

**TÜRK MÜHENDİS VE MİMAR ODALARI BİRLİĞİ**

**YALOVA İLİ - ALTINOVA İLÇESİ - SUBAŞI BELDESİ  
GEMİ YAPIM TERSANELERİ BÖLGESİ  
İNCELEME VE DEĞERLENDİRME RAPORU**

**KASIM 2005**

**ISBN:** 9944-89-030-8

**Dizgi:** Dijle Konuk

**Baskı:** Mattek Matbaacılık, 0312 229 15 02

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği

Atatürk Bulvarı No: 131 Kat: 9

Bakanlıklar 06640 ANKARA

**Tel:** 0312 418 12 75

**Faks:** 0312 417 48 24

**Web:** [www.tmmob.org.tr](http://www.tmmob.org.tr)

**E-Posta:** [tmmob@tmmob.org.tr](mailto:tmmob@tmmob.org.tr)

**Aralık 2005**

## SUNUŞ

Ülkemiz; 8333 km sahil şeridine sahip olmasına ve kabotaj hakkı konusundaki duyarlılığına karşın, yolcu ve yük taşımacılığı boyutunda deniz ulaşımından, ülke içi ve uluslararası boyutta yeterince yararlanmamaktadır. Dünyadaki ve dolayısıyla Türkiye'deki gemi/yat inşa talebinin değişkenlik gösteren bir sanayi özelliği arz etmesi ve yüksek gemi inşa talebinin doğal sonucu olarak, Ülkemizde mevcutların kapasitelerinin geliştirilmesi yanı sıra, yeni tersane gereksinimleri ortaya çıkmaktadır.

Ülkemizin gereksinim duyduğu yeni tersanelerin yapımını olumlu ve gerekli bulmakla birlikte; tersane gibi bölgesel ölçekte sosyal, ekonomik, mekansal ve çevresel etkileri olan büyük yatırımlarının yerlerinin seçiminde; çevresel ve stratejik özelliklerin, bilimsel ve teknik gereklerin, kamu yararı ve toplumsal çıkarın, anayasal ve yasal mevzuatın, sektörel ve bölgesel planlamaların dikkate alınması gerekmektedir. Bu süreçte, sektöre yönelik bir master plan olmadan ve bölgesel planlamalara dayanmadan yapılacak yatırımların, sonradan geri dönülmesi zor ve telafi edilemeyecek zararların oluşmasına neden olacağı bir gerçektir. Konuya bütünsel yaklaşımdan ve gerekli planlamalar yapılmadan, yalnızca şirketlerin istekleri doğrultusunda yeni tersane yerlerinin belirlendiği de bir gerçektir. Siyasi çıkar ve kişisel rant kaygısıyla, çevrenin, kıyıların ve tarım arazilerinin yağmalandığı da bir gerçektir.

Bu tür parçacı ve çıkarıcı yaklaşımlardan birisi; Yalova-Altınova-Subaşı Beldesi'ni kapsayan Hersek Deltası'ndaki 4.5 km'lik sahil şeridinde deniz dolgusu yapılarak, 40 ortaklı bir şirket tarafından 40 adet tersane kurulması kararıdır. Bölgenin Kuzey Anadolu Fay Zonu üzerinde ve birinci derece deprem kuşağında olması, sahilin bitişiğinde yan sanayi ve ek tesisler ile yeni yerleşimlerin kurulacağı çok verimli tarım arazilerinin bulunması, imar planlarında korunması gereken bu alanlara yönelik farklı planların yapılmasının yanlışlığı gibi haklı gerekçelerle yatırım kararının yanlışlığına dikkat çeken ve kamuoyu desteği arayan Subaşı Belediye Başkanlığı'nın istemi üzerine konuyu gündemine alan TMMOB; yatırım kararını ve sektörü tüm boyutlarıyla araştırmayı ve etkilenen ilgili sektörler açısından gerçeği gerekçeleriyle birlikte kamuoyuna sunmayı gerekli görmüştür. Bu yaklaşım, yargıya taşınan konu hakkında gerekli katkının sağlanmasını da içermektedir.

Yönetim Kurulumuz tarafından görevlendirilen; TMMOB 2. Başkanı Oğuz Gündoğdu, Yürütme Kurulu Üyesi Baki Remzi Suiçmez, Yönetim

Kurulu Üyeleri Tuncay Şenyurt, Nail Güler, İbrahim Vardal, Cemalettin Küçük, İsmail Küçük ve Remzi Sönmez, alanı 11.08.2005 tarihinde yerinde incelemiş ve farklı disiplinlerin ortak görüşü olan “TMMOB Yalova İli-Altınova İlçesi-Subaşı Beldesi Gemi Yapım Tersaneleri Bölgesi İnceleme ve Değerlendirme Raporu”nu hazırlamışlardır. Emekleri için kendilerine teşekkür ediyorum.

Üç yanı denizlerle çevrili ülkemizde, denizyolu taşımacılığının ve gemi sanayinin geliştirilmesini savunan ve bu kapsamda yeni tersanelerin kurulmasını zorunlu gören TMMOB; hazırladığı bu Rapor ile, yalnızca gerçekleri göz önüne sermektedir. Raporumuzun, gerçekleri görmek isteyenlere yol göstermesi ve doğru kararların alınmasına yardımcı olması dileğiyle...

**Mehmet SOĞANCI**  
**TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı**

## **İÇİNDEKİLER**

1. GİRİŞ	7
2. TMMOB RAPORUNUN AMACI VE HAZIRLANIŞ SÜRECİ	10
3. BÖLGENİN ÖZELLİKLERİ	13
3.1. İnceleme Alanı	13
3.2. Bölgenin Nüfus Özellikleri	14
3.3. Bölgenin Topografik Özellikleri	14
3.4. Bölgenin Toprak Özellikleri	14
3.5. Arazi Kullanma Kabiliyet Sınıfları	15
3.6. Bölgede Arazi Kullanma Şekli, Ürün Çeşidi ve Verim	15
3.7. Bölgenin Jeolojik - Jeoteknik Özellikleri ve Depremle İlişkisi	17
3.8. Bölgenin Meteorolojik Özellikleri	19
3.9. Bölgedeki Deniz Akıntıları	20
3.10. Bölgenin Hidrolojisi	21
4. KONUNUN ANAYASAL VE YASAL AÇIDAN İNCELENMESİ	21
5. BÖLGENİN PLANLAMA AÇISINDAN İNCELENMESİ	22
5.1. Subaşı İmar Planı	23
5.2. Yalova-Altınova-Hersek Tersane Amaçlı Dolgu Alanı 1/1000 Ölçekli İmar Planı	23
5.3. Tersane Amaçlı Dolgu Alanı İmar Planının Plan Yapım Süreci Açısından Değerlendirmesi	23
5.4. Tersane Amaçlı Dolgu Alanı İmar Planının Onay Süreci Yönünden Değerlendirmesi	25
5.5. Tersane Yatırımının Bölge Mekansal Yapısına Olası Etkilerinin Değerlendirilmesi	25
5.6. Tersane Yerleşiminin Sektörel Planla İlişkisi	26

5.7. Onaylanan Dolgu Alanı Planının, Üst Ölçekli Planla İlişkisi	27
6. TERSANE KARARININ ÇEVRESEL ETKİLERİ BOYUTUNDA İNCELENMESİ	28
7. DÜNYADA VE TÜRKİYE'DE DENİZCİLİK VE TERSANE GERÇEĞİ	31
7.1. Ülkemizde Tersane Kurmak İçin İzlenecek İşlemler ve Mevcut Mevzuat	33
7.2. Mevcut Tersanelerin Durumu	33
7.3. Yeni Tersane Alanları	34
7.4. Ülkemizdeki Sorunlar	35
7.5. Tersane Yerleşiminde Uyulması Gereken Temel Ölçütler	36
7.6. Türk Tersaneler Master Planı Önerisi	40
8. SONUÇ VE ÖNERİLER	41
GEMİ YAPIM TERSANE BÖLGESİNDEN FOTOĞRAFLAR	47

## I. GİRİŞ

İnsanların ve malların dolaşımını sağlayan ve siyasal düzlemdeki amacı ne olursa olsun dünyayı bütünleştiren ulaşım sektöründeki ana sektörler; kara, deniz, demir ve hava yollarıdır. Dünyadaki tüm ülkeler, olanakları ve gereksinmelerine göre, öncelikle bu sektörler arasındaki dengeyi gözetmek durumdadırlar.

Denizcilik sektörü bağlamında, ulaşım aracı olan gemi inşa ve onarım sanayi önem arz etmektedir. Özellikle turizm sektörü boyutunda, yat sanayi de önemli bir sektör durumuna gelmiştir.

Dünyada ve Türkiye’de gemi/yat inşa ve onarım sanayi; endüstriyel üretimin yan sanayini sürükleyen, döviz ikame eden, istihdam sağlayan önemli bir sektördür. Bu nedenle, gemi/yat inşa sanayi; ülkelerin sanayi politikaları çerçevesince sürekli olarak desteklenmekte ve gerek dünya ticaretine, gerekse gemi inşa arz/talep dengesine bağlı olarak büyük değişkenlikler göstermektedir.

Ülkemizde, diğer dönemlerde olduğu gibi, 2001-2005 yıllarını kapsayan Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı’nda da, gemi/yat inşaatı sektörüne yönelik amaç, ilke ve politikalar belirlenmiş olmasına karşın; özellikle 2002-2003 yıllarında gemi/yat inşa sanayinin dinamikleri çerçevesince, Dünya ve Türk tersaneleri için hızlı değişimler yaşanmıştır.

Ülkemiz; 8333 km sahil şeridine sahip olmasına ve kabotaj hakkı konusundaki duyarlılığına karşın, deniz ulaşımından yolcu ve yük taşımacılığı boyutunda, ülke içi ve sınır ötesi boyutta yeterince yararlanamamaktadır. Deniz ulaşımından yeterli oranda yararlanılması ve kalkınmaya temel olabilecek gemi inşa sektörünün gelişmesi için bu sektöre desteğin artırılması, buna paralel olarak da yeni tersanelerin yapılması ise, bir zorunluluktur.

Ülkemizde son dönemde tersaneleri etkileyen en önemli faktör; özel sektörün üretim kapasitesinin yüksek oranda kullanılmaya başlanmış olmasıdır. Bu süreçte doğal olarak kapasite artırımları gündeme gelmiş, İstanbul/Tuzla Aydınli koyundaki tersanelerin Türk gemi/yat inşa sektörüne gelen talebi karşılamaında zorluklar çıkacağı düşünülerek, yeni tersane bölgelerinin açılması gündeme gelmiştir.

Dünyadaki ve dolayısıyla Türkiye’deki gemi/yat inşa talebinin değişken davranışlar gösteren bir sanayi özelliği arz etmesi ve yüksek gemi inşa talebinin doğal sonucu olarak ortaya çıkan yeni tersane gereksinimleri; başlıca üç ana nedenden dolayı ayrıntılı bir incelemeyi gerektirmektedir.

Birinci olarak; bugün, Dünya gemi inşa talebinin büyük kısmı Doğu Asya üreticisi olarak bilinen Japonya, Kore ve Çin tarafından karşılanmakta; Türkiye'nin de içinde olduğu diğer ülkeler, hedef ürünler seçme ve bu ürünlerde uzmanlaşma yoluyla rekabet güçlerini korumaya çalışmaktadırlar. Bu bağlamda; yeni tersane bölgelerinin, Türk gemi inşa sanayinin seçeceği tip ve büyüklükteki hedef ürünler için uzmanlaşmaya uygun olması gerekmektedir.

İkinci olarak; Dünya ve Türkiye gemi inşa talebinin gelecek yıllarda düşmesi olasılığı karşısında, bu yeni bölgeler, talep düşmesine karşı yeterince esnek yapıda tasarlanmalı ve düşük talep karşısında yeni iş alanlarına uyarlanabilir olmalıdır.

Üçüncü ve son olarak; gerekli planlanma yapılmadan yeni tersane bölgelerinin aktif üretime geçmesinin kaynak israfına neden olacağı açıkça görülmelidir.

Bu üç nedenden dolayı yeni tersane bölgeleri; kısa dönemli gemi inşa ve bakım/onarım amaçlarının dışında; planlı, esnek üretim amaçlı olarak diğer deniz inşa sanayileri ve diğer imalat sanayilerine uyarlanabilir şekilde tasarlanmalı ve bu tersanelerin coğrafi yerleri doğal kaynakları yok etmeyecek şekilde özenle seçilmelidir.

Yeni tersanelerin kurulması sürecinde; yeni yatırımların planlanması için baz oluşturacağı düşüncesiyle, mevcut tersanelerin üretim tipleri ve kapasiteleri, yan sanayinin durumu, deneyimli işgücü, yeni istihdam için eğitim olanakları ve bilgi teknolojileri de, ayrıntılı olarak irdelenmelidir.

Bu aşamada; gemi/yat inşa sanayinin ayrı olarak değerlendirilmesi olanaklı olmayan dört ayrı sanayi yankolu;

- a) gemi bakım/onarım,
- b) gemi söküm,
- c) gemi/yat yan sanayi,
- d) dizayn, eğitim, araştırma, geliştirme ve inovasyon vb. dahil teknik hizmetler sektörleri;

tersane bölgelerinin coğrafi konumları, üretim kapasiteleri, teknoloji düzeyleri ve işgücü faktörleri açılarından gemi/yat inşa sanayiye entegre olmalıdır. Bu nedenle; bu sektörlerin gemi/yat inşa sanayi incelemesi ile birlikte değerlendirilmesi gereklidir.

Ülkemiz için gelinen noktada tüm bu boyutlar değerlendirildiğinde; sektör için genel bir "Master Plan" çalışması yapılması zorunlu duruma gelmiştir.



Çünkü; master plan olmadan yapılacak yatırımlar, sonradan geri dönülmesi zor ve telafi edilemeyecek zararların oluşmasına neden olacaktır.

Gündemde olan “Türk Tersaneleri Master Planı”; mevcut durumun ve yirmi yıl için öngörülen gelişmelerin incelenerek, eski/yeni hedef ürünlerin dünya rekabet ortamında seçilip, bu hedef ürünler için gerekli altyapının, işgücünün ve teknolojinin gereksinimlerinin saptanıp, bu hedefler için tersane bölgelerinin belirlenmesi ve üretim ilke ve politikalarının saptanmasını içermektedir. Ancak, bu master plan henüz uygulamaya geçirilememiştir.

Bu süreçte; Dünya piyasasına gemi yapımı için yapımı düşünülen yeni tersanelerin, iç piyasadaki bakım ve onarım amacıyla ilişkilendirilerek yönlendirilmesi, uluslararası piyasa için yeterli üretimin yapılmasını sekteye uğratacaktır.

Önemli bir diğer konu; Dünyadaki gemi talebi ile ilgili yapılan projeksiyonlarda görülen artışın karşılanması için Ülkemizde yapılacak tersanelerin yerlerinin seçiminde, çevresel ve stratejik özelliklerin de göz önüne alınmasıdır.

Büyük bir yatırım ve istihdam kapasitesi yaratacak olan gemi yat inşa sanayinin kurulduğu bölgede doğal çevre ve ekolojik sistem üzerindeki çevresel etkilerin yanı sıra kentleşme, yerleşme ve ekonomik faaliyetlerin mekansal etkileri de kaçınılmazdır. Bu nedenle

yer seçiminde bölge ve yerleşmelerin mekansal yapısı üzerindeki olası etkilerine de gereken duyarlılık gösterilmelidir.

Özetle; üç tarafı denizlerle çevrili olan Ülkemizde, denizyolları ile ulaşımın geliştirilmesinin ve gemi sanayinin gelişmesinin, ulusal kalkınma için gerekli olan koşullardan biri olduğu görülmelidir. Denizyollarının taşımacılıktaki payının artırılması ise; tersanelerin yapılmasının yanı sıra, limanlarında yapılmasını zorunlu kılmaktadır.

Bu süreçte önemli olan konu; bu sektördeki gelişmeyi sağlayacak yatırımları yaparken, doğal afetleri çok sık olarak yaşayan ülkemizde, doğal kaynaklar ve çevre konusuna da gerekli duyarlılığın gösterilmesidir.

Altını çizilerek vurgulanması gereken nokta ise; gerekli duyarlılığın gösterilmesi durumunda, gemi sanayinin ve denizcilik sektörünün gelişmesinin, çevre ya da doğal kaynakları koruma ile bir karşıtlık içermediğidir.

Aksine; bu tür çarpıtılmış ve yanlış yönlendirilmiş karşıtlıklardan yararlanarak, yalnızca kendi çıkarları için kamuoyunu yanlış yönlendirenlerin niyetlerinin ortaya çıkarılması gerekmektedir.

## 2. TMMOB RAPORUNUN AMACI VE HAZIRLANIŞ SÜRECİ

Ekonomi bilimi genel olarak gereksinmelerin sürekli ve sonsuz, bu gereksinmeleri karşılayacak kaynakların ise sınırlı olduğu öngörüsüne dayanmaktadır. Bu bağlamda; sektörlerin politikaları ve yöntem araştırması, sınırlı kaynaklar ile azami fayda sağlayacak önlem ve yöntemlerin araştırılması ve belirlenmesi çalışmalarına odaklı bulunmaktadır. Sektörlerin politika yöntem araştırması; kısa bir tanım ile, teorik yorumlara, bu yorumlar doğrultusunda analitik, deterministik tanımlamalara ve değerlendirmelere ve en sonunda sonuçların belirlenmeleri tekniklerine dayanmaktadır. Belirli bir sektörün politikaları ve planlama ilkeleri; sorunun fiziki ve ekonomik koşullarına, kaynaklara, olanaklara, bilgi ortamına, bu yönde beliren gereksinimlere ve amaçlara bağlı olarak ortaya çıkan sorunların çözümlerine ve uygulamasına ilişkin ilkeler ve yaptırımlarla olanaklı olmaktadır. Bu ilke ve yaklaşımlar ile belirlenen Türkiye'nin ana politikaları ve stratejileri; sınırlı kaynakların etkin kullanımı açısından değerlendirilmelidir.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde ulaşım ve taşımacılığın deniz yoluyla yapılması, ekonomik avantajlarının yanı sıra, can ve mal güvenliğinin sağlanması için de çok önemlidir. Ağır sanayii ürünlerinin ve benzeri ürünlerin taşınmasında deniz ulaşımının ve demir yolu ulaşımının entegre halinde kullanılması bir zorunluluktur. Bu durum, Ülkemizde ne yazık ki bugüne kadar sürekli engellenmiştir. Gelişmiş ülkelerin ulaşım sistemine bakıldığında ise, bu konudaki çabaların varlığı ve geline nokta açıkça görülmektedir.

Deniz ulaşımı; birim enerji-yük taşıma kapasitesi bakımından en ucuz taşımacılıktır. Eşdeğer yakıt ile 1 km'lik mesafe göz önüne alındığında, karayolu ile 50 ton, demiryolu ile 97 ton ve su yolu ile 127 ton yük taşınabilmektedir.

Ülkemizde; son otuz beş yıl içerisinde karayollarındaki yük ve yolcu taşımacılığının payı artarken, demiryollarının ve denizyollarının payı sürekli azalmaktadır. Oysa; denizyollarının

yük ve yolcu taşınmasındaki payının artırılması için ülkemizdeki liman ve tersanelerin geliştirilmesi olanaklı ve zorunludur. Ancak; öncelikle bu tip tesislerin yer belirlemesi çalışmaları sağlıklı bir şekilde yapıldığında, her konuda herhangi bir zararların oluşması engellenebilecektir. Bu bağlamda; bu tip tesisler için, çevreye etkisi ve çevrenin sosyo-ekonomik yapıya etkileri de değerlendirilerek, uygun öneriler geliştirmek gerekmektedir.

Özetle; denizcilik ve tersane sektörü ile alt sektörlerinin politikaları ve planlama ilkeleri; lojistik ekonomisi, tersane işletmesi, sektör hukuku, bu konuda belirgeleşen temel gereksinmeler, amaçlar, sorunlar, çözüm modelleri ve

sonuçları ortaya konarak belirlenmelidir. Böylesi bir yaklaşımdan uzak ara-  
yırlar, sektörle birlikte, diğer sektörleri de olumsuz etkileyecektir.

Ulaştırma Bakanlığı bünyesindeki Denizcilik Müsteşarlığı'na bağlı Gemi İnşa  
ve Tersaneler Genel Müdürlüğü tarafından medyaya yansıyan bilgilere göre;  
Tuzla Tersanesi'nin gereksinime yanıt veremez duruma gelmesi ve Avrupa  
Birliği'nin beş yıl içinde limanlarına 15 yaşından büyük gemilerin ve yatların  
girmesini yasaklama kararı üzerine, Tuzla'ya yakın yer arayışına girildiği; İzmit  
Körfezi'nde en uygun yer olarak Yalova'nın Altınova ilçesine bağlı Hersek  
mevkiinde mülkiyeti Darülaceze'ye ait olan 1600 dekar bir arazi tespit edildi-  
ği; arazide yat imalat, çekek ve ağır tonajlı gemi imalat sanayiinin kurulmasına  
karar verildiği; kurulacak Hersek Organize Yat ve Gemi Sanayii Bölgesi'nde  
gemi sanayii yan sanayilerinin de bu bölgede toplanması ile birlikte 15.000  
kişiyi istihdamın sağlanacağı; Körfez'in merkezi kanalizasyon arıtma hatlarının  
bu bölgeden geçmesi nedeniyle çevre kirliliği olmayacağı belirtilmiştir.

Yalova Valisi'nin daveti üzerine, yapımı planlanan tersane için Türkiye'nin  
en büyük 40 gemi sanayicisi Yalova Altınova Tersane Girişimcileri Sanayi  
ve Ticaret A.Ş. adında bir girişimci şirket kurmuş ve Hersek'teki 4.5 km'lik  
alanı Hükümetten 49 yıllığına kiralamışlardır.

Siyasi iktidarın bir kararıyla Yalova'da kurulu Organize Sanayi Bölgesi (OSB),  
mevcut sanayi kuruluşlarının bulunduğu yerden başlayarak 2.000 dekarı kap-  
sayacak şekilde genişletilerek Endüstri Sanayi Bölgesi (ESB) ilan edilmiştir.

Ana Muhalefet Partisi tarafından 04.08.2003 tarihinde Anayasa Mahkeme-  
si'nde iptal davası açılan 4916 Sayılı "Çeşitli Kanunlarda ve Maliye Bakanlığının  
Teşkilât ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik  
Yapılması Hakkında Kanun"un Geçici 5. Maddesi ile; İstanbul İli, Tuzla İlçe-  
sinde bulunan Gemi Yapım Sanayi Bölgesindeki tersanelere af getirilmiştir.

Gemi inşa sanayicileriyle yaptığı görüşmelerden sonra sektörden gelen  
tersaneler, limanlar ve yat limanlarıyla özel iskelelerin kurulduğu arazilerin  
kullanıcılara satışı önerisine sıcak bakan Ulaştırma Bakanı Sayın Binali Yıldırım;  
bu amaçla Anayasa'nın 43. maddesi ile Kıyı Kanunu'nun bazı maddelerinin  
değiştirilmesine ilişkin önerisini Bakanlar Kurulu'nun gündemine taşımış, bu  
öneri, "yeni kaynak ve yeni istihdam olanakları yaratılması" gerekçesiyle  
benimsenmiştir. Anayasa değişikliği teklifi, AKP'nin Meclis Grubu'nda imzaya  
açılmış, buna bağlı olarak yapılması planlanan Kıyı Kanunu değişikliği Bakan-  
lar Kurulu'nda imzalanmış, tasarı Anayasa değişikliğinden sonra TBMM'ye  
sunulmak üzere beklemeye alınmıştır. Anayasanın 43. maddesinde yapılması  
planlanan değişiklikle, belli araziler üzerinde kişiler lehine mülkiyet hakkı  
tesisinin usul ve esasları, yasayla düzenlenebilecektir.

**YALOVA İLİ - ALTINOVA İLÇESİ - SUBAŞI BELDESİ**  
**GEMİ YAPIM TERSANELERİ BÖLGESİ**  
**TMMOB İNCELEME VE DEĞERLENDİRME RAPORU**

---

Gelişmeleri değerlendiren Gemi İnşa ve Sanayicileri Birliği; bu konuda Anayasa ve Yasa değişikliği yapılırsa, bu tesislerin bulunduğu arazilerin işleticilere satılacağını; özelleştirme yoluyla kamunun elindeki liman ve iskelelerin de özel sektöre devredilebileceğini; bu arazilerin yabancı ortaklıklara konu edilebileceği gibi, ipotek gösterilip kredi alındığında da yabancı finans kuruluşlarının eline geçebileceğini belirtmiştir

Bu süreçte; Yalova Altınova Tersane Girişimcileri San. ve Tic. A.Ş.'nin, Yalova İli Altınova İlçesi sınırları içerisinde batıda Çavuşçiftliği Köyü'nden doğuda Hersek Burnu'na kadar olan 4.5 ya da 7.5 km uzunluğunda olduğu belirtilen sahil şeridinde "Gemi Yapım Tersaneleri Bölgesi" oluşturmak istemesi üzerine; yörede yaşayan ve tarımla uğraşan Ziraat Yüksek Mühendisi Filiz Fidan'ın tersane yapılacak sahil kesiminin tarımsal önemi bulunduğu ve korunması gerektiği konusunda TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası'na başvurusu üzerine, üç uzman tarafından konu 09.08.2004 yerinde incelenmiş ve hazırlanan 27.09.2004 tarihli "Yalova-Altınova İlçesi'nde Yapılacak Gemi Yapım Tersaneleri Bölgesi İnceleme ve Değerlendirme Raporu", Oda Genel Merkezi tarafından 27.09.2004 tarihinde "Denizcilik Sektörünü, Kıyılarımızı ve Tarım Arazilerimizi Yok Etmeden Geliştirelim" başlıklı Basın Açıklaması ile kamuoyuna duyurulmuştur.

Gelinen noktada; ulusal düzeyde güçlü bir kamuoyu desteği arayan Yalova İli Altınova İlçesi Subaşı Belediyesi Başkanlığı'nın talebi üzerine, TMMOB Yönetim Kurulu; Ülkemizde tersanelerin bir bütün olarak değerlendirilmesi gereği gündemde iken, bu yaklaşımdan uzak şekilde Yalova İli Altınova İlçesi Subaşı Beldesi'nde yapılması düşünülen tersanenin neden gündeme geldiğini, tüm boyutlarıyla araştırmayı ve ilgili sektörler açısından gerçeği gerekçeleriyle birlikte kamuoyuna sunmayı gerekli görmüştür. Bu yaklaşım, şüphesiz, yargıya taşınan konu hakkında gerekli katkının sağlanmasını da içermektedir.

TMMOB; üç yanı denizlerle çevrili ülkemizde, denizyolu taşımacılığının ve gemi sanayinin geliştirilmesini savunmakta ve bu kapsamda yeni tersanelerin kurulmasını zorunlu görmektedir. Ancak; bilimsel gerçeklerin ve Anayasa ile Yasaların çizdiği sınırların göz ardı edilerek, siyasi çıkarlar ve rant kaygısıyla, çevrenin, kıyıların ve tarım arazilerinin yağmalanmasına karşı çıkmaktadır.

Bu amaçla; TMMOB Yönetim Kurulu, 10.07.2005 tarihli Yönetim Kurulu Toplantısında 328 No'lu Kararı ile, Altınova İlçesi'nin Hersek, Subaşı ve Çavuşçiftliği sahillerinde yapılacak gemi ve yat tersanesi inşasına yönelik, yerinde inceleme yapılarak bilimsel ve teknik bir rapor hazırlanması konusunda, oy birliğiyle bir görevlendirme yapmıştır.

07.08.2005 tarihinde, Metin Koncavar, Tuncay Şenyurt, Hür Fırtına ve Coşar Büyükdığan'dan oluşan Gemi Mühendisleri Odası heyeti alanda incelemeler yapmıştır.

Anılan 328 No'lu Karar gereği; TMMOB 2. Başkanı Oğuz Gündoğdu (Jeofizik Mühendisleri Odası), Yürütme Kurulu Üyesi Baki Remzi Suiçmez (Ziraat Mühendisleri Odası), Yönetim Kurulu Üyeleri Tuncay Şenyurt (Gemi Mühendisleri Odası), Nail Güler (Harita ve Kadastro Müh.Odası), İbrahim Vardal (Jeoloji Müh. Odası), Remzi Sönmez (Şehir Plancıları Odası), Cemalettin Küçük (Metalurji Müh. Odası), İsmail Küçük (Meteoroloji Müh. Odası) ile Gemi Mühendisleri Odası Başkanı Metin Koncavar'dan oluşan TMMOB heyeti, 11.08.2005 tarihinde alanda incelemeler yapmıştır.

Yerinde yapılan incelemeler, değerlendirmeler ve gözlemler sonucunda, bölge ve konu ile ilgili hazırlanacak bilimsel ve teknik rapora ilişkin gerekli çalışmalar tamamlanmış ve TMMOB bünyesindeki farklı meslek disiplinlerin ortak görüşü olan bu Rapor hazırlanmıştır.

### **3. BÖLGENİN ÖZELLİKLERİ**

#### **3.1. İnceleme Alanı**

İnceleme alanına giren gemi yapım tersaneleri bölgesi; gemi yapımı konusunda faaliyet gösteren 40 gerçek ve tüzel kişinin girişimi ile kurulmuş olan şirketin beyanına göre, Yalova İli, Altınova İlçesi'nde, batıda Çavuşçiftliği Köyü, doğuda Hersek Burnu'na kadar olan (Çavuşçiftliği-Subaşı-Hersek) 4.5 km uzunluğundaki sahil şeridini kapsamaktadır.

Söz konusu şirket tarafından hazırlanan Gerekçe Raporu'nda; 4.5 km'lik kıyı şeridi boyunca uzanan alanın deniz içerisine doğru ortalama 300-500 m genişliğinde kıyı kenar çizgisi içerisinden denize doğru kalan bölgenin doldurulacağı ve doldurularak elde edilecek bu alanların kıyı kenar çizgisi dışında kalan kısmının da sosyal tesis amaçlı kullanılacağı belirtilmektedir.

Gerekçe Raporu'nda; denizin 300-500 m doldurulmasıyla elde edilecek yaklaşık 180 hektar büyüklüğündeki bu alanların kıyı kenar çizgisi dışında kalan devletin hüküm ve tasarrufu altındaki yerler olduğu, dolayısıyla özel mülkiyete konu olmadığı ve herhangi bir kamulaştırma işlemine gerek olmadığı belirtilmiştir.

Bu saptama, şirketin "doğru yer" değil, "en ucuz yer" arayışının somut bir ifadesi olarak değerlendirilmelidir.

### 3.2. Bölgenin Nüfus Özellikleri

Yalova ili nüfusunun yaklaşık % 10'u Altınova İlçesi'nde yaşamaktadır. Buna karşın, il genelindeki köy nüfusunun % 25,4'ü bu ilçede bulunmaktadır.

Yalova'da nüfus artışı verileri, diğer illere göre farklılıklar göstermektedir. Köy nüfusunun artış gösterdiği illerden birisi olan Yalova'da, şehir nüfusunun düşmesine neden olan etkenlerden en önemlisinin 1998 depremi olduğu açıkça görülmektedir.

	1990			2000			% Artis		
	Şehir	Köy	Toplam	Şehir	Köy	Toplam	Şehir	Köy	Toplam
Yalova	87.032	48.089	135.121	98.661	69.932	168.593	- 10.1	33.3	0.39
Altınova	2.176	13.512	15.688	3.231	19.579	22.801	39.52	37.03	37.38

Altınova İlçesi, her ne kadar Yalova il nüfusunun 1/10'u büyüklüğe sahip olsa da, köy nüfusu ve çiftçi aile sayısı bakımından oldukça yüksek bir orana sahiptir. Altınova'daki çiftçi aile sayısının il geneline oranı % 34,8 olup, 3.035 çiftçi ailesi bu ilçede yaşamaktadır.

### 3.3. Bölgenin Topografik Özellikleri

Tersane alanı olacak asıl yerin, her ne kadar deniz dolgusuyla olacak alana yapılacak olacağı belirtilse de, kıyı bandında belli bir bölgenin de tersaneler ve ek tesisleri için kullanılacağı açıktır. Bu nedenle, tersane inşa alanı olarak gösterilen bölge, özellikle yakın çevresi de dikkate alınarak değerlendirilmelidir. Çünkü, dolgu yapılacak bölge tarımsal üretim bakımından çok önemli bir alanın denize açıldığı koridoru kapatmaktadır.

Tersane Bölgesi, Hersek Deltasının denize açıldığı bir alandır. Burada topografya düz-düze yakın, fizyografya taban arazi olup, eğim genellikle % 0-2 arasında değişmektedir. Hersek deltası uzantısında denizin çok sığ olması, deltasının deniz içerisine doğru oluşturduğu etkiden kaynaklanmaktadır.

### 3.4. Bölgenin Toprak Özellikleri

Yüzlerce yılda oluşan Deltalar, oluşum süreçleri ve yapıları nedeniyle çok verimli topraklardan oluşmaktadırlar. İncelenen bölgede de, en verimli topraklardan olan alüviyal topraklar başat büyük toprak grubudur.

İzmit Körfezi'nin ucundan Sapanca Gölü'ne doğru çok az yükselerek devam eden İzmit Ovası ve doğuda Gölcük kıyıları körfeze dökülen çok sayıda akarsuyun getirdiği malzemenin birikmesi sonucu yer yer genişleyen alüviyal bir şerit içinde, batıya doğru gidildikçe Ulaşlı, Karamürsel ve Ereğli'de bu alüviyal şerit daralmakta ve yer yer son derece incelmekte, Yalova'ya doğru

Hersek ve Lale Dere deltalarında tekrar geniş alanları doldurmaktadır. Ova kenarlarında düşük olan alüvyon kalınlığı ovanın ortalarına doğru 150 m'ye ulaşırken, akarsu ağızlarındaki sellenmeyle oluşmuş alüvyon yelpazeleri ise mil, kum, çakıl ve bloklardan meydana gelmiş olup, sondaj verilerine göre kalınlıkları 30 m civarındadır.

İncelenen bölgedeki topraklar ince ve orta bünyeye sahiptir. Araziler hemen hemen düz eğimli olup, topraklarda erozyon etkisi yok denecek kadar azdır. Arazi kotunun deniz seviyesine yakın ve arazilerin de hemen Marmara Denizi kıyısında yer alması drenaj koşullarının yetersizliğine yol açmaktadır.

### 3.5. Arazi Kullanma Kabiliyet Sınıfları

Toprak ve arazi özelliklerinden dolayı yörede bulunan araziler makine işlemeli tarıma uygun, drenaj sorunu nedeniyle ikinci (IIw) sınıf arazi kullanma kabiliyet sınıfına sahiptir.

Toprak, arazi ve kabiliyet sınıflarına ait bilgiler, Köy Hizmetleri Genel Müdürlüğü tarafından 1991 yılında yayınlanmış olan Kocaeli İli Arazi Varlığı Raporu'nun ekindeki toprak haritasında da açıkça görülmektedir.

### 3.6. Bölgede Arazi Kullanma Şekli, Ürün Çeşidi ve Verim

Yalova'nın toplam tarım alanı 264.702 dekadır. Bu alanın yaklaşık olarak yarısı (113.174 dekar) Altınova ilçesinde bulunmaktadır.

Altınova İlçesi'nde ağırlıklı tarım ürünleri meyve, sebze ve süs bitkileridir. Meyve bahçeleri bakımından Yalova 62.221 dekarlık bir alan kaplarken, bu alanın % 26'sı Altınova'da bulunmaktadır.

Altınova İlçesi'nde yetişen meyveler ve kapladıkları alanlar aşağıdaki tabloda görülmektedir.

Meyve	Alan (da)	Meyve	Alan (da)
Seftali	5.692	Ayva	250
Elma	3.730	Findik	189
Kiraz	2.784	Kivi	83
Erik	1.453	Üzüm	56
Çilek	647	U.Hurmasi	37
Zeytin	551	İncir	29
Armut	359	Dut	20
Ceviz	358	Visne	11

Subaşı Beldesi'nde; 1.200 dekar kivi, 2.000 dekar şeftali ve nektarin, 500 dekar elma, 100 dekar kiraz, 200 dekar erik, 150 dekar armut, 30 dekar ayva üretim alanı, ayrıca 200 dekar sera alanı bulunmaktadır.

İnşa edilmesi planlanan tersane bölgesinin bitişiğindeki topraklar üzerinde bulunan bahçe arazilerinde, yaygın olarak; elma, şeftali, kivi ve erik yetiştirilmektedir. Bahçelerde modern tarım teknikleri kullanılmakta olup, bahçelerin son derece bakımlı olması nedeniyle yüksek verim elde edilebilmektedir. Üreticiler bahçelerini kendi olanakları ile tesis etmiş oldukları kuyulardan sulamaktadır. Bölgede özellikle bodur elma ve kivi bahçelerinin hızla yaygınlaştığı gözlemlenmiştir. Yine, bölgede seracılık önemli bir yer tutmakta, örtü altında sebze ve süs bitkileri yetiştirilmektedir.

Yalova İli; İstanbul, Bursa ve Kocaeli gibi metropollerin orta noktasında olup, bu illerin karayolu ile denizyolu güzergahında bulunmaktadır. Bölgede üretilen sebze ve meyvelerin çok taze olması, nüfus bakımından çok yoğun olan çevre illere kolayca ulaştırılarak sağlıklı tüketilmesine olanak sağlamaktadır. Bu faktörler, Yalova'nın ve ilçelerinin tarım ürünlerinin pazarlanma kolaylığını artırıcı önemli bir etkidir.

### **3.7. Bölgenin Jeolojik-Jeoteknik Özellikleri ve Depremle İlişkisi**

Çavuşçiftliği-Subaşı-Hersek burnu arasında yaklaşık 4,5 km uzunluğunda ve denizin yaklaşık 300 m doldurulmasıyla elde edilecek alanın üzerinde yer aldığı Hersek deltası ve yakın çevresinin, jeolojik-jeoteknik ve depremsellik yönünden Kurulumuzca yerinde yapılan incelemenin yanı sıra, bölgede pek çok kişi ve kuruluş tarafından yapılan jeolojik-jeoteknik araştırmalar ile raporlardan da yararlanılmıştır.

Hacettepe Üniversitesi Mühendislik Fakültesi Jeoloji Mühendisliği Bölümü Uygulamalı Jeoloji Anabilim Dalı tarafından hazırlanan "17 Ağustos 1999 Doğu Marmara Depreminin Jeoteknik Saha İnceleme Raporu", Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Afet İşleri Genel Müdürlüğü Deprem Araştırma Daire Başkanlığı tarafından hazırlanan "17 Ağustos 1999 İzmit Körfezi Deprem Raporu", Zetem Mühendislik Jeoteknik Enjeksiyon Sondaj Ltd. Şti. tarafından hazırlanan "Yalova İli Altınova İlçesi Tersane Alanının Yerleşim Amaçlı Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporu" ve bölgeye yönelik bir çok bilimsel makaleden de yararlanılarak yapılan çalışmalar sonucunda; Hersek deltasının, Kuzey Anadolu Fay Zonu ve Marmara Graben sistemleri tarafından etkilenen doğu-batı uzanımlı aktif bir çöküntü alanı konumundaki İzmit Körfezi'nin güney kesimindeki Armutlu yarımadası olarak adlandırılan yükseltinin kıyısında yer aldığı görülmektedir.



Hersek Deltası; İzmit Körfezi içerisinde gelişmiş Holosen yaşlı en büyük tortul birimdir. Genelde ince taneli, karasal sedimanter birimlerden oluşmuştur. Alüvyon yelpazesi karakterinde olan bölgeye yamaçlardan taşınan malzeme; yamaç eğimine, graviteye ve akış rejimine bağlı olarak iriden inceye doğru giderek değişmektedir.

Delta içinden akan Yalak Dere büyük bir beslenme alanına sahiptir.

“Gemi Tersaneleri Bölgesi” olarak oluşturulmak istenen Çavuşçiftliği-Su-başı-Hersek burnu arasındaki Hersek deltası alanının, denizde ve karadaki kısmı, daha önceden açılan sondajlara göre; siltli kil, killi silt ve yer yer siltli kum bant ve mercceklerinden oluşan litolojik yapıya sahiptir. Bu malzeme ince taneli alüvyal karakterdedir.

Sondaj verilerine göre; SPT-N değerleri,  $N=6$ ,  $N>50$  arasında, zemin grubu CL, CH ve yer yer SM olarak sınıflandırılmış, dayanım parametreleri  $c= 0,80$  kg/cm<sup>2</sup>,  $\phi= 1,60$ , hacımsal sıkışma katsayısı  $mv=0,0160-0,0571$  cm<sup>2</sup>/kg arasında, birim hacim ağırlık  $\gamma_n= 1,763-2.015$  t/m<sup>3</sup> arasında, taşıma gücü değeri  $q_{em}= 1,00-1,70$  kg/cm<sup>2</sup> arasında, oturma değeri  $S= 21-87$  cm arasında bulunmuştur.

“Gemi Tersaneleri Bölgesi” olarak oluşturulmak istenen Çavuşçiftliği-Su-başı-Hersek burnu arasındaki alan, dünyanın en aktif fay zonlarından Kuzey Anadolu Fay Zonunun içindedir.

Aşağıdaki şekilde görüleceği üzere, 17 Ağustos Gölçük Depremi Fayı belirtilen alanın içinden geçmektedir.

1999 depreminin ardından İzmit körfezinde “tsunami” olduğu, Yalçiner (1999) tarafından belirtilmiş, Yarımca, Körfez ve Yalıkent arasındaki kıyılarda İzmit tsunamisinin 2,5 m mertebesine tırmandığı belirtilmiştir. Araştırmacı, Marmara’da son 1000 yılda 11 tsunami olayının meydana gelmiş olduğunu, 1999 depremi ile de 12. tsunaminin geliştiğini öne sürmektedir.

Ş. Can Genç ve Okan Tüysüz tarafından Yalova-Karamürsel arasında yapılan çalışmada; Armutlu Fayı önünde, fay önü döküntüsü şeklindeki yamaç molozlarında 15-20 cm’lik ince bir seviye içinde oldukça bol denizel kavkı (midye kabuğu vs.) ve memeli kemikleri ile dişlerinin birlikte bulunmasının olağan olmadığını, iki farklı tür canlı kalıntısının birlikte bulunmasının çok ani gelişmiş doğal bir afet sonucu olabileceğini belirtmişler; Armutlu yarımadasının kuzey kıyısındaki dağların eteğine kadar ulaşan ani bir deniz ilerlemesinin olduğunu vurgulamıştır. Araştırmacılar, bunu Lale Dere Deltası’nın (Yalova) tarihinde çok önemli bir (veya daha çok) depremin ve bunun sonucunda meydana gelen bir çökme/deniz kabarmasının işaretçisi olarak değerlendirmektedir.

Araştırmacılar tarafından Lale Dere Deltası'nda elde edilen verilere göre; tsunami derecesinin Monge ve Mendoza (1993) çizelgesine göre 2. derecede olabileceği, dalga yüksekliğinin 5-10 m ve suyun ulaştığı maksimum yüksekliğin 4-6 m olacağı, gelişen tahribatla insanlar, evler ve gemilerin sel etkisiyle sürükleneyeceği belirtilmiştir.

ODTÜ ve Güney California Üniversiteleri işbirliğiyle yapılan güncel araştırmalarda ortaya konan tsunami senaryolarına göre; Marmara Denizi'nde 4 m ve daha yüksek tsunami dalgalarının olabileceği ve bunların 5 dakika içerisinde karaya ulaşabileceği vurgulanmaktadır.

İzmit Körfezi'nin morfolojik yapısı tsunami tehlikesini ciddi boyutlara taşıyabilecektir, ayrıca tersanelerin yapılması düşünülen alanın deniz derinliğinin çok sığ oluşu ve konumu, Marmara Denizi'nde oluşabilecek depremde su hareketleri ve tsunaminin çok daha fazla etkili olabileceğini göstermektedir.

Oysa, tersane yapımı sürecinde sığ deniz derinliğinden dolayı denizin doldurulmasının planlandığı belirtilmektedir. 1999 Gölcük Depremi'nde dolgu alanlarındaki büyük ölçekte çökmelerde gözönüne alındığında, yapılması düşünülen dolgu işleminin ciddi bir risk oluşturacağı son derece açıktır.

Bölgede yapılacak yapılar için zeminin taşıma gücü ve oturma değerleri oldukça düşüktür. Zeminin jeolojik-jeoteknik özellikleri temel mühendisliği açısından pek uygun değildir. Yapılacak iyileştirme oldukça yüksek maliyet ve risk getirecektir.

Bölgede yeraltı su seviyesi yüzeye oldukça yakındır. Siltli kil, killi silt ve yer yer siltli kum bant ve mercerklerinden oluşan bu tür malzemeler, büyük depremlerde sıvılaşma ve yanal zemin büyütmesi gibi yapılara büyük zarar veren davranışlar göstermektedir.

1999 depreminde Yalak Dere'nin denize döküldüğü yerde bol miktarda sıvılaşma hatları ve muhtemelen zemindeki yanal yayılma davranışının göstergesi olan kırıklar ve bloklanmalar görülmüştür.

Beklenen Marmara Depremi'nde Hersek Deltası'nın jeolojik yapısı sıvılaşma ve zemin büyütmesine çok duyarlı olduğundan, bu olaylar, yapılar üzerinde çok büyük yıkıcı etki yaratacaktır.

"Gemi Tersaneleri Bölgesi" olarak oluşturulmak istenen Çavuşçiftliği-Subaşı-Hersek Burnu arasındaki alanın jeolojik-jeoteknik özellikleri, temel mühendisliği açısından zayıf zemin özelliğindeki yapısı, dünyanın en aktif fay zonlarından Kuzey Anadolu Fay Zonu'nun içinde oluşu, sıvılaşma ve zemin büyütmesi ve tsunami gibi olguların yapılar ve insan yaşamı üzerinde yıkıcı

olumsuz etkilerinin, beklenen Marmara Depremi veya Depremleri için dikkate alınması, yer seçiminde daha dikkatli ve ayrıntılı çalışmalar yapılarak karar verilmesini zorunlu kılmaktadır.

Alanla ilgili düzenlenen çeşitli raporlardaki ortak öneriler, depremsellik açısından şu şekilde sıralanabilir:

- Gerek depremden hasar gören yerleşim birimlerinde, gerekse diğer bölgelerimizde bundan böyle yer seçimi çalışmalarına gereken önem verilmelidir.
- Yer seçimi çalışmaları, imara açılacak bölgelerde geniş alanları kapsayacak şekilde jeolojik-jeoteknik etütler yapılarak yürütülmeli ve bu amaçla yerleşim alanlarında jeolojik ve yapısal özelliklerin ve zemin koşullarının yanısıra, sıvılaşma potansiyeli, heyelan, taşkın gibi doğal afet riskleri de belirlenerek hazırlanacak olan mühendislik jeolojisi ve jeofiziğini içeren “arazi kullanım haritaları” esas alınmalıdır.
- Sadece yapı alanındaki (parsel bazında) zeminlere ait zemin emniyet getirilmesi ve zeminin oturma karakteristikleri gibi hususların belirlendiği klasik zemin etüdünün kapsamı dışına çıkılarak, özellikle depreme karşı hassas bölgelerde; aktif (diri) fayların konumları ve jeolojik faktörleri başta olmak üzere sıvılaşma riski (gevşek toprak zeminlerde) ve zemin

hakim periyodu gibi zeminlerin dinamik özelliklerini de kapsayan jeolojik-jeoteknik etütlerin yaygınlaştırılması ve denetimi önem taşımaktadır.

Özetle; tersane yeri olarak belirlenecek alanların, yukarıda belirtilen tehlike ve risklerin olmadığı yerlerde seçilmesi gereği karşısında, Hersek Deltası ve bunun gibi benzer özellik taşıyan yerlerde tersane kurulmamalıdır.

### **3.8. Bölgenin Meteorolojik Özellikleri**

Bölge, deniz iklimine sahip bir alandır. Alan, özellikle iki ana hava hareketlerinden etkilenmekte olup, bölge deniz ve kara meltemlerinin etkisindedir. Havzanın güneyinden gelen hava kütleleri fon etkisiyle bölgede hava sıcaklığının artmasına neden olmaktadır. Denizden gelen hava kütlesi ise bölgedeki nemin artmasına neden olurken, adyabatik soğumanın etkisi oluşmadan tarımsal alanı geçtikten sonra yükselmekte ve soğumaya bağlı olumsuz etki oluşturmadan yüksek kesimlerde adyabatik özelliğini göstermektedir. Bütün bu nedenler, bölgede yetişen tarımsal ürünlerde çeşitlilik sağlamanın yanı sıra, kaliteli üretimin de gerçekleşmesini sağlamaktadır.

Bölgede denizin doldurulması ve sahilde yapılacak yapılar, deniz ile bölgenin etkileşimini kesecektir. Kara meltemleri yapılarda sıkışarak seviye ve yön değişimine neden olacağı gibi, etkileme yüksekliği de değişeceğinden tarımsal üretim yapılan alandaki etkisi değişecektir. Deniz meltemleri ise, tarımsal alana giremez duruma gelecektir. Meltemlerin yanı sıra, rüzgarlar da benzer şekilde tarımsal alan üzerindeki etkisini yitirirken, sıcaklık ve nem değerlerinin değişmesine neden olacaktır. Bu durum, meteorolojik özelliklerin değişmesine neden olacağı için tarımsal üretimin olumsuz etkilenmesine de neden olacaktır.

Coğrafi konum olarak deniz, körfez girişlerinde bulunan bölgelerin lokal olarak çok özel durumlar gösterdiği bilinmektedir. Bu durumun kesin olarak ortaya konması için meteorolojik ölçümler gerekmektedir. Bu bağlamda Tersane bölgesi, mikro özellikleri bakımından çok farklılık göstermesi nedeniyle, lokal olarak değerlendirilmeli ve Yalova ölçümleriyle doğrudan değerlendirilmemelidir. Bu durumda, bölgede özel meteorolojik parametrelerin ölçümü yapıldığında mikro klimatolojik özelliğinin kendisine has durumu ortaya çıkacaktır. Nitekim, bölgenin çok özel ve üretim bakımından özel bir durum gösterdiği, yetişen ürünlerden de anlaşılmaktadır.

Rüzgar hız değerlerine bakıldığında; kuzeyli rüzgarların güneyli rüzgarlara oranla daha hızlı olduğu görülmektedir. Rüzgarın esme sayılarına bakıldığında ise; güneyli rüzgarların kuzeyli rüzgarlara yaklaşık olarak eşit olduğu görülmektedir. Hız bakımından daha hızlı olan rüzgarlar, kıyıya doğrudur. Bu veriler ışığında, güneyli rüzgarların fon etkisiyle bölgede özel bir klimatolojik alan oluşturduğu gerçeği görülmektedir. Kış aylarındaki güneyli rüzgarlar da bu durumu ortaya koymaktadır. Bu değerlendirme Yalova ölçümlerine göre yapılmıştır. Ancak bu değerlerin daha da gerçekçi olabilmesi için bölgede meteorolojik ölçümlerin mutlaka yapılması gerekmektedir.

Sonuç olarak, bölgede yapılacak olan tersane, mevcut tarım alanının iklim özelliklerinin değişmesine neden olacaktır. Bu durum, mevcut tarımsal üretimi olumsuz şekilde etkileyecektir.

### **3.9. Bölgedeki Deniz Akıntıları**

Bölgede yüzey akıntılarının kuzey ve kuzey doğuya doğru olması, Yalova istasyonunda ölçülen rüzgar değerlerinin bu bölge için geçerli olmadığını göstermektedir. Yüzey akıntıları rüzgara paralel bir özellik göstermesi gerekir. Oysa bu raporda da görüleceği gibi rüzgar hızları ve yönlerine göre deniz yüzey akıntısı tam ters bir durum göstermektedir.

Bölge sığ olduğundan tamamen meteorolojik koşullara bağlıdır. Yüzey ve

dip akıntıları için yapılan ölçümlerde o anki meteorolojik parametreler ve özellikle rüzgar ölçülmediğinden, bu ölçümlerle yüzey akıntıları üzerinde genel bir değerlendirme ile temsili olarak kabul mümkün değildir.

### 3.10. Bölgenin Hidrolojisi

Bölgedeki Hersek deltasını, Yalak Deresi oluşturmuştur. Bu oluşum, yüzyıllarca yaşanan yüzey akıntılarının ve tektonik hareketler sonucu ortaya çıkmıştır. Bu durum, aynı zamanda taşkın alanının sönmüldüğü alanı oluşturmaktadır. Bu alanın taşkından korunması için nehir yatağının kanal ve benzeri yapılarla düzenlenmesi, alanın yapısını tamamen bozacak niteliktedir. Özellikle havza bir bütün olarak ele alındığında; Yalova yolunun güneyinde kalan kısmın taşkın alanında olduğu, taşkın sönmüneceği alanda düzenleme yapmanın bölge için hiçbir fayda getirmeyeceği görülmektedir. Bu durum, bölgenin hidrolojik özelliğe bağlı olarak genel özelliğinin olumsuz yönde değiştirilmesine de neden olacaktır.

Yalak Deresi'nin debisi kış aylarında yükselmektedir. Yazları havzanın güneyinden yani yüksek kotlarından sulamaya alındığı için yazları su oldukça azalmaktadır. Havza geniş bir alana sahip olduğundan bölge taşkın riski altındadır. Bölgede yapılan yanlış yapılaşmalar Yalak Deresi'nin önünü kapamış durumdadır. Yukarıda da belirtildiği gibi, Yalova yolunun alt kısmında kalan alanda yapılacak herhangi bir taşkın önleme yapısı görev yapamayacaktır. Aksine, Hersek Deltası'nın olduğu alanda taşkın önleyici bir yapının yapılması, deltanın özelliğini ortadan kaldıracaktır.

## 4. KONUNUN ANAYASAL VE YASAL AÇIDAN İNCELENMESİ

Anayasamızın 166. Maddesi; *“Ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmayı, özellikle sanayi ve tarımın yurt düzeyinde dengeli ve uyumlu biçimde hızla gelişmesini, ülke kaynaklarının döküm ve değerlendirilmesini yaparak verimli şekilde kullanılmasını planlamak, bu amaçla gerekli teşkilatı kurmak Devletin görevidir”* hükmüne amirdir.

Anayasa'nın 43. maddesine göre; Devletin hüküm ve tasarrufu altında bulunan kıyılar, özel mülkiyete konu olamazlar ve kıyılardaki uygulamalarda “kazanılmış hak” ilkesine dayanılmaz. Sahil şeritleri ve kıyılar, kişilerin yararlanacağı doğal çevreyi oluşturur.

Anayasa'nın 56. maddesi gereği; herkes, bu çevrede sağlıklı ve dengeli bir yaşam hakkına sahiptir.

Çevrenin korunmasına yönelik 56. madde ile birlikte, Anayasanın mülkiyet

hakkının kullanımını düzenleyen 35. Maddesi; herkesin mülkiyet ve miras haklarına sahip olduğunu belirttikten sonra, “mülkiyet hakkının kullanılması toplum yararına aykırı olamaz” demektedir. Bu sınırlama, her türlü mülkiyet için, dolayısıyla toprak mülkiyeti için de geçerlidir.

Anayasanın 44. maddesi ile Devlete, “toprağın verimli olarak işletilmesini korumak ve geliştirmek”; 45. maddesi ile de, “tarım arazileri ile çayır ve meraların amaç dışı kullanılmasını ve tahribini önlemek” görevlerini yüklemiştir.

Anayasanın bu hükümleri yanı sıra; 3621 sayılı Kıyı Yasası'nın 6. maddesine göre; kıyıda, uygulama imar planı kararı ile; iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları gibi 'kıyının kamu yararına kullanımı ve kıyıyı korumak amacıyla yönelik alt yapı ve tesisler' ile, tersane, gemi söküm yeri ve su ürünlerini üretim ve yetiştirme tesisleri gibi 'faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılımları mümkün olmayan' yapı ve tesisler yapılabilir.

Kıyı Kanunu'nun Uygulanmasına Dair Yönetmeliğin 13. maddesine göre bu tesislerin yapılması; “onaylı uygulama imar planlarına uyulması ve çevre kirliliğinin önlenmesine ilişkin tüm önlemlerin alınması”na bağlıdır.

19.07.2005 tarih ve 25880 sayılı RG'de yayımlanan 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu'nun 4. maddesine göre; “Devletin hüküm ve tasarrufu altında ve Hazinenin özel mülkiyetinde olan araziler ile kamu kurumlarına, gerçek ve tüzel kişilere ait olan arazilerin mülkiyet hakkı kullanılırken toprağın; bitkisel üretim fonksiyonu, endüstriyel, sosyo-ekonomik ve ekolojik işlevlerinin tamamen, kısmen veya geçici olarak engellenmemesi amacıyla araziyi kullananlar, bu Kanunun öngördüğü tedbirleri almakla yükümlüdür.” 10. madde; “Tarım arazileri, bu Kanunda belirtilen istisnalar hariç olmak üzere, arazi kullanım plânlarında belirtilen amaçları dışında kullanılamaz.” şeklindedir. 25. madde ise; “3.5.1985 tarihli ve 3194 sayılı İmar Kanununun 8 inci maddesinin birinci fıkrasına aşağıdaki (c) bendi eklenmiştir. c) Tarım arazileri, Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanununda belirtilen izinler alınmadan tarımsal amaç dışında kullanılmak üzere plânlanamaz.” hükmünü içermektedir.

## 5. BÖLGENİN PLANLAMA AÇISINDAN İNCELENMESİ

Tersane, dolgu planı planlama süreçleri ve bölgeye olan etkileri açısından incelendiğinde aşağıdaki saptama ve değerlendirmeler yapılmıştır:

### 5.1. Subaşı İmar Planı

Tersane yapılması planlanan alan Subaşı ve Altınova Belediyelerinin kıyı kesiminde yer almaktadır. Subaşı yerleşmesi denizden 3 km. içeride sırtlar üzerinde kurulmuştur. İller Bankası tarafından 2001 yılında yapılmış olan imar planı 2015 yılını hedeflemekte olup, planlama nüfusu 5500 kişidir. Yerleşme alanları planda ova kesimindeki tarım alanlarını koruyucu biçimde, tarımsal açıdan verimli olmayan, zemin nitelikleri açısından yerleşmeye uygun ve iklimlendirme açısından yaşanabilir nitelikteki yamaçlarda planlanmıştır. 1999 Marmara Depremi sonrası planlanan kalıcı konutlar da yerleşmenin güneybatı sırtlarında yapılmıştır. Subaşı'nın sahil şeridinde park, rekreasyon ve plaj gibi halkın kıyılardan yararlanmasına yönelik kullanımlar planlanmış, bu tesislerin yapımı için kamu arazilerinden başlanarak Belediyece ağaçlandırma yapılmış ve düzenleme çalışmaları sürdürülmektedir. Subaşı İmar Planı, beldenin bugünkü ve gelecekteki ihtiyaçlarına cevap veren, doğaya, ekonomik ve sosyal gereklere uygun bir plan olarak değerlendirilmektedir.

### 5.2. Yalova-Altınova-Hersek Tersane Amaçlı Dolgu Alanı 1/1000 Ölçekli İmar Planı

Yalova Altınova Tersane Girişimcileri A.Ş., kuruluşundan sonra Subaşı Belediyesine başvurarak tersane yatırımı için izin istediğinde, Belediye, imar planının yeni ve yeterli olduğunu ve dolayısıyla yeni bir plana gerek olmadığını bildirmiştir.

İlgili yerel yönetimden olumlu görüş alamayan yatırımcı kuruluş, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na başvurmuş ve tersane amaçlı dolgu alanının 1/1000 ölçekli imar planı Bakanlıkça 28.04.2005 tarihinde onaylanmış, askıya çıkartılması için 20.05.2005 tarihinde yerel yönetimlere dağıtımını yapmıştır. Planda, kıyı kenar çizgisinin deniz yönünde 300-500 metre eninde, 4500 metrelik kıyı bandını kapsayan dolgu alanı, yaklaşık 180 hektardır. Güneyinden 30 metrelik bir toplayıcı yol ile karayoluna bir bağlantı yolu bırakılmış, iskeleler ve mendirekler planda gösterilmiştir.

### 5.3. Tersane Amaçlı Dolgu Alanı İmar Planının, Plan Yapım Süreci Açısından Değerlendirmesi

Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmeliğin 14. maddesi planlama sürecinde yapılması gereken araştırmalar ile kamu kuruluşlarının görev ve yetki alanlarında planı etkileyecek yatırımlar ve kısıtlayıcı faktörleri kapsayan bilgi ve görüşlerin alınmasını öngörmektedir. Planlama (ve ÇED) sürecinde ilgili kuruluş görüşlerine başvurulduğu görülmekle birlikte, bazı

kuruluşların öneri ve uyarı niteliğindeki görüşleri yatırım kararı ve plana yansıtılmamıştır.

Tarım ve Köy İşleri Bakanlığı Koruma ve Kontrol Genel Müdürlüğü'nün bu büyüklükteki bir deniz dolgusunun, deniz flora ve faunasına, su kalitesine, su ürünleri potansiyeline olası olumsuz etkileri konusundaki görüşleri; Ulaştırma Bakanlığı DLHMİ Genel Müdürlüğü'nün dolgu alanı geri saha kullanımları ve şehriçi yol bağlantılarının Ulaştırma Bakanlığı ve yerel yönetimlerce de incelenmesi gereği konusundaki görüşleri; BOTAŞ'ın boru hattı çevresinde güvenlik bölgesi oluşturulması ve 400 metreden fazla yaklaşılması istemi gibi görüş ve önerileri; yatırım kararları ve planı etkileyici nitelikte olmalarına karşın dikkate alınmamıştır.

Ayrıca, dolgu planı öncesinde, çeşitli kamu kurumlarından görüş alınmış olsa da, bu görüşler, yalnızca, plan onama sınırları içine ilişkin olduğu için bütünsel bir değerlendirmeye olanak vermemektedir.

Plan kararını yönlendiren temel verilerden olan yerleşim amaçlı jeolojik etütlerin yapılması ve plan kararlarının buna dayalı olarak verilmesi yasal bir zorunluluk olup, Plan Yapım Yönetmeliğinin yanı sıra, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca yayınlanan birçok genelgede de bu husus vurgulanmıştır.

Tersane Amaçlı Dolgu Alanı İmar Planı'nın ise, geçerli bir jeolojik etüte dayanmaksızın onaylandığı anlaşılmaktadır.

Oysa, onaylı İmar Planı'nın 2 nolu plan notunda, plan onama sınırları içinde kalan alanlara ilişkin jeolojik-jeoteknik etüt raporları onaylanmadan hiçbir şekilde uygulamaya gidilemeyeceği, yapılacak jeolojik-jeoteknik etüt raporlarında, anılan alanda tersane kullanımının yapılmaması yönünde yerbilimsel sonuçların çıkması halinde, bu hususun Bakanlığa bildirileceği ve planın iptal edileceği hükmü getirilmiştir.

Benzer biçimde, Ulaştırma Bakanlığı DLHMİ Genel Müdürlüğü'nün ve Çevre Bakanlığı'nın ÇED Raporu onayı da jeolojik-jeoteknik etüt raporu yapımına ve etüt sonuçlarına bağlanmıştır.

Bu hükümler ileride yapılacak jeolojik-jeoteknik etüt raporunun bilimsel sonuçlarını etkilemeye yönelik baskı oluşturabilir.

Söz konusu yatırımın büyüklüğü, konumu, Kuzey Anadolu Fay Zonu'nda ve I. Derece Deprem Bölgesi'nde yer aldığı düşünülürse bu eksikliğin yaşamsal ve telafisi olanaksız bir hata olduğu da görülecektir.



#### **5.4. Tersane Amaçlı Dolgu Alanı İmar Planının Onay Süreci Yönünden Değerlendirmesi**

Dolgu alanı imar planına ilişkin onay sürecinde de eksiklikler vardır. Kıyı mevzuatına göre, kıyı ve dolgu alanına ilişkin imar planları, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından onaylanmaktadır. Bakanlık bu yetkisini ilgili yerel yönetimlerin görüşlerini de alarak yerine getirmektedir.

Bu uygulama mevzuatın gereği olduğu kadar, kararların katılımcı bir yöntemle alınması, yerel aktörlerin bölgelerine yapılacak yatırımlarda söz sahibi olmalarının da bir gereğidir. Özellikle tersane gibi bölgesel ölçekte sosyal, ekonomik, mekansal ve çevresel etkileri olan kararlarda yerel yönetimlerin ve halkın kararlara katılımı önem kazanmaktadır.

Tersane amaçlı dolgu imar planı ve ÇED Raporu onayında ise, halkın katılımının kısıtlandığı ve ilgili yerel yönetimin görüşlerinin dikkate alınmadığı bir süreç izlenmiştir.

#### **5.5. Tersane Yatırımının Bölge Mekansal Yapısına Olası Etkilerinin Değerlendirilmesi**

Kıyıda tersane yatırımına yönelik olarak onaylanan dolgu imar planında öngörülen yatırımların gerçekleşmesi durumunda; Subaşı imar planının dengesinin bozulması, bölgede yerleşme düzeni ve ekonomik faaliyetlerde tarımdan sanayiye ve hizmetlere sektörel kaymaların gerçekleşmesi kaçınılmaz görülmektedir.

Tersane ve yan sanayilerinin dolgu alanı ile sınırlı bir alanda yapılması halinde dahi, burada yer alacak faaliyetlerin, ulaşım, konut, ticaret, hizmet vb. alan taleplerinin bölge içinde yeni yerleşim talepleri doğurması beklenmektedir.

İmar Planı'nda ve ÇED Raporu'nda, tersanede yer alacak sanayi, yan sanayi ve inşaa aşamasında çalışanların yerleşimine ilişkin hiçbir öngörüde bulunulmamıştır.

Yatırımın dolgu, inşaat ve işletmeye geçiş aşamalarında; konut, sosyal ve kültürel hizmetler, ticaret, ulaşım, altyapı amaçlı yerleşim alanlarına ihtiyacın ortaya çıkması kaçınılmazdır. Bu durum yeni ve plansız bir kentsel gelişmenin kışkırtıcı unsuru olacaktır.

Bölgenin tarımsal kaynakları ve afet riskleri göz önüne alındığında, plansız gelişmenin mekansal boyutunun öne çıkarak, yeni yerleşim riskleri oluşumuna neden olması ve yaşamsal sorunlar yaratması bugünden açıkça görülmelidir. Bu durumun, tarımda doğal ve ekonomik kaynak kaybına neden olacağı da unutulmamalıdır.