşil noktalar 2000 ve 2002'de gözlenen fokları,

kırmızı kareler 1990'dan sonra meydana gelen kıyıda yapılaşma,

yeşil kareler 1980–90 yılları arasındaki kıyıda yapılaşma,

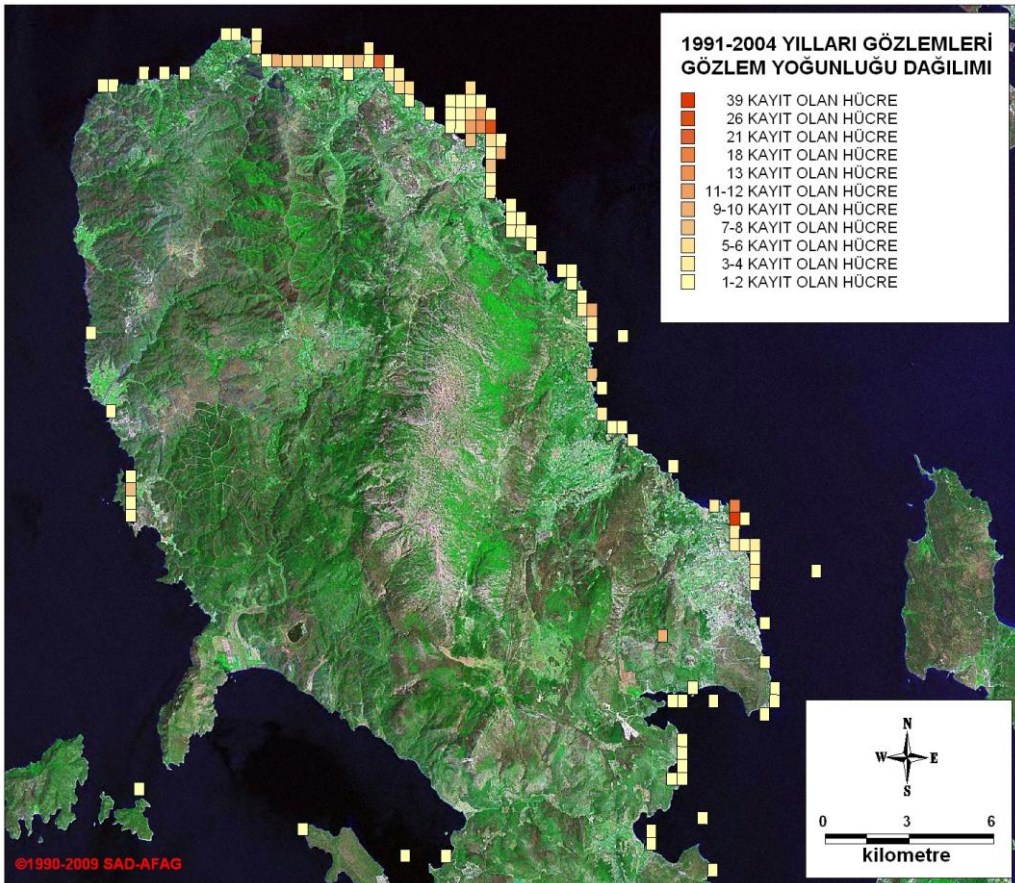
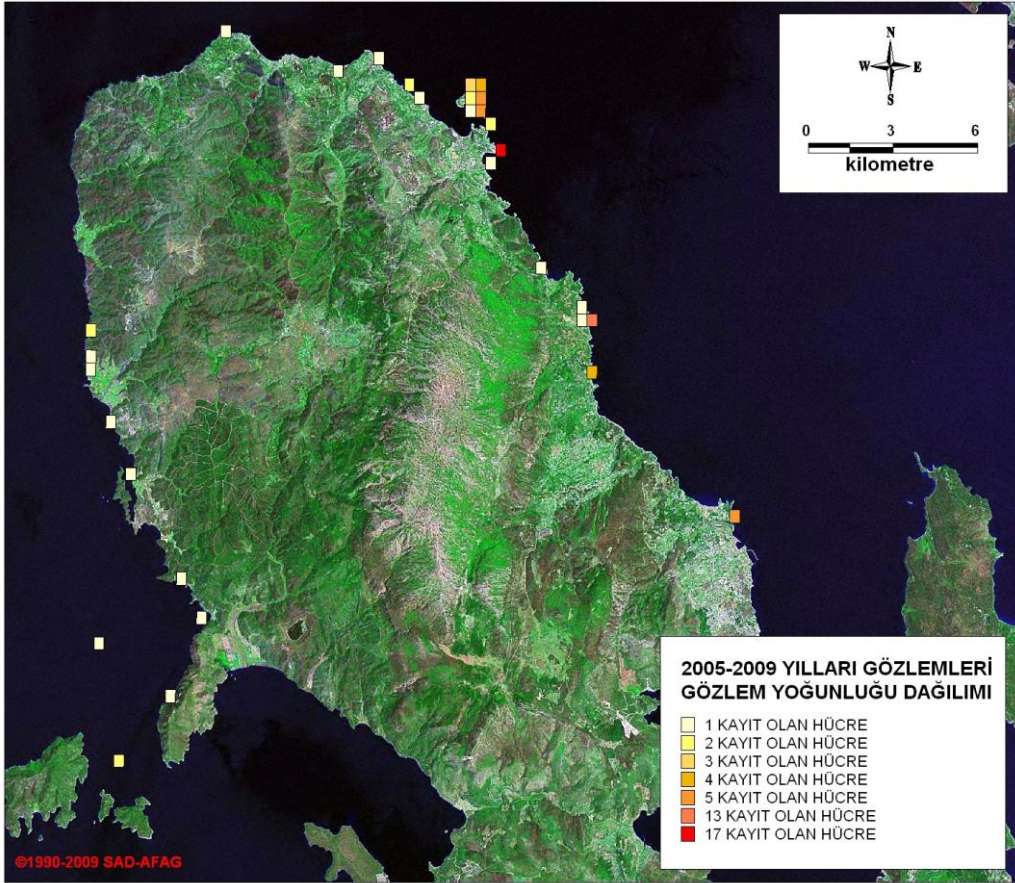
sarı kareler 1980'den önceki kıyı yapılaşmaları ve

siyah noktalar köyleri ifade etmektedir. (Veryeri, 2003)



Şekil 4.9. Fok gözlem haritası (Orij., 2007)

Çevre ve Orman Bakanlığı İzmir İl Çevre Orman Müdürlüğü tarafından 2009 senesi bütçesiyle yaptırılan "Akdeniz Fokunun Karaburun Yarımadası'nda Korunması ve İzlenmesi Projesi" saha çalışma kapsama alanı.



Çevre ve Orman Bakanlığı İzmir İl Çevre Orman Müdürlüğü tarafından 2009 senesi bütçesiyle yaptırılan "Akdeniz Fokunun Karaburun Yarımadası'nda Korunması ve İzlenmesi Projesi " Akdeniz Foku Gözlem Verileri



Çevre ve Orman Bakanlığı İzmir İl Çevre Orman Müdürlüğü tarafından 2009 senesi bütçesiyle yaptırılan “Akdeniz Fokunun Karaburun Yarımadası’nda Korunması ve İzlenmesi Projesi” saha çalışma kapsama alanı.

Resmi Kurumdan SAD-AFAG’a Proje Yatırımı Konusunda Görüş Talebi ve SAD-AFAG Görüşü

Karaburun Arslan Burnu, Mimoza Koyu içinde DLH İzmir Ulaştırma Bölge Müdürlüğü tarafından yürütülecek Karaburun Yolcu iskelesi yapım projesi ile ilgili olarak 15.10.2009 tarihinde Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından SAD-AFAG’a iskele ve doğaya olabilecek etkileri üzerine görüş sorulmuştur.

SAD-AFAG “Kıyı ve Deniz Alanları Yönetimi ve Planlamaları” konusunda bilgi ve tecrübelerini hızla arttıran ve bu konuda Türkiye’de bakanlıklar ve saygın bilim adamlarıyla işbirliği içerisinde uluslararası projeler yürüten bir kurum olma yönünde kapasitesini arttırmaktadır. Karaburun Yarımadası ise SAD-AFAG’ın 1991 yılından bu yana alanda Akdeniz Foku, kıyı ve deniz alanları üzerine izleme ve incelemelerde bulunarak, çok iyi tanıdığı bir çalışma alanıdır. 2009 yılı son yarısında grubumuzun uzmanları, Çevre ve Orman Bakanlığı, İzmir İl Müdürlüğü’ne ait “Karaburun Yarımadası’nda Akdeniz Foku’nun İzlenmesi ve Korunması Projesi” saha ve dokümantasyon çalışmalarının uygulamasında aktif görev almıştır. Bu özgün ve güncel bilgiler ışığında araştırmacılar 03.11.2009 tarihinde iskelenin doğal etkileri yanı sıra, sosyo-kültürel, ekonomik, kıyı deniz emniyeti açısından etkileri konularında kanaatlerini yetkililer dikkatine sunmuşlardır.

Yanaşma İskelesi Proje Özet İfadesi:

Konuyla ilgili ÇED firmasından alınan bilgilere göre, Arslan burnu mevkiinde yapılması planlanan iskele projesi plan tasarısı ve notlarına bakıldığında proje, 220 m uzunluğunda rıhtım, 80 m uzunluğunda ve 10 m genişliğinde iskele ve devamında 51 m uzunluğunda rıhtımdan oluşacaktır. İskele bitişik rıhtım kenarlarına gemiden yolcu ve araçların tahliyesini sağlamak için 20 m uzunluğunda 2 adet rampa yapılacaktır. İskele fore kazık sisteminden oluşacak, geri saha ve rıhtım dolgu ve kenarları kazıklı olarak inşa edilecektir. İskele, 20 araç ve yaklaşık 250 yolcu kapasiteli araç ve yolcu gemileri İzmir Konak – Foça – Mordoğan – Karaburun hattında sefer yapacaktır. Dolgu yapılacak sahada zeminin dolguya uygun olması, sıvılaşma özelliği taşımaması nedeniyle dip tarama yapılmayacaktır. Dolgusu yapılacak alan yaklaşık 9.500 m² büyüklüğünde olup, alanda su derinliği 0-6 metre civarındadır. Ortalama 3 metre su derinliği ve deniz seviyesinin üzerine + 2 metre çıkılacağı hesabıyla 5 metre dolgu yüksekliği alınmıştır. Buna göre proje kapsamında 47.500 m³ dolgu yapılacaktır.



Yolcu iskelesi alanını gösterir ölçek ve oranlar dikkate alınmış illüstrasyon. Grafik: Dr.Mete Erem

Bu çerçevede SAD-AFAG'ın 1991 yılından bu yana alanda Akdeniz Foku ve yaşam alanları üzerine yaptığı araştırmanın verileri, 2009 yılında Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından onaylanarak basılmış olan "Karaburun Yarımadası'nda Akdeniz Foku'nun İzlenmesi ve Korunması Projesi" kitapçığı ve raporu incelenerek, sahada yerinde gözlemler yapılarak verilmiş olan yanıt aşağıdaki gibidir.

Sayı : SAD-09/147

03.11.2009

Konu : Karaburun Aslan Br. mevki yolcu iskelesi inşası /
Deniz ekosistemi üzerine değerlendirme raporu

Net Çevre Mühendislik Danışmanlık Makina Elektronik San. ve Tic. Ltd. Şti.

Bursa

İlgi: 15.10.2009 tarihli Derneğimize hitaben yazınız

İlgide kayıtlı yazınızda, İzmir İli, Karaburun İlçesi, Aslan Br. mevkiinde inşa edilecek yolcu iskelesine ve doğaya olabilecek etkileri üzerine dernek görüşlerimiz istenmiştir.

SAD-AFAG 1987 yılından bu yana Türkiye kıyıları genelinde ve 1991 yılından bu yana Karaburun Yarımadası'nda deniz ve kıyı ekosistemlerinin korunması ve akılcı kullanımı konusunda çalışmalar/projeler yürütmektedir. Derneğimiz alanda yıllar içerisinde ekolojik, sosyo-ekonomik, kültürel değerler konusunda detaylı inceleme ve gözlemlerde bulunmuş ve araştırma çalışmalarını

makale ve akademik çalışmalarla belgelemiştir. Alan Ege Bölgesi'nde gerek denizel ve gerekse karasal bir doğal rezerv alan statüsündedir. Koruma kavramının yerel halkın ekonomik varlığını destekleyen yaklaşımlarla kuvvetleneceği inancıyla, rapora söz konusu ve benzer büyük yatırımların güncel yaşama katkıda bulunacağı düşüncesindeyiz. Alandaki deniz-kıyı ekosistemi ve sosyo-ekonomik yapı üzerine 19 senelik arazi çalışma ve inceleme tecrübemizden başka, Haziran 2009 tarihinde başlamak üzere, Çevre ve Orman Bakanlığı'nın "Karaburun Yarımadası'nda Akdeniz Fokunun *Monachus monachus* Korunması ve İzlenmesi Projesi" ni SAD Ltd. ile birlikte geçmiş verileri de kullanarak Derneğimiz yürütmektedir. Proje 31.12.2009 itibarıyla sona erecek olup, alanda güncel olarak Akdeniz foku ve yaşam alanları araştırılmaktadır. Söz konusu iskele projesi kapsamında ise, bilimsel bakış gereği gerek yatırım sahasının ve gerekse deniz taşımacılığı ve liman faaliyetleri etkileri objektif olarak ele alınmıştır. Doğal değerleriyle ön plana çıkarken, bu değerlere bağlı turizm, tarım ve alternatif ekonomik gelir modelleri üreten alanda, projeye konu yatırımın ekolojik ve sosyal bileşenlere minimum etkiye bulunmasının öncelikli prensip kararlarından biri olması gerektiği inancıyla, alternatif çözüm ve değerlendirmelerimizi aşağıda dikkatlerinize sunarız:

Yolcu iskelesine ve bölgede ekosistem üzerine etkilerine ilişkin görüş:

Alanda kıyıda 2 ile 5 metre derinlikten başlayarak, 30 metre derinliğe kadar yayılım gösteren *Posidonia oceanica* (deniz çayırları) sualtı flora dokusu, liman ve mendirek inşaatı, deniz dibine boşaltılacak taş ve kaya hafriyatı, ayrıca işletme sırasında bahsedilen tonaj ve su kesimindeki gemilerin manevraları nedeniyle oluşacak akıntı ve siltten ve ayrıca liman içinde zaman içinde oluşacak kirlilikten olumsuz etkilenenektir. Bu sualtı bitkisine bağımlı olarak yaşayan ve körfez niteliğindeki koyu barınma, beslenme ve üreme amacıyla kullanan, yerel kültürün parçası, balıkçılıkta, turizmde ekonomik değeri olan levrek, çupra, kefal, sinarit, kalamar ve benzeri ticari değeri olan canlıların varlıkları yukarıdaki etkiler paralelinde ve ayrıca sualtı ses kirliliği nedeniyle olumsuz etkilenenektir. *Posidonia* deniz çayırları dünyada sadece Akdeniz havzasında kıyılarda 0–50 m. arası derinliklerde varlığını gösteren, denize oksijen veren ve yaklaşık bin (1000) değişik canlı türüne, barınak, yaşam alanı, yiyecek ve oksijen sağlama işlevi gören son derece önemli bir deniz bitkisidir. Bu önemli tür, ulusal mevzuatla ve taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelerle koruma altındadır.

<http://sci.ege.edu.tr/~sukatar/Posidonia%20oceanica.htm>

http://www.metu.edu.tr/~wwsat/ekoloji/Edremit_POYIP.pdf

http://www.divesitedirectory.co.uk/seagrass_meadows.html

Yaz döneminde, kıyıda çok yoğun ve yaklaşık 200 metre açığa doğru azalarak yayılan insan yüzmeye aktiviteleri, yelken ve sörf aktiviteleri, bahsi geçen iskelenin 50-100m. Açığında yoğunlaşan tekne seyri, amatör balıkçılık aktiviteleri ve benzeri çeşitli rekreasyonel aktiviteler gerçekleştirilmektedir. Proje olduğunda bölgeye gelecek, iskeleyi kullanacak gemilerin rutin seyir ve manevra rotaları, giriş ve çıkışlardaki deniz trafiği, acil durumda gelişebilecek farklı manevra ihtiyaçları nedeniyle bölgedeki seyir, can ve mal güvenliğini olumsuz etkileyebilecek, ayrıca insan faaliyetlerini ciddi şekilde sınırlandıracaktır. Projede kısa ve uzun vadede kullanımı öngörülen 1350–7000 DWT gemilerin özellikle sakin ve durgun havalarda seyir, yanaşma, ayrılma manevraları esnasında gemi suyundan kaynaklanacak dalga hareketlerinden kıyıda yüzen, yüzmeye bilmeyen ancak denizde-kıyıda bulunan çocuk ve insanlara yönelik bir risk taşıdığı düşünülmektedir. Ayrıca bölge önemli bir plaj alanı ve halkın dinlendiği yüzdüğü bölgedeki nadir alanlardan birisidir. Burası liman olduğunda bölgedeki plajdan faydalanan insanların önemli bir gününbirlik dinlenme ve turizm alanı yok olacaktır.

Bahsedilen alandaki karasal dolgu sahasının ana karaya uzanan arterinin giderek daralan boyutlarda olması, bu arterin bağlandığı hali hazırdaki karasal yolların ebatları, kara trafiği, rekreasyonel aktiviteler ve yazın yazlıkçıların trafik ve yol kullanımı üzerinde yarattığı etkin ve sürekli baskı varlığı arasındaki ilişki, projenin **karasal ve denizel** dolgu sahasının, karasal yol, park ve bekleme alanlarının genişletilmesi ihtiyacının doğacağı öngörüsünü tetikler niteliktedir. Söz konusu kıyıda gerek kıyı alanı gerekse deniz alanı, yapılacak inşaatla topoğrafyası değişecek ve alanın gerek peyzajı gerekse doğal habitat özelliği kaybolacaktır. Bu, projenin ekolojik bileşenlere etkisinin olumsuz yönde artıracığı tezini kuvvetlendirmektedir.

Projeye söz konusu olan alan Akdeniz Foku beslenme alanı habitatı özelliğinde ve dolaşım rotası üzerindedir. Akdeniz foku *Monachus monachus* tüm Yarımada'da yaşamını sürdürmekte, kıyılardaki deniz mağaralarında üremekte, yavrularını büyütmemekte, kendileri de beslenme ve barınma

alanı olarak kullanılmaktadır. Güncel durumda Karaburun Yarımadası'nda Akdeniz foku varlığını en çok tehdit eden faktör, üreme ve barınma mağaraları yakın civarındaki insan aktiviteleridir. Projeye söz konusu alan civarı ve yakınında Akdeniz Foku üreme ve barınma mağarası bulunmamaktadır. 1991 yılından bu yana birinci elden gözlem verilerine dayanılarak tespit edilmiştir. Söz konusu alan Akdeniz foku için beslenme, proje alanından yaklaşık 100 m. uzaklıktaki platformlarda gece karada dinlenme, proje inşa alanından yaklaşık 200 metre uzaklıkta bulunan Arslan burnu mevkiinden Küçük ada veya tam tersi yönde Domuz Kayalıkları, Eşendere yönünde kıyıda 5-50 metre arasındaki mesafeden geçiş davranışlarıyla etkileşir. Yolcu iskelesi projesinin Akdeniz fokunun karada dinlenme davranışını ve dolaşım rotasını olumsuz etkiler yönü yüksek niteliktedir, özellikle sabah erken ve akşamüstü saatlerinde fokların dolaşma sıklığı daha fazladır. Projenin ilerleyen dönemde yaratacağı deniz trafiği ile Akdeniz fokunun seyir rotasının çatışması etkileşimi, Akdeniz foku adaptasyon kabiliyetini kırıci potansiyeldedir. Akdeniz foku tüm dünyada en nadir canlılar arasında ve IUCN kriterlerine göre nesli kritik derecede tehlike altında (CR kategorisinde) bir türdür. Dünya nüfusu 600 civarında olup, ülkemizde (Ege ve Akdeniz'de) 100 civarında bir nüfusa sahiptir.

<http://sadafaq.org/akdeniz-foku/>

<http://www.monachus-guardian.org/factfiles/medit01.htm>

Dolayısı ile bu nadir tür gerek ulusal mevzuatla gerekse taraf olunan ilgili uluslararası anlaşmalarla (Bern, Barselona, Biyolojik Çeşitlilik ve CITES) *yaşam alanları ile birlikte* sıkı koruma altındadır. Ayrıca SAD-AFAG Çevre ve Orman Bakanlığı koordinatörlüğünde faaliyet gösteren Ulusal Fok Komitesi bünyesinde Türkiye'de 17 Önemli Fok Alanı tespit etmiştir. Bakanlık bunlardan 5 tanesini öncelikli Önemli Fok Alanı olarak beyan etmiştir. Karaburun Yarımadası ve Foça ÖÇKB bu öncelikli 5 Önemli Fok Alanlarından biridir.

<http://www.monachus-guardian.org/mguard13/1316mednew.htm#Turkey>

Yukarıdaki görüşlerimiz paralelinde gerek ekolojik gerek insanla etkileşimlerinde, kısa, orta ve uzun vadede saptanan olumsuzluklar ve riskler nedeniyle proje inşa alanı ve faaliyet etki alanının Saipaltı Limanı Mevkiine kaydırılmasının uygun olabileceği değerlendirilmektedir. Hâlihazırda bölgede insan yerleşimi ve büyükçe bir liman vardır. Mevcut altyapının kullanılması, söz konusu yolcu iskelesinin inşasını kolaylaştıracak, ancak daha önemlisi, zaten bölgede bir limanın var olması nedeniyle doğal ekosisteme ve yaşam alanlarına minimum bir etkide bulunması sağlanacaktır. Kış şartlarında gemilerin barınmasına uygun olmayan bu liman kullanım potansiyeli açısından özellikle sonbahar ve kış şartlarında atıl durumdadır. Deniz ve rüzgârdan etkilenme noktasında Saipaltı limanı ile aynı aksta kalan yatırım alanı sonbahar ve kış şartlarında Saip limanında yaşanan barınma ve yavaşma sorunlarının ikinci bir örneğinin yaşanması sorununu akla getirmektedir. Kuzey ve batı rüzgârlarına korunaklı fakat doğu ve ara rüzgârlara açık yatırım alanı için yapılacak yatırım yerine, Saipaltı Limanının fiziksel şartları ve tasarımının revizyonu ve vapur iskelesinin bu revizyona akuplasyonu kuvvetle değerlendirilmelidir. Turizm, amatör balıkçılık, profesyonel balıkçılık, rekreasyonel aktiviteler, ekolojik bileşenler, Akdeniz foku ve benzeri canlılar ilişkisinde raporumuza mevzu bahis tespitler, bu çözümlenmede çok daha olumlu ve kabul edilir etkileşimleri işaret etmektedir. Saipaltı Limanı potansiyeli balıkçılık ve turizme hizmette daha etkin kılınırken, vapur iskelesi ihtiyacının paralelinde çözümlenmesinin akılcı kıyı ve deniz kullanımına örnek bir modelleme olacağı inancındayız. Bu konuda başkaca bilgi, belge ve kanıtı ihtiyaç duyulması halinde, fotoğraflar ve videolar ile bilimsel verileri (yayınlar dâhil) ayrıca sağlayabileceğimiz hususunda bilgilerinizi ve konunun dikkatle değerlendirilerek gereğini arz/rica ederiz.

Saygılarımızla,

Dr. Murat DRAMAN

SAD II. Başkan

N. Ozan VERYERİ

SAD-AFAG Karaburun Temsilcisi

Resmi Yetkililer ve Bilim İnsanlarının Yerinde İncelemeleri: ÇED kapsamında dönemin Çevre ve Orman Bakanlığı ilgili yetkilileri yerinde incelemelerde bulunmuş, alanda gerek DEU-DBTE bilim adamları gereke SAD-AFAG çalışmaları neticesinde oluşan görüşte belirtilen bulgulara paralel olarak yoğun *Posidonia oceanica* varlığını saptamışlardır. Dokuz Eylül Deniz Bilimleri ve Teknoloji Enstitüsü'nden bilim adamları yerinde (sualtında) tüplü dalışlarla yerinde tespit çalışmaları tamamlamışlardır.

9 Ocak 2010 tarihinde yapılan örnekleme çalışmasında elde edilen verilere göre Karaburun Aslan Burnu mevkiindeki *P.oceanica* çayırlarının nispi çayır kalitesi metre karedeki filiz sayısına göre: 0-5 metre aralığındaki metre karedeki filiz sayısı $700 \pm 32,04$ filiz/m² ve 5-10 metredeki $581,67 \pm 20,48$ filiz/m² ve 10-20 metredeki 450 ± 50 filiz/ m² olarak tespit edilmiştir. Bu veriler ışığında, bu bölgedeki çayır kalitesinin, filiz yoğunluğu açısından Akdeniz geneli için de değerlendirildiğinde oldukça sağlıklı bir formasyon olduğu söylenebilir (Pergent, 2007). Ayrıca, bu sağlıklı formasyon sonucu olarak türün dağılımını genişleten (progresif) özellik taşıdığı gözlemler sonucu belirlenmiştir. Deniz çayırlarının üzerinde epifit yoğunluğunun az olduğu ve kaplayıcılık oranlarının her bir ızgara karesi (kuadrat) başına %75'in üzerinde olduğu gözlenmiştir ki, bu bilgiler de bölgedeki tür formasyonunun sağlıklı olduğuna işaret etmektedir.

İskele inşa ve feribot kullanım senaryosunun çalışma alanına uygulanması sonucunda değerlendirilen etki alanlarına göre inşaat alanı ve çevresinde toplamda 4399 m²'lik bir deniz çayırı kaybının olacağı hesaplanmıştır.

İskele inşasının tamamlanmasından sonraki süreçte inşaat nedeniyle oluşan etkilerden dolayı zayıflamış olan çayırlara gemilerin manevraları nedeniyle oluşacak akıntılar ve gemi pervane hareketlerinin etkisinin daha kritik olması beklenmektedir. İskelenin etrafındaki çayırlarda gerileme, metre karedeki filiz yoğunluklarında azalma, yaprak boy ve sayılarında düşüş olması muhtemeldir. Çayırın yoğunluğunun azalması su kolonundaki askıda katı madde miktarının artmasına bu ise ışık geçirgenliğinde azalmaya neden olarak çayırların geri çekilmesinin hızlanmasına neden olabilir.

Öngörülen deniz trafiğinin *Posidonia* çayırlarında 3 metreden daha derin olan yerlerde bir aşınmaya yol açmayacağı analiz sonuçlarına göre düşünülmektedir. Bununla birlikte, yapıya yanaşan gemilerin mümkün mertebe derin sularda bağlama yapmaları da tavsiye edilmelidir (DEU-DBTE, 2010).

Yatırıma Bakış ve Alternatif Yatırım Alanı Önerileri

SAD-AFAG Türkiye'de kıyı alanlarının akılcı kullanımı noktasında doğru yerde doğru proje ile yani BDKAY bakış açısı ile bakma sorumluluğunu taşımaktadır. Bu kapsamda öngörülen yatırım alanının ekolojik ve diğer etkilerinin daha az olacağı yer alternatifleri üzerine çalışılmıştır. Derneğin proje yatırımı konusunda yer seçimine getirdiği alternatif iki çözüm önerisi Saipaltı Limanı'nın revizyonu veya Karaburun Marina Projesine bu yatırımın akuplasyonu gerek ve uygunluk kriterleri ile açıkça ifade edilmiştir. Ancak Karaburun Belediye yetkililerinin verilen raporun değiştirilmesi konusundaki hassasiyetleri yatırım için resmi kurumlarca ayrılan maddi kaynağın geri çekilme son tarihine kadar, ısrarla süregelmiştir. Dernek temsilcisi, belediye yetkilileri ve akademisyenlerle yapılan toplantı ve görüşmelerde konuyla ilgili olarak derneğin herhangi bir karar verme yetkisinin bulunmadığı ve verilen kararın dönemin Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından alınmış olduğuna önemle dikkat çekilmiştir.

Çok farklı örneklerde tespit edilmektedir ki kıyı ve deniz alanlarında kaynak paylaşımı karmaşık ve yönetilmesi inisiyatif gerektiren bir çatışma alanıdır. Çıkar gruplarını temsil eden paydaşların öğrenilmiş kurallar, ihtiyaçlar ve istekler kapsamında ulusal ve yerel resmi kurumlar, sivil toplum örgütleri ve akademisyenler ve diğer birimler, yöneticileri üzerinde yaptığı lobi baskısı kuvvetlidir. Son dönemde Türkiye'de toplumun birçok kesiminde eleştiri alan "Gırgır" tekniği ile balık avcılığı

üzerine çıkan tebliğde avlanma derinliği sivil toplum örgütleri ve bilim adamlarının baskısıyla 18 metreden 24 metreye alınmıştır. Bu derinlik limiti Avrupa Birliği'nin standartlarında 50 m.dir (Anon., 2007). Tüm mantık ve evrensel kriterlere rağmen ve “gırgır” avı yapan balıkçıların 6 metre daha derinde avlanmayı gerektiren yeni kanunu değiştirmek için ilgili devlet kurumları, akademisyenler, sivil toplum örgütleri üzerine baskısı çok kuvvetlidir. Bir yandan ise bu kanun değişikliğini yıllardır dileyen, dile getiren kıyı balıkçısı kooperatiflerinin birçoğu korku ve endişe ile bu baskıya karşı durmakta “çekimser” kalabilmektedir. Öyledir ki devlet kurumları ile doğa korumacı sivil toplum örgütleri ancak işbirliği içinde kalarak bu değişimi yaratabileceklerini ifade ediyorlar. Çıkarları yönünde hareket etmek isteyen kitle tüm gücüyle ve siyasi baskılarla hareket edebilmektedir (K. Gedikli, *kişisel görüşme*, 2012).

Deniz ve Kıyı alanları Yönetimi kavramı üzerine basabileceği sağlam ayaklar ve temeller üzerine oturuyor. Bu bilimsel bilgiden çok yüksek irade ve samimiyet göstererek her türlü baskıya direnç gösterebilecek yönetsel birimler gerektiriyor. Planların bir zamanlar talebe göre yapıldığı Avrupa'ya bağlı Akdeniz kıyı ülkelerinde kıyı kullanım kararları hızla ve devrimsel şekilde değişiyor. Kıyı ve deniz kamunun yüksek faydasına olacak şekilde koruma altına alınıyor. Hassas alanlar söz konusu olduğunda kıyılarda mekânsal planlama ölçü birimi, Hollanda gibi her bir metrekaresinin çok değerli olduğu ülkelerde görüldüğü şekilde “metre” birimi hassasiyetine çekiliyor (SAD, 2010).

Sonuç

Kıyı Yönetimine İlişkin Özel İlkeler başlığı altında Kıyıya Bağımlı Faaliyetler İçin Öncelik İlkesi incelendiğinde kamu yararlarına olması prensibi gereği yatırımların tamamlanabilmesi için gerekirse planlarda değişikliğe gidilebilmesi kolaylaştırıcılığını öne sürer. Bu noktada Araştırma ekibinin değerlendirme raporunda, resmi makamlar nezdinde yazılmış ikincil mektuplarda da ve ikili görüşmelerde tesisin yapılabilmesi için öncelikle Saip Limanı revizyonu veya henüz yapılmamış olan ancak planlanan Karaburun Marinası yatırımına bu kıyı projesinin akuplasyonu önerilerinin önümüzdeki dönemde dikkatle değerlendirileceği kanaatindeyiz. Yukarıda belirtilen ilkeler, Bütünleşik Deniz ve Kıyı alanları Yönetiminin sorunlara çare üretme arayışındaki detaycılık ve çözüm odaklı yaklaşım endişesini kuvvetle ifade eden ve yol gösteren ilkelerdir.

Türkiye’de yetişmiş uzmanlar ve sivil toplumun ilgili yatırımlar söz konusu olduğunda resmi kurumlar tarafından görüşlerinin sorulması ve ciddiyetle dikkate alınması ülkemizde sağlıklı ÇED süreçleri yaşanması noktasında örnek bir adımdır. Dernek olarak deniz ulaşımının önemini farkındayız. İzmir Körfezi çevresi ve Karaburun Yarımadası özelinde karadan yolculuğun uzun ve zahmetli olması, münferit ulaşımın yüksek yakıt tüketimi, emisyonu dezavantajları nedeniyle, Karaburun-Foça-İzmir deniz ulaşım hatlarının çalışmasını kuvvetle desteklemekteyiz. Ancak bunu yaparken yatırım için düşünülen alandan yaklaşık 600 m güneyde Saip Limanı ve yaklaşık 1 km kuzeyde Karaburun Liman ve barınağı varken mevcutda hiç el değmemiş bir alanın doğal yapısının bozulması, deniz ve kıyı habitat tahribatı, önemli iki türe (Akdeniz foku ve deniz çayırları) vereceği zararlar, plaj kullanımı ile uyumsuzluk neticesinde ekolojik servislerin zayıflaması, paralelinde sosyo-ekonomik kayıplar, daha fazla bir maliyetle milli servetin heba edilmesinin Bütünleşik Deniz ve Kıyı Alanları Yönetimi ilkeleriyle örtüşmediği kanaatindeyiz. 25 yıllık tecrübesi olan SAD-AFAG’ın benzeri birçok yatırımda resmi ve özel kurumlarca görüşü alınmıştır. Araştırmacılar, sorumluluklarının hassasiyetinin farkında olarak, görüşlerinin her birinde doğal kaynaklar ve habitatların korunmasını göz önünde bulundurarak, yatırım için en uygun şartları tespit etmeye özen göstermişlerdir. SAD-AFAG, koruma statüsü üst seviyede olan Özel Çevre Koruma Alanlarında da kıyı ve denizlerde benzeri yatırım projeleri hususlarında yönetsel görüş bildirmiştir. Bu ve benzeri kimi çalışmalar aşağıdaki gibi listelenmiştir:

- Gökova Özel Çevre Koruma Alanında Akyaka mendireğinin büyütülmesi ve kapasitesinin artırılması, Akbük, Maden, Akyaka, Akçapınar, Çınar, Karacasöğüt ve benzeri alanlarda balıkçılığın gelişmesi amacıyla çekek yerlerinin tespiti ve önerilmesi

- Foça Özel Çevre Koruma Alanı'nda Yat Limanı projesi ve Balıkçı Limanı kapasitesinin genişletilmesi (Anon., 2010)
- Bodrum Yarımadası'nda Turgut Reis marina
- Bodrum Yarımadası'nda Çatal Ada hurda gemi batırılması ve sualtında dalış alanı oluşturulması
- Antalya / Kaş bölgesinde turistik dalış amaçlı batık dalış alanı
- Antalya Konyaaltı yat marinası

Küresel Dünya'nın her gün değişen talep ve isteklerine "Evet" demeden önce değeri parayla ölçülemeyecek doğal, kültürel ve stratejik kaynakların akılcı kullanımını belirleyen yönetsel karar süzgecimizi üretmemiz gerekiyor. Bütünleşik Deniz ve Kıyı Alanları yönetimi bizlere kaçınılmaz değişim sürecinde gerekli ve doğru miktarda "Evet" ve gerektiğinde de "Hayır" deme kapasitesini kazandırıyor. Bunu yaparken sorumluluğu sadece yöneticilere değil, insana ve topluma da paylaşıyor.

Tesekkür

Çevre ve Orman Bakanlığı (mülga) İzmir İl Çevre ve Şehircilik Müdürlüğü, Karaburun Belediye Başkanlığı, doğa koruma gönüllüleri, Karaburun Yarımadası Ekoturizm Kültür ve Sanat Derneği Başkanı Dr. Mete Erem ve dernek üyeleri ile Karaburun Yerel Gündem 21 Sekreteryası üye ve gönüllü çalışanlarına şu ana kadar Karaburun Yarımadası'nda yapılan tüm araştırma ve koruma projelerinde verdikleri destekten dolayı SAD adına teşekkür ederiz.

Kaynakça

Akyarlı, A., Y. Yüksel, Esin ÇEVİK, Ahmet Cevdet YALÇINER, Işıkhan GÜLER. 2002. Kıyı Bölgesi Yönetimi ve Sorunları. TMH - TÜRKİYE MÜHENDİSLİK HABERLERİ SAYI 420-421-422 / 2002/4-5-6. Nisan 2002. Ankara. S.65-68
http://www.imo.org.tr/resimler/dosya_ekler/fbf81a818760b24_ek.pdf?dergi=173

Anon., 2007. T.C Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Teknik Araştırma ve Uygulama Genel Müdürlüğü, İskenderun Körfezi Kıyı Alanları Bütünsel Planlama ve Yönetim Projesi, 2007, <http://www.csb.gov.tr/dosyalar/images/file/12.pdf>

Anon., 2007. AB Balıkçılık Muktesebat Rehberi icinde 1967/2006/EC sayili tuzuk karari Bandirma Ticaret Odasi, 2007

Anon. 2009. Karaburun Yarımadasında Akdeniz fokunun (*Monachus monachus*) İzlenmesi ve Koruması Projesi Sonuç Raporu. Çevre ve Orman Bakanlığı, İzmir İl Çevre Orman Müdürlüğü. Aralık 2009. İzmir. 120 s.

Anon., 2010. Özel Çevre Koruma Kurumu Başkanlığı Foça Özel Çevre Koruma Bölgesinde Deniz Üstü Araçları Taşıma Kapasitesi Hesaplanması Projesi Sonuç Raporu. Aralık 2010. Ankara

DEU-DBTE.2010. Karaburun Yolcu İskelesi Deniz Florası Raporu, Dokuz Eylül Üniversitesi, Deniz Bilimleri ve Teknolojisi Enstitüsü Raporu. 2010. İzmir.

Gedikli, K., 2012. Geleneksel Balıkçılığı Destekleme Derneği Başkanı. Kişisel Görüşme, Haziran 2012.

Güçlüsoy, H. 2006. <http://www.belgeler.com/blg/10y3/turkiye-nin-orta-ege-kiyilarinda-deniz-memelilerinin-durumu-ve-balikcilikla-etkilesimi-the-status-of-marine-mammals-and-their-interaction-with-fisheries-along-the-central-turkish-aegean-coasts> Mart 2006. İzmir.

SAD 2010. Gökova Özel Çevre Koruma Bölgesi Bütünleşik Deniz ve Kıyı Alanları Yönetim Planlaması Projesi 2009-2010 Sonuç Raporu. <http://sada.org/gokova-projesi/>. Kasım 2010. Ankara

SAD. 2005. Akdeniz'de Sıcak Noktaların Korunması Projesi Sonuç Raporu. AB'ye sunulan rapor. Ekim 2005. Ankara.

Veryeri, N.O. 2003. Küreselleşme ve Karaburun Yarımadası, Akdeniz Foku "*Monachus monachus*" Üzerine Araştırmalar. Yüksek Lisans Tezi, Ege Üniversitesi Çevre Bilimleri Ana Bilimdalı Çevre Sorunları Uygulama ve Araştırma Merkezi. Ege Üniversitesi. Eylül 2003. İzmir. 66 sayfa.