

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

**KIRSAL ARAZİNİN KENTSEL ARSAYA
DÖNÜŞÜMÜNDE İMAR PLANLARI VE ULAŞIM
YATIRIMLARININ ETKİSİ; ŞİLE ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

ADEM AVGIN

İSTANBUL, 2015

**T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ**

**FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ**

**KIRSAL ARAZİNİN KENTSEL ARSAYA
DÖNÜŞÜMÜNDE İMAR PLANLARI VE ULAŞIM
YATIRIMLARININ ETKİSİ; ŞİLE ÖRNEĞİ**

Yüksek Lisans Tezi

ADEM AVGIN

Tez Danışmanı: Doç. Dr. SIRMA R. TURGUT

İSTANBUL, 2015

T.C.
BAHÇEŞEHİR ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ
KENTSEL SİSTEMLER VE ULAŞTIRMA YÖNETİMİ

Tezin Adı: Kırsal Arazinin Kentsel Arsaya Dönüşümünde İmar Planları ve Ulaşım Yatırımlarının Etkisi; Şile Örneği
Öğrencinin Adı Soyadı: Adem AVGIN
Tez Savunma Tarihi: 10.04.2015

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğu Fen Bilimleri Enstitüsü tarafından onaylanmıştır.

Doç. Dr. Nafiz ARICA
Enstitü Müdürü
İmza

Bu tezin Yüksek Lisans tezi olarak gerekli şartları yerine getirmiş olduğunu onaylıyorum.

Prof. Dr. Mustafa ILICALI
Program Koordinatörü
İmza

Bu Tez tarafımızca okunmuş, nitelik ve içerik açısından bir Yüksek Lisans tezi olarak yeterli görülmüş ve kabul edilmiştir.

Jüri Üyeleri

İmzalar

Tez Danışmanı
Doç. Dr. Sırma R. TURGUT

Üye
Doç. Dr. Hülya YAKAR

Üye
Yrd. Doç. Dr. Nilgün CAMKESEN

ÖNSÖZ

Bu tezin hazırlanma sürecinde desteklerini esirgemeyen herkesten bahsedebilme olanaksızlığının üzüntülü bilincinde olarak her zaman benimle beraber olan yarım kaldığım zamanlarda cesaretleriyle beni tamamlayan herkese teşekkür ederim. Bununla birlikte tezin yazılma sürecinde gerek bilgi, birikim ve deneyimleri gerek hoşgörü ve yardımseverliği ile büyük destek aldığım başta danışman hocam Doç. Dr. Sırma TURGUT olmak üzere hayatım boyunca varlıklarını büyük bir lütuf bilip yüreğimde taşıdığım ailem ile anlayışı ve şefkatiyle her anımı güzel kılan eşime teşekkür ediyorum.

İstanbul, 2015

Adem AVGIN

ÖZET

KIRSAL ARAZİNİN KENTSEL ARSAYA DÖNÜŞÜMÜNDE İMAR PLANLARI VE ULAŞIM YATIRIMLARININ ETKİSİ; ŞİLE ÖRNEĞİ

Adem AVGIN

Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi

Tez Danışmanı: Doç. Dr. Sırma TURGUT

Nisan 2015, 113 sayfa

Dünyada ve ülkemizde yerleşmeler; çeşitli kriterler göz önünde tutularak farklı bilim dalları tarafından farklı şekilde sınıflandırılmıştır. Temelde kırsal ve kentsel olarak ayrımı yapılan bölgelerde; çeşitli koruma ve kalkınma politikaları ve planlama çalışmaları yapılmıştır. Özellikle planlama çalışmalarının fiziki mekanda ortaya çıkardığı değişiklikler nüfus yapısındaki artışlar ve değişimlerle birlikte kent formunun belirlenmesine öncülük etmektedir. Ulaşım altyapılarındaki meydana gelen değişiklikler ile birlikte kırsal veya kentsel alanlar öngörülemeyen bir yayılma sürecine girmektedir. Şile ilçesinde geçmiş dönemlerde yapılan çalışmalarda kırsal yerleşme özelliğinin korunmasına yönelik planlama yaklaşımları göz ardı edilmiş veya bu özelliğini korumaya yönelik uygun politikalar üretilmemiştir.

Bu çalışmada; İstanbul Metropolünün sınırları içinde yer alan doğal yapısı gereği kentsel yaşamdan uzak Şile'nin kırsal özelliklerinin imar planlarının ve ulaşım yatırımlarının etkisi ile azalarak, kırsal alanlarda ortaya çıkacak kentsel özelliklerin buna bağlı kent makroformunun nasıl dönüşeceği açıklanmaya çalışılmıştır.

Anahtar Kelimeler: Kırsal Yerleşme, Kentsel Yayılma, Kentsel Arsa, Makroform, Ulaşım.

ABSTRACT

Adem AVGIN

THE IMPACT OF PLANS AND TRANSPORTATION INVESTMENTS ON TRANSFORMATION OF RURAL LAND URBAN LAND: SİLE

Urban Systems and Transportation Management

Supervisor: Doç. Dr. Sırma TURGUT

April, 2015, 113 pages

Settlements in the world and in our country are classified in different ways by different branches of science by considering. There are various preservation & development policies and planning studies in the region which basically made rural and urban distinctions. In particular, the changes which revealed in the physical space of the work, increasing and changes in the number of population lead the determination of the urban form. Rural and urban areas enter into the process of an unpredictable propagation process with the changes occurring in transport infrastructure. The planning approach for the protection of rural settlement was ignored in previous studies in Şile or appropriate policies for the protection of this property has not been produced.

In this study, it has attempted to explain how to transform of the city macroform in the urban characteristics that occur in rural areas with the rural characteristics of the development plan and decreasing the impact of transportation investments of Şile which is located within the boundaries of Istanbul Metropolitan and also is far away from urban life due to the natural structure.

Keywords; Rural Settlements, Urban land, Urban Sprawl, Macro form, Transport.

İÇİNDEKİLER

TABLolar	X
ŞEKİLLER	XI
KISALTMALAR	XIII
1. GİRİŞ	1
1.1 AMAÇ	1
1.2 VARSAYIM	2
1.3 KAPSAM	2
1.4 YÖNTEM	2
2. KAVRAMSAL YAKLAŞIM	4
2.1 KIRSAL VE KENTSEL YERLEŞME	4
2.1.1 Kırsal Yerleşme Kavramı	4
2.1.2 Kentsel Yerleşme Kavramı	9
2.1.2 Kırsal ve Kentsel Toprak Kavramı	13
2.2 KENTSEL ÇEPER KAVRAMI	16
2.2.1 Kentsel Büyüme Kavramı	16
2.2.2 Kentsel Saçaklanma Kavramı	17
2.2.3 Kentsel Saçaklanmanın Nedenleri	20
2.2.4 Kentsel Ekonomik Teoriye Göre Kentin Saçaklanması	20
2.2.5 Kentsel Yayılmanın Ekonomik Etkileri	21
3. ŞİLE İLÇESİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ	23
3.1 TARİHÇE VE İDARİ YAPILANMA	23
3.1.1 Tarihçe	23
3.1.2 İdari Yapı	24
3.2 DEMOGRAFİK YAPI	27
3.3 EKONOMİK YAPI	33
3.4 ULAŞIM	36

4. ŞİLE’NİN MEKANSAL GELİŞİMİ VE MAKROFORMUN DEĞİŞİM SÜRECİ.....	41
4.1 1990 ÖNCESİ	41
4.2 1990 – 2004 ARASI.....	47
4.3 2004 - 2009 ARASI.....	54
4.4 2009 SONRASI	59
5. ŞİLE KENT MAKROFORMUNU ETKİLEYEN OLGULAR.....	73
5.1 SINIRLAR VE KORUMA ALANLARI	73
5.1.1 Su Havzaları	73
5.1.2 Tarım Alanları.....	78
5.1.3 Orman Alanları	83
5.1.4 Sit Alanları.....	87
5.2 TURİZM ÇEŞİTLERİ.....	90
5.2.1 Kıyı Turizmi.....	90
5.2.2 Doğa Odaklı Turizm	91
5.2.3 Günübirlük Turizm.....	92
5.2.4 İkinci Konut.....	93
6. SON DÖNEMİN BÜYÜK PROJELERİ VE ULAŞIM YATIRIMLARI.....	96
6.1 3. KÖPRÜ VE 3. HAVALİMANININ ŞİLE’YE ETKİSİ.....	96
6.2 KARAYOLU YATIRIMLARININ ETKİSİ.....	103
7. SONUÇ VE DEĞERLENDİRME	107
KAYNAKÇA	115

TABLULAR

Tablo 1.1: Bazı Ülkelerde OECD Kriterlerine Göre Nüfusun Oransal Dağılımı	5
Tablo 1.2: Şehir Kriterinin Ülkelere Göre Değişimi	10
Tablo 1.3: Kırsal ve Kentsel Yerleşmeler Karşılaştırması.....	12
Tablo 3.1: Şile İlçesi Kırsal ve Kentsel Nüfus Verileri	28
Tablo 3.2: Şile İlçesi ve İstanbul İline Ait Kırsal ve Kentsel Nüfus Büyüklüğü.....	29
Tablo 3.3: Şile İlçesi Merkezi ve Köylerdeki Nüfusun Kadın Erkek Dağılımı.....	29
Tablo 3.4: Şile İlçesi Merkezi ve Köylerdeki Nüfus Büyüklükleri ve Kadın Erkek Dağılımı	30
Tablo 3.5: Şile İlçesindeki Yaş Grupları.....	31
Tablo 3.6: Şile İlçesinde Yıllara Göre Nüfusun Kayıtlı Olduğu İlçelerin Dağılımı	32
Tablo 3.7: Şile İlçesinde İstanbul Dışında Nüfusun Kayıtlı Olduğu Bölgeler	32
Tablo 3.8: Köylerin Geçim Kaynakları.....	35
Tablo 5.1: Şile İlçesi Baraj Havzaları ve Yoğunluk Değerleri	77
Tablo 5.2: 5403 Sayılı Kanuna Göre Şile İlçesi Arazi Sınıfları	81
Tablo 5.3: Şile İlçesi Mera Alanları ve Büyüklükleri	82
Tablo 5.4: Şile İlçesi 2B Taşınmazlarının Büyüklükleri	85
Tablo 6.1: İstanbulda İkamet Eden Nüfusun Yakalara Göre Dağılımı	97

ŞEKİLLER

Şekil 1.1: Yerleşmelerin Sınıflandırılması.....	13
Şekil 1.2: Toprak Vasfının Değişim Süreci	15
Şekil 2.1: Ulaşım Biçiminin Kent Makroformuna Etkisi	19
Şekil 3.1: Şile İlçesinin İdari Sınırları.....	26
Şekil 3.2: Şile İlçesinin Çevre ve Bölge Yerleşimlerle Ulaşım İlişkisi	37
Şekil 3.3: Şile İlçesi Mevcut Ulaşım Ağı.....	37
Şekil 3.4: 3. Köprü ve Çevre Yolları (Kuzey Marmara Otoyolu).....	39
Şekil 3.5: Şile İlçesi Ulaşım Kademelenmesi	40
Şekil 4.1: Şile İlçesi 2010 Yılı Uydu Görüntüsü	43
Şekil 4.2: 1969 Tasdik Tarihli Uygulama İmar Plan Sınırı	44
Şekil 4.3: 1985 Tasdik Tarihli Uygulama İmar Plan Sınırı	46
Şekil 4.4: 1978 – 1990 Yılları Arasında Ruhsat Almış Taşınmazlar.....	47
Şekil 4.5: Şile İlçesi Merkez ve Çevresi Mutlak Tarım Alanları.....	48
Şekil 4.6: 1/25.000 Şile Çevre Düzeni Planı.....	49
Şekil 4.7: 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Plan Sınırları (1990-2004)	50
Şekil 4.8: Şile Kentsel Sit Alanı Koruma İmar Planı.....	51
Şekil 4.9: Şile Kent Merkezi ve Çevresi Sit Alanları	51
Şekil 4.10: Şile İlçesi Sahilköy-Doğancılı-Alacalı 1/5000 Nazım İmar Planı.....	52
Şekil 4.11: Şile İlçesi Karacaköy ve İmrenli 1/5000 Nazım İmar Planı	52
Şekil 4.12: 1991 – 2004 Yılları Arasında Ruhsat Almış Taşınmazlar.....	54
Şekil 4.13: İgdaş Tarafından Şile’de Gaz Hizmeti Sağlanan Yerleşmeler	55
Şekil 4.14: İstanbul İli 1/100.000 Çevre Düzeni Planı	56
Şekil 4.15: İstanbul İli 1/100.000 Çevre Düzeni Planı (Şile İlçesi)	57
Şekil 4.16: 1/100.000 ÇDP’ye göre Turizm Bölgeleri ve Çeşitleri	58
Şekil 4.17: 2005 – 2009 Yılları Arasında Ruhsat Almış Taşınmazla	59
Şekil 4.18: Şile İlçesi Nazım İmar Plan Bölgeleri (2010).....	60
Şekil 4.19: Şile İlçesi Ömerli Havza Kümesi Nazım İmar Planı	61
Şekil 4.20: Şile İlçesi Darlık Havza Kümesi Nazım İmar Planı	62
Şekil 4.21: Şile İlçesi Merkez Nazım İmar Planı.....	63
Şekil 4.22: 2010 – 2014 Yılları Arasında Ruhsat Almış Taşınmazla	64
Şekil 4.23: Şile İlçesi Merkez Etkilenme Bölgesi Nazım İmar Planı	65
Şekil 4.24: Şile İlçesi Batı Sahil Kümesi Nazım İmar Planı.....	66
Şekil 4.25: Şile Ahmetli – Gebze Devlet Karayolu Güzergahı U.İ.P	67
Şekil 4.26: Şile İlçesi Meşrutiyet Bölgesi Uygulama İmar Planı	68
Şekil 4.27: Şile’deki Üst Ölçek Planların Karşılaştırması	69
Şekil 4.28: Şile İlçesi Çevre Düzeni ve Nazım Plan Kronolojisi	70
Şekil 4.29: Şile İlçesi 1/1000 Ölçek İmar Planı Kronolojisi.....	70
Şekil 4.30: Şile Merkez Yerleşim Alanlarının Dönemsel Değişimi	72
Şekil 5.1: Havza Koruma Kuşakları Mesafeleri	74
Şekil 5.2: Şile İlçesi Havza Sınırları ve Koruma Kuşakları.....	74

Şekil 5.3: Şile İlçesi Ömerli Barajı ve Yeşilvadi Regülatörü Koruma Kuşakları.....	75
Şekil 5.4: Şile İlçesi Darlık Barajı Havzası Koruma Kuşakları.....	76
Şekil 5.5: Şile İlçesi Kabakoz-İsaköy-Sungurlu Havzaları Koruma Kuşakları.....	77
Şekil 5.6: Şile İlçesindeki 5403 Sayılı Kanuna Göre Tarım Alanları.....	80
Şekil 5.7: İmrendere – Yeniköy- Ovacık; Tarımsal Nitelikli Turizm Alanları.....	82
Şekil 5.8: Şile İlçesi Orman Alanları ve 2B Arazileri.....	84
Şekil 5.9: Şile İlçesi Ormancılık Faaliyeti Yapan Yerleşmeler	87
Şekil 5.10: Şile Merkez ve Meşrutiyet Köyündeki Sit Alanları	88
Şekil 5.11: Ağva ve Kurfalı'da Bulunan Sit Alanları	89
Şekil 5.12: Sahilköy, Doğancı ve Alacalı Köyündeki Sit Alanları.....	89
Şekil 5.13: Şile Merkez Nazım İmar Planı Turizm Alanları.....	91
Şekil 5.14: Şile Merkezdeki İkinci Konut Alanları.....	94
Şekil 6.1: İstanbul İli 1973'e Kadar Gelişen Yerleşim Alanları	96
Şekil 6.2: İstanbul İli 1973-1990 Dönemi Kentsel Yerleşim Alanları.....	97
Şekil 6.3: Boğaziçi Köprüsünden sonra Değişen Arazi Kullanımı.....	98
Şekil 6.4: İstanbul İli 1990-2006 Dönemi Kentsel Yerleşim Alanları.....	99
Şekil 6.5: Üçüncü Köprü ve Bağlantı Yolları	100
Şekil 6.6: Şile ve Mevcut Havalimanları Ulaşım İlişkisi.....	101
Şekil 6.7: Üçüncü Havalimanı, Boğaz Köprüleri ve Ulaşım Bağlantıları	102
Şekil 6.8: Şile İlçesi Mevcut ve Yapımı Devam Eden Bölünmüş Karayolu	103
Şekil 6.9: Marmara Bölgesi Bölünmüş Karayolu Güzergah Haritası.....	105

KISALTMALAR

AB	:	Avrupa Birliği
BM	:	Birleşmiş Milletler
İBB	:	İstanbul Büyükşehir Belediyesi
İMP	:	İstanbul Metropolitan Planlama
KGM	:	Karayolları Genel Müdürlüğü
OECD	:	İktisadi İşbirliği ve Kalkınma Teşkilatı
TDK	:	Türk Dil Kurumu
TUİK	:	Türkiye İstatistik Kurumu

1. GİRİŞ

Son yıllarda hızla artan dünya nüfusu, gelişen teknolojiyle beraber hızlı kentleşmeye neden olmuştur. Kentsel yayılma ormanlar, su kaynakları ve kentsel alanları çevreleyen tarım alanları üzerinde baskı oluşturmuştur. Kentleşme tarihi boyunca, nüfus artışı kentlerin büyümesinin ana sebebi olmuştur. Tarihsel süreçte, üretim biçimindeki değişimlere bağlı olarak tüm dünyada kentlerin nüfusu artmış ve 1900'lü yıllarda dünya nüfusunun yüzde9'u kentsel alanda yaşarken, bu oran 1980'de yüzde40'a, 2000'de ise yüzde50'ye çıkmıştır. Bu oranın 2025'de yüzde66'ya çıkacağı öngörülmektedir. (McIntyre, Knowlws-Yanez, Hope, 2008, s. 50.)

1.1 AMAÇ:

Metropolitan kent çeperinde bulunan ve uzun süredir kırsal nitelik taşıyan köy yerleşmeleri, metropolitan kentin etkisi ile sosyo-demografik, ekonomik, yönetsel ve fiziksel yapısındaki değişimler ile kentin gelecekteki gelişme alanında yer almakta ve zamanla birtakım kentsel fonksiyonları bünyesine katmaktadır. Metropolitan kent çevresindeki kırsal yerleşmeler kentin büyüme sürecinde ne gibi etkileşim ve dönüşüm geçirdiklerinin ve metropol içindeki konum ve niteliklerinin belirlenmesi kent için önem taşımaktadır.

İstanbul metropolünün sınırları içinde yer alan, kendisine özgü doğası, turizm potansiyeli, kentsel, bölgesel ve ulusal ölçekteki ulaşım yatırımları ile ulaşılabilirliğinin artması sonucu, yerleşim dokusunda meydana gelen değişimler, kırsal karakterin zamanla kentsel karaktere dönüşmesinden, sayfiye yeri niteliğinde olan Şile'nin imar planları ve ulaşım yatırımları ile kent formunda meydana gelebilecek değişimlerin analizi yapılarak, bu süreç sonrasında ortaya çıkabilecek sorunların tespitinin yapılması amaçlanmaktadır.

1.2 VARSAYIM

Son 15 yıl içinde gerçekleşen yatırımlar ile gelişmekte olan Şile'nin İstanbul metropolünün hinterlandında yer almasına bağlı olarak artan altyapı değişimlerinin ve yasal düzenlemelerin etkisi ile kentteki kırsal karakterin ekonomik, sosyal ve demografik paradigmlar ışığında giderek kentsel karaktere dönüşmesinin kentteki yapısal dinamikleri etkileyecek olması araştırmanın çıkış noktası olmuştur.

1.3 KAPSAM

Araştırma 7 bölümden oluşmaktadır. Çalışmanın birinci ve giriş bölümünde amaç, çalışmanın kapsamı, temel varsayımı ve yöntem açıklanmaktadır.

Çalışmanın ikinci bölümünde kırsal alan ve kentsel alan kavramları, kentsel büyüme ve kentsel yayılma (saçaklanma) kavramları, kıyı yerleşmeleri ve havza kavramları üzerinde durulmuştur. Bu sayede temel varsayım ve amaç dahilinde çalışmanın farklı özellik gösteren yerleşmelerin kavramsal tabandaki karşılığı oluşturulmuştur.

Çalışmanın üçüncü bölümünde, Şile İlçesi'nin genel özellikleri açıklanmıştır. Çalışmanın dördüncü bölümünde Şile'nin mekânsal gelişim süreci dönemsel bölümler oluşturularak ele alınmıştır. Çalışmanın beşinci bölümünde, Şile'nin makroform gelişim sürecinde etken olan dinamiklerin mekânsal boyutlarda nasıl karşılık bulduğu ve kentin bu durumdan nasıl etkilendiği ortaya konmaktadır. Çalışmanın altıncı bölümünde üçüncü köprü ve üçüncü havalimanının Şile'ye etkisi ile birlikte karayolu yatırımlarının etkisi incelenmiştir.

Çalışmanın son bölümünde tüm bölümler değerlendirilmesini yapılarak Şile'nin imar planlarından, ulusal ölçekteki ulaşım yatırımlardan nasıl etkileneceği ve doğal ve fiziki yapısında meydana gelecek değişimlerin analizi yapılacaktır.

1.4 YÖNTEM

İstanbul Metropolü kapsamında planlanan yatırımlara değinilmiş, bölgesel ulaşım ağları ilişkisi ortaya konularak, Şile'nin bu yatırımlar ile olan ilişkisi incelenmiştir. Bu kapsamda Şile idari sınırları içindeki kırsal yerleşim sınırlarını belirleyen imar planları

ve yasal düzenlemeler ile Şile idari sınırları içindeki kırsal yerleşimlerdeki olası değişikliklere değinilerek, ana olarak Şile kent merkezi ve çevresinin, geçmiş dönemlerde yapılan imar planları ve altyapı yatırımları ile nasıl bir değişim gösterdiği, 1/100.000 Çevre Düzeni Planı sonrasında hazırlanan imar planları ve son beş yılda planlanan ve uygulama safhasında olan ulaşım yatırımlarının kent formunda ne gibi değişiklikler ortaya çıkaracağı analiz edilmiştir.

Çalışmada teorik bilgilerin açıklanması için seçilen konu özelinde detaylı akademik incelemeler (kitap, tez, makale, süreli yayın vb) yapılmıştır. Konuların açıklanmasında kullanılacak veri ve görsel materyallar (tablo, grafik, şekil ve harita) ilgili kurumlardan veya kurumların yayınlarından elde edilmiş, teknik çizim ve tasarım programlarından (Netcad, Photoshop, Office vb.) faydalanılmıştır. Sözlü tarih çalışması yöntemi ile, kent formunun ne şekilde gerçekleştiği tespit edilerek açıklanmaya çalışılmıştır.

2 KAVRAMSAL YAKLAŞIM

2.1 KIRSAL ve KENTSEL YERLEŞME

2.1.1 Kırsal Yerleşme Kavramı

Kırsal yerleşmeler değişik bilim dalları tarafından tanımlanmıştır. Kent ve köy ayrımında, farklı bilim dalları tarafından farklı kriterler göz önünde tutularak farklı tanımlar ileri sürülmüş ve ayırt edilmeye veya açıklanmaya çalışılmıştır (Özçevik 2000, s.6).

OECD'ye göre kırsal alanlar nüfus yoğunluğunun km² başına 150 kişinin altında olduğu topluluklardır. Bu tanım ışığında bölgeler üç gruba ayrılmıştır, nüfusunun yüzde 50'den fazlası kırsal topluluklarda yaşayanlar “ kırsallığı baskın bölgeler”, yüzde 15-50 arası kırsal topluluklarda yaşayanlar “ önemli ölçüde kırsal bölgeler”, nüfusun yüzde 15'inden azı kırsal topluluklarda yaşadığı bölgeler ise “kentselliği baskın bölgeler” olarak sınıflandırılmıştır (Güder, G, 2003).

Bunun yanında; 1988 yılında yayınlanan “Kırsal Toplumun Geleceği” adlı komisyon belgesi kırsal alanlar ulusal ekonomilerle entegre olma derecesine göre sınıflandırmıştır.

1. Entegre Kırsal Alanlar: büyüyen bir nüfus, tarım dışı sektörlere dayanan bir istihdam, bunun yanında toprağın kullanılmasında tarımın hala kilit role sahip olması çevresel, sosyal ve kültürel miras yönünden tehditlerle karşı karşıya kalmak ve büyük şehirlere yakınlık bu tür alanların özellikleri olarak sıralanabilir.
2. Orta Derece Kırsal Alanlar: nispeten kentsel alanlardan uzaklık, tarım ve tarım dışı sektörlerin değişen oranlarda karışımı bir ekonomik yapı, geniş ölçekli çiftliklere rastlanması bu tür alanlarda görülen niteliklerdir.

3. Tam Kırsal Alanlar; çok düşük nüfus yoğunlukları, çok düşük gelir seviyesi, yaşlı nüfus, tarımsal istihdama dayanan ekonomi, düşük yeterlilikte temel hizmet sunumu, çevreden izole olmaya sebep olacak topografik özellikler bu tür alanların özellikleri olarak zikredilebilir (Güder, G, 2003).

Tablo 1.1: Bazı Ülkelerde OECD Kriterlerine Göre Nüfusun Oransal Dağılımları

	Kırsal topluluklardaki nüfus (km2 başına 100 kişi den az)	Bölge tiplerine göre nüfus		
		Kırsallığı baskın	Önemli oranda kırsal	Kentselliği baskın
	Ulusal nüfusun yüzdesi			
Belçika	4.9	3.4	4.9	91.7
Danimarka	32.4	39.6	31.3	29.1
Almanya	12.0	5.4	25.2	69.3
Yunanistan	30.8	28.1	28.3	43.6
İspanya	24.4	12.7	41.5	45.8
Fransa	23.7	10.5	56.5	32.9
İrlanda	43.1	46.6	15.1	38.3
İtalya	14.1	4.1	27.1	68.8
Lüksembourg	19.3	YOK	100.0	YOK
Hollanda	3.1	0.0	6.7	93.3
Avusturya	34.6	30.2	28.9	41.0
Portekiz	21.2	18.1	22.8	59.1
Finlandiya	50.6	58.9	41.1	0.0
İsveç	66.8	63.2	17.7	19.1
İngiltere	8.7	1.0	18.7	80.3

Kaynak: Rural Developments, Avrupa Komisyonu, Tarım Genel Müdürlüğü, 1997, Brüksel

Yerleşme birimleri, başta nüfus olmak üzere, iktisadi faaliyetler ve doğa ile ilişkiler açısından kendine özgü nitelikler taşıyan iki yaşayış biçimi ortaya koymaktadır. Yaşayış biçimleri ile yerleşmeler arasındaki bağlar, ortak özelliklerinin anlatımını kolaylaştırmak bakımından “kırsal” ve “kentsel” ayrımını gerekli kılmıştır (Tütengil, 1977). “Kır Yerleşmesi” işbölümünün gelişmediği, ekonomisi tarıma dayanan, geniş aile yapısının, yüz yüze komşuluk ilişkilerinin olduğu, bu açıdan kentsel topluluklardan ayrılan toplulukların yaşadığı yerleşmeler anlatılmaktadır. Ayrıca bu topluluklar belli bir coğrafya ve ekolojik alanda yerleşmiş, kendine özgü bir işgücü, toplumsal örgütü, kültürü özel bir adı ve geçmişi bulunan, kentten daha az nüfuslu toplum birimleridir (Keleş vd, 1978).

Nüfus ölçütü, kırsal ve kentsel yerleşmelerin ayrımında ortaya atılan ölçütlerin başında gelmektedir. Ülkemizde 442/3367 Sayılı Köy Yasası yerleşmeleri sınıflandırırken nüfus kriterine göre bir ayırım yapmakta, nüfusu 2000’den az olan yerlere köy denilmektedir (Çetiner, 1980). 2011 yılında TBMM’ye sunulan yeni köy kanunu taslağında köyler nüfuslarına göre üç gruba ayrılmıştır. Nüfusu 1500’den fazla olanlar birinci grup, nüfusu 250 ile 1500 arasında olanlar ikinci grup, nüfusu 250 kişiden az olanlar üçüncü grup olarak belirlenmiştir (Kızılboga, 2011).

Coğrafyacıların arazi kullanım ve yoğunluk kriterlerine göre değerlendirme yapıldığında ise; yoğun olmayan arazi kullanımı, tarım, orman, rekreasyon ve küçük yerleşim alanlarından oluşan ve kentlere oranla daha az nüfus yoğunluğuna sahip yerleşmeler kırsal mekanlar olarak karşılık bulmaktadır (Tümertekin, 1994).

Türkiye’de 1924 tarihli Köy Yasası’ndaki arazi kullanım kriterine göre; cami, okul, otlak, yaylak, baltalık gibi orta malları bulunan ve toplu veya dağınık evlerde oturan insanların, bağ ve bahçeleriyle birlikte bir KÖY’ü oluşturduğu tanımlanmaktadır (Çetiner, 1980).

Kır ile kent arasındaki farklılıklar, günümüzde birçok faktör altında değişen koşullar ile farklı bir sürece girmektedir. Kırsal yerleşmeler, tarımsal faaliyetleri, rekreasyon etkinlikleri, sosyal yapısı, doğal çevresi, konutu ve diğer birimleri ile bir bütün olarak, doğal çevre ve tarihi süreç içerisinde, kentlerde artık gittikçe kaybettiğimiz mimari kültürümüzün yaşadığı yerlerden biri olarak görülmektedir (Eminağaoğlu, 2004).

Kırsal mekan doğaya yakın, düşük nüfus ve yapılaşma yoğunluğu ile dikkat çeken yerleşme ve peyzaj mekanı olarak tanımlanabilmekte; yerleşmelerin düşük yoğunluğuna rağmen insanlar arasındaki yoğun ilişkiler gündeme getirilmektedir (Linzer, 2003).

Kırsal yerleşmeler, buldukları yerin doğal özelliklerine göre farklılık gösterir. Örneğin, kurak ve yarı kurak yerlerdeki kırsal yerleşmeler, su kaynaklarının çevresinde kurulup gelişmiştir. Meskenler, birbirine yakın olduğu için bu tip yerleşmeler toplu yerleşmeler olarak nitelendirilir. Engebeli arazi üzerinde su kaynakları ve tarım alanları dağınıktır. Böyle yerlerde meskenler birbirlerinden uzak mesafelerde olduğundan yerleşme geniş bir alana dağılmış durumdadır. Bu tip kır yerleşmeleri dağınık yerleşmeler olarak nitelendirilir. Kırsal yerleşmelerin toplu veya dağınık olmasına neden olan faktörlerin başlıcaları; su kaynakları, eğim durumu ve tarım alanlarının küçük parçalar hâlinde olmasıdır. Su kaynaklarının fazla olduğu, tarım alanlarının küçük parçalar hâlinde bulunduğu eğimli yerlerde kır yerleşmeleri dağınıktır. Buna karşılık tarım alanlarının geniş ve bir arada bulunduğu, su kaynaklarının tek olduğu yerlerde kır yerleşmeleri toplu hâldedir. Kırsal yerleşmeler, insanların yerleşim birimlerinde konaklama sürelerine göre de sınıflandırılabilir. Buna göre yerleşmelerin pek çoğu, insanların devamlı oturduğu sürekli yerleşmelerdir. Köyler bu tip yerleşmelerin başlıcalarıdır.

Kırsal bölgeler, doğal kaynakları, özellikle geniş yeşil alan ve ormanları ile kentlerin nefes alabilen bölgeleridir.

Kırsal Yerleşme Karakteri ve Başlıca Özellikleri

1. Doğal Çevre Özellikleri

Doğal konumların, biçimlendirilmesinin yanında farklı ölçeklerdeki yerleşme resminin ana zeminini doğal konumlar oluşturmaktadır. Karakteristik oluşumlar yaratılmasında temel elemanlardandır.

Günümüzde yaygın kentleşme olgusu nedeniyle, kentsel ve çevresel mekanda yeşilin griye dönüşmesi ile taşlaşma sonucunda hızla yok olan doğa, kentli insanın doğadan uzaklaşan bir yaşam sürmeye itilmesi ekolojik kaygıları temel alan kentsel tasarım akımlarını çağrıştırmaktadır (Bilsel, 1999). İnsan gereksinimlerinin doğal

çevre ile uyumlu birlikteliği ile ortaya çıkan tasarım yaklaşımları, yüzyılların getirdiği deneyimlerle birleşerek kültüre dönüştüğü çevreler olarak kırsal yerleşmeler gösterilebilir.

2. Yapılaşmış Çevre Özellikleri

Kırsal alanlar; genel anlamda, şehirler dışında kalan bütün yerleşme alanlarını içine alan geniş bir mekanı ifade etmekle beraber; iklim bölgelerine, topografik yapıya, bitki örtüsüne, arazi mülkiyetine, devlet müdahelerine, sosyo ekonomik yapıya, doğal afetlere, ulaşım imkanlarına ve tarım yapısına göre değişik özellikler gösterebilmektedir (Çınar, 1990).

3. Doğal Çevre – Yerleşmeler Birlikteliği

Yerleşmeler, peyzaj karakterine somut ifadeler getiren, kültürel peyzaj içinde çeşitlilik gösteren fiziksel çevrelerdir.

4. Sosyal ve Kültürel Özellikler

Kırsal yapılardaki doğal çevre ve peyzaj ile sağlanan uyumun yanında, yapıların ölçekleri, birbirlerine olan mesafeleri, sokak ile olan ilişkileri, ortak alan kullanımları ile toplumsal birliktelikleri uyum ve saygıyı ifade eden oluşumlar dikkat çekmektedir. Kırsal yerleşmelerdeki toplumsal bağ yoğun bir akrabalık ilişkisine dayanmakta, birbiri ile akraba-hısımlık olan aileler bir arada aynı çevrede yaşama eğilimi göstermektedir (Kantar, 1998).

5. Ekonomik Özellikler

Kırsal alanlar, özellikle köyler tarım sektörünün üretim mekanları olarak bilinmektedir. Tarım ve hayvancılık bu bölgelerde en önemli ekonomik faaliyettir. Tarım ve hayvancılık dışında farklı ekonomik faaliyetlerinde yapıldığı ve bu faaliyetlere göre sınıflandığı görülmektedir. Madencilik yapılan yerlerde kurulmuş madenci köyleri, deniz göl kıyılarında sık rastlanan balıkçı köyleri, odunun bol olduğu kaynağın içinde yada yakınında yer alan orman köyleri gibi çeşitlendirmek mümkündür (Tümertekin, 1997). Günümüzde iletişim ve ulaşım imkanlarının gelişmesi, modern toplumun kent hayatının artan baskılarından uzaklaşma isteği ile gündeme gelen kırsal alanlara dönük rekreasyon talebi ve bu bölgelerdeki turizm

faaliyetleri yeni bir ekonomik kaynağı gündeme getirmektedir. Turizm kırsal bölgelerde hızla yayılmakta, bu amaçla bilinçli, bilinçsiz yapılanmalar ortaya çıkmaktadır.

2.1.2 Kentsel Yerleşme Kavramı

Genel bir tanımlamayla kent; farklı sosyal sınıflardan oluşan bir toplumun, yapay çevreyi doğal çevreye egemen kıldığı bir ortamda ve kentsel yaşam kurallarına uygun olarak yaşamlarını sürdürdükleri bir yerleşme yeridir. Bu yerleşme yerleri tarihin değişik dönemlerinde farklı sosyo-ekonomik işlevleri üstlendiğinden, kent kavramı da bu işlevsel değişime uygun olarak her dönemde farklı bir içeriğe sahip olabilen dinamik bir nitelik taşımaktadır.

Kent sosyolojisinin öncülerinden olan WEBER'e göre şehir, "sakinlerinin hayatlarını tarımdan değil, esas itibari ile ticaret ve alışverişten kazandıkları bir yerleşim yeri" dir. Ancak sadece ticaret ve alışverişin hakim olması bir yeri şehir olarak tanımlamaya yetmemektedir. Bu faaliyetin sürekli olması önemli bir ölçüttür. Bununla beraber şehir olarak nitelendirmenin imkansız olduğu bazı yerleşmelerde de hakim faaliyet, ticaret olabilmektedir (Weber, 2000).

Türkiye'de kent sosyolojisi konusundaki çalışmaları ile tanınan KIRAY, şehri "tarımsal olmayan üretimin yapıldığı ve daha önemlisi hem tarımsal hem de tarım dışı üretimin dağıtımının kontrol fonksiyonlarının toplandığı, belli teknolojik gelişme seviyeleri göre büyüklük, heterojenlik ve bütünleşme düzeylerine varmış yerleşme biçimleri" olarak tanımlamaktadır (Kıray, 1998).

Şehirleri fonksiyonlarına göre değerlendirenler arasında yer alan TOLUN-DENKER'e göre " şehir genel olarak zirai olmayan faaliyetlerin toplanma-yoğunlaşma mekanıdır. Şehirde özellikle hizmet sektörüne ait faaliyetler hakimdir" (Tolun-Denker 1976).

GÖNEY "Şehir coğrafyası" isimli eserinde şehir tanımını şehir ve bölgesi ile birlikte ele almıştır. Ona göre şehir, "dar veya geniş bir nüfuz bölgesi dahilinde çeşitli faaliyet ve hizmetleri kendisinde toplamış ve tesir bölgesi ile ekonomik, sosyal ve idari bakımdan

bir bütün oluşturan, onunla birlikte yaşayan ve gelişen, ayrıca onun çeşitli ihtiyaçlarını karşılayan ve mekanda çevresi ile birlik oluşturan bir yerleşmedir” (Göney 1977).

Birleşmiş Milletlerin dünya geneli ile ilgili ilk yıllarında şehirlerin en az 100.000 nüfusa sahip yerleşmeler olduğu kabul ediliyordu. 1920-2000 yılları arasındaki şehrsel nüfusun gelişimi ve geleceğe ilişkin tahminlerin yapılabilmesine yönelik bir çalışma için, Birleşmiş Milletler nüfusun alt kriteri olarak 100.000 nüfusu önermişti. Buna karşılık günümüzde bile ülkeler arasında bir birliğin olmadığı, şehir yerleşmelerinin nüfus sayısı olarak 300-30.000 arasında çok farklı nüfus kriterlerine dayandırıldığı veya farklı kriterlerin kullanıldığı görülmektedir (Tablo 1.2).

Tablo 1.2: Şehir Kriterinin ülkeler göre değişimi

ÜLKE	KRİTER
Fransa	2.000 veya daha fazla daimi yerleşik nüfusa sahip veya evler arasında 200 metreden daha fazla ara olmayan yerleşmeler
İspanya	10.000 veya daha fazla nüfusa sahip belediyeler
Doğu Almanya	2.000 veya daha fazla nüfusa sahip yerleşmeler
Belçika	5.000 veya daha fazla nüfusa sahip yerleşmeler
Danimarka	250 veya daha fazla nüfusa sahip yerleşmeler
Kanada	1961 den sonra 10.000 veya daha fazla nüfusa sahip yerleşmeler
Japonya	30.000 veya daha fazla nüfusu barındıran belediyelerin yer aldığı kümeler (ancak bu şehrsel kümelerin içinde kırsal yerleşmeler de olabilmektedir. Ayrıca “yoğun yerleşme bölgeleri” olarak tanımlanan en az 5.000 nüfusa sahip yerleşmeler de bulunmaktadır)
İsrail	2.000 den fazla nüfusa sahip tüm yerleşmeler
Meksika	2.500 veya daha fazla nüfusa sahip yerler
Hindistan	5.000 den fazla nüfusa sahip yerleşmeler.

Kaynak: Carter 1975, 20; .Frey & Zimmer 2001,26

Tanoğlu, nüfusun miktarının önemli olmadığını, buna karşılık fonksiyonun esas olduğunu belirtmektedir. Şehrsel yerleşmelerde, doğal çevre koşulları ve toprağa bağlılık diğer fonksiyonların toplamından daha az olmalıdır (Tanoğlu 1969).

Türkiyede şehir sayısı, şehirli nüfusa ait özellikler ve şehirleşme ile ilgili çalışmalarda nüfus kriteri esas alınmaktadır.

Darkot 1955, 1961 ve 1967 yılında yayınlanan çalışmalarında 3.000 nüfusa sahip yerleşmeleri şehir yerleşmelerinin ilk basamağında yer alanlar olarak tanımlamaktadır. Ancak Darkot'un şehir olarak kabul ettiği ilk grup 3.000-10.000 arasında nüfusa sahip olan kasabalardır (Darkot, 1955). Oysa kasabaların günümüzde köyler ile şehirler arasında ayrı bir grubu oluşturdukları, fonksiyonlar ve diğer özellikleri bakımından şehirselleşme olarak nitelenemeyeceği, buna karşılık kırsal yerleşme karakteri taşımadığı da açık olarak kabul edilmektedir. Darkot aynı yayınında 10.000 – 100.000 arasında nüfusa sahip yerleri dar manasıyla şehir, 100.000 in üzerindeki yerleşmeleri ise büyükşehir olarak tanımlamaktadır.

Türkiyede coğrafyacılar arasında bir yerleşmenin şehir olarak nitelendirilmesi için geniş ölçüde kabul gören nüfus miktarı 10.000 dir.

Kentsel yerleşmeler, tarım dışı ekonomik etkinliklerin yoğun olduğu büyük yerleşmelerdir. Bunlar dokularına göre düzenli yerleşmeler ve düzensiz yerleşmeler olarak iki gruba ayrılabilir.

Düzenli kent yerleşmeleri, kent kültürü gelişmiş, kalkınması tamamlanmış, göç sorunu olmayan ülkelerde kurulan kentlerdir. Buralarda kent içi yaya, bisiklet ve motorlu taşıt yolları ile otoparklar ve yeşil alanlar ihtiyaca cevap verebilecek ölçüdedir. Eğitim, sağlık ve alt yapı hizmetleri ihtiyacı karşılayacak durumdadır. Ayrıca kentin hangi yönlerde ne kadar hızla gelişeceği, yapılan araştırmalarla önceden planlanmıştır.

Düzensiz kent yerleşmeleri ise kalkınmasını henüz tamamlayamamış, dolayısıyla köyden kente göçün devam ettiği ve kent kültürünün henüz yerleşmemiş olduğu ülkelerde bulunan kentlerdir. Bunlar, 8–10 milyonluk büyük kentler olsa bile çeşitli sorunları bulunan yerleşmelerdir. Bu sorunların başında hızlı göç alma nedeniyle ortaya çıkan gecekondulaşma, alt yapı eksikliği, kent içi ulaşım yetersizliği gibi sorunlar gelir. Düzensiz kent yerleşmelerinde, kısmen düzenli olarak gelişmiş bulunan modern binaların bulunduğu semtlerin yanında, düzensiz gelişmiş semtler de yer alır.

Bazı yerleşmeler ise deniz ve göl kıyısı boyunca kurulmuştur. Kıyı şeritleri genellikle deniz turizmine uygun yerler olduğu için bu yerleşmeler kıyı çizgisini ve kumsalı takip eder. Kıyının gidişine uygun bir uzanış gösterir.

Yerleşmeler zamanla bazı faktörlerin etkisiyle fonksiyon değiştirebilmektedir. Örneğin, bir köy ya da küçük bir belde işletmeye açılan bir maden sayesinde kısa zamanda gelişerek sanayi kentine dönüşebilmektedir. Bazen de kurulan bir fabrika o yerleşim biriminin hızla gelişerek kent olmasını sağlamaktadır.

Tablo 1.3 : Kırsal ve Kentsel Yerleşme Karşılaştırması

Kentsel Yerleşme	Kırsal Yerleşme
Mesken sayısı fazla	Mesken sayısı az
Mesken kant sayısı fazla	Mesken kant sayısı az
Dağılım alanı geniş	Dağılım alanı dar
Sanayi ve hizmet faaliyetleri fazla	Tarımsal faaliyetler fazla
Nüfus fazla	Nüfus az
Taşıt fazla	Taşıt az
Okul fazla	Okul az
Hastane, sağlık ocağı, eczane vb. fazla	Hastane, sağlık ocağı, eczane vb. az
Otel, lokanta fazla	Okul, lokanta az
Yollar geniş ve uzun	Yollar dar ve kısa
Alışveriş merkezleri az ve küçük	Alışveriş merkezleri çok ve büyük

Kaynak : Adem AVGIN tarafından hazırlanmıştır.

Şekil 1.1 : Yerleşmelerin Sınıflandırılması



Kaynak : Adem AVGIN tarafından hazırlanmıştır.

2.1.3 Kırsal – Kentsel Toprak Kavramları

Toprak kullanım amacına göre tarımsal toprak ve kentsel toprak olarak sınıflandırılmaktadır (Akın, 2007:103). Mülkiyete konu olan toprakların tarımsal alandaki ifadesi arazi, kentsel alandaki ifadesi ise arsadır; toprak, tarımsal toprak olarak; tarımsal arazi, kentsel toprak olarak; kentsel arsa ve kentsel arazi olarak tanımlanabilir (Tekeli, 2009:51, Kılınçaslan, 2010:179). Tarım arazisi, tarımsal üretim amacıyla kullanılan ve piyasa değeri ürün potansiyeline ve verimliliğine göre belirlenen tarımsal toptaktır. Arsa, imar planı uyarınca imar parseli haline gelmiş, üzerinde imar hakları ve kullanım türleri belirlenmiş, kentsel altyapı sistemleriyle kente bağlanmış, kentin yapılaşmış kesiminde veya yakınında bulunan kentsel toptaktır (Meydan, S. 2012:629).

Kentsel arazi ise imar planı uyarınca imar parseli haline gelmemiş, üzerine imar hakları ve kullanım türleri belirlenmemiş; ancak yakın gelecekte arsaya dönüşme ümidiyle alınıp satılmaya başlanan, piyasa değeri tarımsal ürün potansiyeline göre değil, kentsel toprak olma olasılığına göre belirlenmeye başlayan kentsel topraktır (Tekeli, 2009:51, Kılınçaslan, 2010:179). Tarım arazilerinde altyapı hizmetlerinin, imar haklarının verilmesi yoluyla kentsel toprak üretimi gerçekleştirilmektedir (meydan, 2011: 40-42). Kentsel toprak, kentsel arazi ve tarımsal araziden nitelik olarak farklıdır. Niteliksel olarak kentsel arsaya dönüşümdeki birinci yol kamu tarafından yol, su ve elektrik gibi değişik türlerde altyapıların sağlanması, ikinci yol ise imar düzenlemeleri yapılarak kullanım biçimlerinin belirlenmesidir.(Meydan, S. 2012:629).

Arazinin konut, ticaret veya sanayi arsası haline dönüştürülmesiyle kentsel araziden bir kentsel arsa üretilmiş olmaktadır. Tarımsal arazilerin ya da kullanılmayan arazilerin kentsel arsa haline dönüştürülmesiyle, kentsel arsa miktarı artmaktadır. Üstelik imar düzenlemeleri toprağın değerinin katlanarak artması sağlanmaktadır (Tekeli, 2009:51, Kılınçaslan, 2010:179).

Kentsel faaliyet ve hizmetler, gelecekteki gelişme yönüne ve büyüklüğüne göre, belirli miktarlarda kentsel toprağa gereksinme duymaktadır. Gerekli olan tesislerin yapılması için, gerek kamunun, gerekse özel kesimin artan kent toprağı istemi, toprağın değerini de sürekli olarak arttırmaktadır. Bir arazi parçasının önce tarımsal kullanıştan kentsel kullanıma (tarımsal araziden arsaya) dönüştürülmesi, dolayısı ile altyapı hizmetlerinin götürülmesi, daha sonra da yol, otopark, yeşil alan ve meydan vb. kamusal hizmetlerle gerekli tesislerin yapılması, kentsel arsa olmasına dolayısıyla her aşamada toprakta değerin katlanarak yeniden üretilmesini sağlamaktır (Keleş, 2004: 599).

Şekil 1.2: Toprak Vasfının Değişim Süreci



Kaynak: Keleş vd., 1999:41- 42

2.2 KENTSEL ÇEPER KAVRAMI

2.1.1 Kentsel Büyüme Kavramı

Kentler, içerisinde barındırdığı pek çok dinamikle birlikte büyüyen mekânlardır. Kentsel büyümenin açıklanması için ortaya konan yaklaşımlar da, doğal olarak kentin bu dinamiklerine dayanmaktadır.

Kentsel büyümenin temel ölçütlerinden birisi, nüfustur. Nüfus büyümesi ile kentin diğer kentler içerisindeki kademesi artarken, nüfus ve nüfus yoğunluğunun getirdiği hizmetler ise, çevredeki diğer bir çok kenti, büyüyen (metropol) kentin etki alanına sokacaktır. Buna göre, kentin büyüme nedeni, hizmet sunmuş olduğu ve hizmet verdiği hinterlandının genişlemesidir.

Kentsel büyümenin tanımlanmasındaki bir diğer ölçüt ekonomidir. Bir kentin hizmetlerin sunulmasını ekonomik kılması, bu hizmeti sunanları kente çekmektedir. Nüfusa bağlı kuramlarda olduğu gibi, ekonomik büyüme kuramlarında da süreklilik yer almaktadır. Kentte sunulan hizmetler bir çekim unsuru olmakta ve kentlerde yığılmalar ortaya çıkmaktadır.

Kentsel büyümedeki bir diğer tanımlama da, kaynaklara bağlı yer seçimi ve buna bağlı büyümedir. Bu yaklaşıma göre kentler, oluşum nedenselliğine bağlı olarak büyüme göstermektedir. Örneğin, bir doğal kaynağın varlığı, sonrasında bunun işlenmesi, ekonomik katkısı vb. süreçler, kentin büyümesini şekillendirmektedir (Dağlı, 2007).

‘Kentsel büyüme’ kavramının sadece fiziksel olarak mekanda büyümeyi içermediği, beraberinde pek çok etkeni barındırdığı ve kentin bütününe kapsadığıdır. İşte bu noktada da ‘kentsel büyüme’ ile ‘kentsel saçaklanma’ kavramları birbirinden ayrılmaktadır. Kentsel büyüme, kent bütününe kapsayan (merkez + saçaklanma alanı), fiziki değişimle birlikte diğer etkenleri de içerisine alan bir kavramken, kentsel saçaklanma daha çok kentin çeperlerinde yaşanan değişimi anlatmaktadır. Diğer bir anlatımla, kentsel büyüme, kentsel saçaklanmayı da içerisine alan daha üst ölçekli bir kavramdır.

Kentler nüfus olarak ya da ekonomik açıdan büyüdükçe çekim merkezi haline gelmekte, bu paralelde, kentlerdeki yığılma ve mekansal büyüme de hız kazanmaktadır. Çekim merkezi olan ancak yığılmanın baskısıyla zorlanan merkez kent içinde çare, merkezin etki alanında kalan küçük kentlere yönelmektir. Ancak bu durum sadece merkez kentin ağırlığını kısmen azaltmaya yarar. Bu nedenle, kentsel fonksiyonlar diğer kentlerde olduğu kadar, metropol alanın içine aldığı kentsel çepere de sıçar.

2.1.2 Kentsel Saçaklanma (Yayıma) Kavramı

“Çeper kavramı ilk kez 1937 yılında T.L. Smith tarafından ortaya atılmış ve ‘kent yerleşik / bitişik alanlarının dışında yapılaşmış alan’ olarak tanımlanmıştır. Pryor ise çeper alanını, büyümekte olan şehir merkezi ile onun kırsal hinterlandı arasında kalan, bir başka deyişle net olarak tanımlanmış iki kutup (kır / kent) arasında kalan alan olarak tanımlamıştır” (Özdemir, 1993).

“Coğrafya literatüründe çok genel bir tanımlamaya göre ise, çeper, kırsal ve kentsel arazi kullanımının birbirine karıştığı, merkez bölge ve şehirsal bölge arasındaki geçiş bölgesidir” (Doğru, 2002).

Çekici güçler merkez kentin sosyal – ekonomik ve diğer imkânlarla yarattığı çekim gücü, itici güçler ise konut ve diğer kullanımlar için kent merkezi dışında sunulan ucuz arazi varlığıdır.

Buna göre, saçaklanma alanının sınırı, kent dışında kent kaynaklı faktörlerin etkisiyle oluşan dinamik bir olgu olarak kabul edilebilir (Doğru, 2002).

Saçaklanma alanları, merkez ve alt şehirden nüfusu çeken, gelişmenin, büyümenin en fazla izlendiği alanlar olup, kırsal ve kentsel çeper olarak ikiye ayrılabilir. (Ocakçı, 1996).

Kentsel çeper, ana kentle ilişki içinde olan, ana kente bitişik ya da yakın olan, konut yoğunluğu tüm çeper alanı ortalama yoğunluğundan yüksek olan, konut, ticaret, sanayi türü arazi kullanımların ve tarım dışı boş alanların gözlendiği alan olarak tanımlanmakta

ve bu alanlarda arazi kullanımında daha hızlı bir dönüşümün ve ana kente düzenli günlük geliş – gidişin gözlemlendiği belirtilmektedir. Kırsal çeper ise, kentsel çeper alanına bitişik, ortalama konut yoğunluğu tüm çeper alanının ortalama yoğunluğundan düşük olan, daha yüksek oranda tarım alanlarının ve yapılarının gözlemlendiği, nüfus artışında, arazi kullanım dönüşümünde daha yüksek bir hızın gözlemlendiği alanlar olarak tanımlanmaktadır” (Özdemir, 1993).

Saçaklanma alanı tanımlarından yola çıkarak kentsel saçaklanma kavramını ele alacak olursak; kentlerin oluşum ve büyümesinde özellikle 20. yy.’da artan sanayileşme ile ulaşım - iletişim teknolojilerindeki gelişmeler ve yeni üretim teknikleri etkili olmuş, kentler arası mekansal örgütlenmede dönüşümler yaşanmış, bu dönüşümlerin yansıma bulduğu toplumsal ve ekonomik ilişkiler değişime uğramıştır (Dağlı, 2007). Böylece, kentler giderek genişlemeye ve yayılmaya başlamış, çevre yerleşmelere doğru gelişimini devam ettirmiş ve oluşan yeni örgütlenmeye paralel olarak da, bazı kentsel fonksiyonlar metropoliten kentin yerleşim alanı sınırının dışında yer seçmeye başlamıştır. Bunun sonucunda, sürekliliği olmayan, arada kullanılmayan alanların bulunduğu, birbirinden kopuk bir yerleşim örüntüsü oluşmaya başlamış ve metropoliten kentin bu yeni büyüme biçimi ‘kentsel saçaklanma’ olarak adlandırılmıştır (Karataş, 2007).

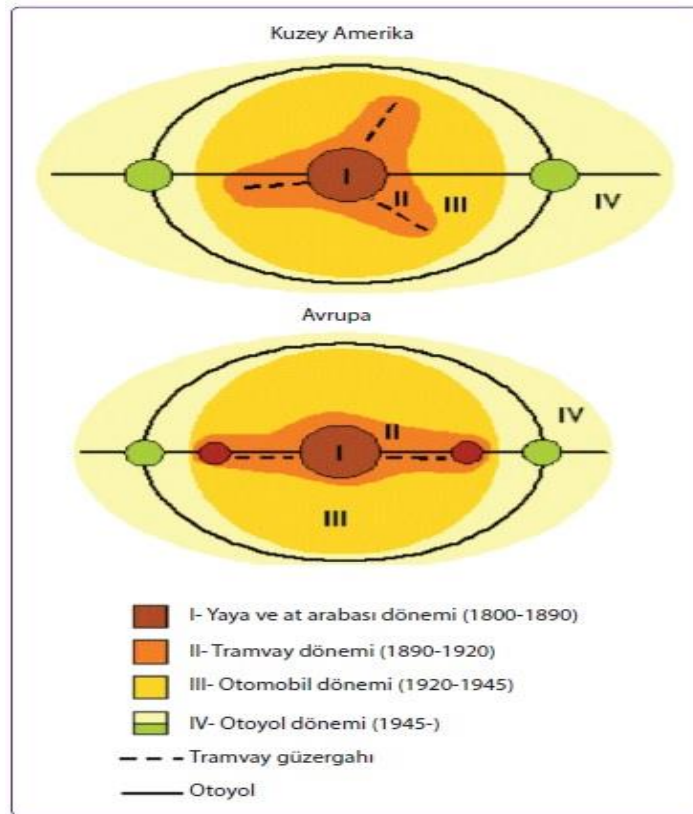
Kentsel saçaklanmayla birlikte şehirde yaşanan bu büyüme sürecinde, kırsal toprağın hızla kentsel toprağa dönüştüğü, mekansal sürekliliği olmayan - arada boş alanların bulunduğu parçalı bir geçiş bölgesi örüntüsü oluşmuştur (Doğru, 2002).

Kentsel yayılma (Urban sprawl) olarak adlandırılan olgu daha çok son yıllarda ve nüfus artışından bağımsız olarak başka nedenlerle ortaya çıkmaktadır. Ekonomik gelişme, artan gelir, yükselen yaşam standartları, daha geniş yaşam alanına oluşan talep, ulaşım ve iletişim olanaklarının artması, kent merkezinin cazibesini yitirmesi gibi pek çok farklı neden kentsel yayılmanın nedenleri arasında sayılmakta; bugün neredeyse hiç nüfus artışı yaşamayan (ya da nüfusu çok az artan) kentlerde bile yukarıda ifade edilen etmenler kentsel yayılmanın devam etmesine sebep olmaktadır. (EEA report, 2006, s. 17.)

Kentleşme ve sanayileşme, toplumun ekonomik ve toplumsal gelişmesine katkıda bulunan olumlu etmenleri kentlerde toplamasına karşın, insan eliyle şekillenen ve çevresindeki tarım alanlarına doğru yayılan kentler, tarım topraklarını doğrudan etkileyen bu süreci, insanlara kaynak oluşturan doğal yaşam alanlarının yerleşim alanlarına dönüşmesi şeklinde tanımlamak da mümkündür.

Kentsel yayılma ilk dönemlerde, tren veya tramvay güzergâhlarına bağlı olarak ve sınırlı bir gelişme gösterirken, otomobilin kent yaşamına girmesi ile birlikte bu sınırlamayı aşmıştır. Bu anlamda, düşük yoğunluklu konut alanlarının doğuşuna ve kentsel fonksiyonların birbirinden ayrılmasına da (desantralizasyon) neden olan otomobilin, raylı sistemlere göre oldukça farklı bir yerleşme deseninin ortaya çıkışına zemin hazırladığını vurgulamakta yarar vardır (Şekil 3)

Şekil 2.1: Ulaşım Biçiminin Kent Makroformuna Etkisi



Kaynak : Akseki, H, Meşhur, M.Ç, Kentsel Yayılma Sonucu Yapılaşmaya Açılan Verimli Tarım Alanları: Konya Kenti Deneyimleri, Megaron Dergisi

2.1.3 Kentsel Saçaklanmanın Nedenleri

Avrupa Çevre Ajansı tarafından 2006 yılında hazırlanan raporda (Urban Sprawl In Europe: The Ignored Challenge), kentsel saçaklanmanın temel nedenleri şöyle sıralanmıştır:

1. Makro-ekonomik nedenler: Ekonomik büyüme, küreselleşme
2. Mikro-ekonomik nedenler: Yaşam standardında yükselme, arazi fiyatları ve ucuz tarım arazileri varlığı
3. Demografik nedenler: Nüfus artışı, hane halkı sayısındaki artışı
4. Konut tercihleri: Kişi başına daha fazla alan, konut beğenisi
5. Kent merkezi sorunları: Hava kalitesinde kötüleşme, gürültü, güvensiz çevre, sosyal problemler, kentsel sosyal donatı eksikliği
6. Ulaşım: Özel araç sahipliğindeki artış, toplu taşımın yetersizliği
7. Düzenleyici çerçeve: Güçsüz arazi kullanım planlaması, mevcut planların uygulamasındaki yetersizlik, yatay ve dikey koordinasyon ve işbirliğinin eksikliği (Tamer,2009).

2.1.4 Kentsel Ekonomik Teoriye Göre Kentin Saçaklanması

Bireylerin gelir ve yaşam seviyelerinin artması, daha pahalı ve geniş evlere olan talebi artırır. Bu tür konutların yapımına en uygun alanlar da çeperde olduğundan, kentin mekânsal gelişimi etkilenir.

Kentsel nüfustaki artışlar, kentsel yapılara ve dolayısıyla mekana olan ihtiyacı artırır. Kentlerin 'çıkar kent' niteliğiyle birlikte ortaya çıkan arsa spekülasyonu, kentin mekandaki dağılımını etkiler (Marın ve Altıntaş, 2004).

Kentin mekansal yapısını bu denli yönlendiren ekonomik - demografik faktörlerin etki sınırları sadece sosyal – ekonomik boyutta kalmaz, aynı zamanda kent hinterlandındaki arazi kullanım şekillerinde değişmeler ile arazilerin doğal karakterinin bir daha geri döndürülemez şekilde tahrip edilmesine yol açar. Bu nedenle, ekonomik – demografik

etkenler, kentleşme - metropolitenleşme sürecinde olduğu gibi, kentsel saçaklanma sürecinde de temel bir niteliğe sahiptir.

2.1.5 Kentsel Saçaklanmanın Ekolojik Etkileri

Kentleşen alandaki önemli sorunlardan biri, kentsel gelişim için kullanılmak istenen alanın oldukça büyük bir kısmının verimli tarım toprağı olmasıdır.

“Yerleşim alanlarının ve sanayinin tarım alanında gelişmesi, tarım bakımından da önemli sorunlar ortaya çıkarmaktadır. Sanayileşme ve kentleşme, sadece üzerinde bulunduğu arazileri tarım dışına atmakla kalmamakta ve aynı zamanda tarım arazisinin bütünlüğünü bozmakta, fiyatları aşırı yükseltmekte, tarımsal faaliyetleri sınırlamakta ve tarım ürünleri kentsel ve endüstriyel kirlenmeden olumsuz yönde etkilenmektedir” (Erbaş, 1989).

Kentlerde saçaklanma ile konut, çalışma, dinlenme alanları giderek birbirinden ayrılmakta, bunun sonucunda kentlilerin ulaşım araçlarına olan bağımlılığı artmaktadır. Kentlerde, özel otomobile bağlı ulaşım yapısının desteklenmesi ve toplu taşımanın göz ardı edilmesiyle gerek enerji tüketiminde, gerekse de çevresel kirlilikte artış gözlenmekte, bu da daha çok doğal kaynağın tüketilmesine neden olmaktadır (Yazar, 2006).

Kentsel saçaklanma, bir önceki bölümde belirtildiği gibi, doğal yapıyı hızla yok etmekte, ekolojik dengeyi bozmakta ve tarımsal üretimi olumsuz etkilemektedir. Kentin hemen çevresinde yer alan tarım topraklarının kentsel alana dahil edilmesiyle sonuçlanan bu süreçte, doğal kaynaklar kaybedilmekle birlikte, aynı zamanda bu arazilerde üretim yapan kırsal nüfus da geçim sıkıntısına düşmektedir. Bu durumda, kırsal nüfus, yakınlarına kadar gelen kentsel kullanışlarda vasıfsız işçi olarak çalışmaya başlar ya da her iki işte de yarı zamanlı çalışan nüfusun bulunduğu bir sosyal yapı oluşur. Kentle kırsal birbirine karıştığı bu ortamda sosyal yapı da giderek değişir, heterojenlik kazanır.

Toplumsal kültür, kentle krn kimi zaman birleŖtiđi, çoğu zaman ise çatıŖtıđı karmaŖık bir geliŖim gösterir. Bunun sonucu kentlerde, 'kültür erozyonu' olarak da adlandırılan, kırsal kültürün kent kültürüne egemen olduğu bir süreç yaŖanır.

3 ŞİLE İLÇESİNİN GENEL ÖZELLİKLERİ

3.1 TARİHÇE VE İDARİ YAPILANMA

3.1.1 Tarihçe

Şile, Yunanca kökenli bir kelimedir. Türkçe anlamı Mercanköşk'tür. Şile ilçesindeki ilk yerleşik yaşamın Yunanlılar ile başladığı düşünülmüştür. Çünkü Yunanlılar şehir isimlerini belirlerken, yerleşimin yerel özelliklerini dikkate aldıkları bilinmektedir. Ağva'nın anlamı "İki su arası yerleşimidir." 1960 yıllarına kadar Şile, Kalpe adı ile anılmaktadır. T.A. Beler'in 1960' da Şile adının antik çağdan itibaren "Artena" olarak kullanıldığını tespit etmiştir. Türk makamlarınca da kabul edilerek yerleşme ismi Şile olarak değiştirilmiştir (SEMA, Envanter Raporu).

İstanbul'un en eski bulguları arasında Şile ilçesinin Ağva ve Sahilköy köyleri bulunmaktadır. Marmara kıyısında Ambarlı'yı da içine alan kıyı konak yerlerinden biri olan Sahilköy, Şile Merkez ilçenin batı kesiminde yer almaktadır.

M.S. 3. yüzyılda hristiyanlığı henüz benimsemeyen Doğu Roma İmparatorluğunun, hristiyan kavimler üzerindeki din baskısı, İnkese, Sofular ve Şile mağaralarındaki izlerde ve buluntularda görülmektedir. Gülek mağarası hristiyan nüfusun Doğu Roma askerlerince tutsak edildiği ilk yerdir (SEMA, Envanter Raporu).

Selçuklu hükümdarı Kutalmışoğlu Süleyman Şah 1090 senesinde Şile' yi ele geçirmiştir. 1097 ' de 1. Haçlı orduları Şile'yi Selçuklulardan geri almıştır. 13 yüzyıla kadar Haçlı hükümdarlığı yerini Latin egemenliğine bırakmıştır(SEMA, Envanter Raporu).

Şile ise Yıldırım Beyazıt döneminde ele geçirilmiştir. Şile ve çevresine Türkmen aşiretleri yerleştirilerek yöre bu tarihten sonra Türkleştirilmeye çalışılmıştır. Yerleşim isimleri de Türkmen boylarının adıyla şekillenmiştir (Hasanlı Köyü-Hasanoğulları),

(Çengili Köyü-Cengril oğulları), (Göçe Köyü-Göçerli Köyü), (Gökmenler-Gökmaşlı), (Çıtaklar-Çıtaklı Köyü), (Karamanoğulları- Karamadere Köyü), (Yakupoğulları-Yakuplu Köyü), (Ekşioğulları-Ekşiköyü), (İsaoğulları-İsaköy).

I. Murat döneminde tüm Trakya ve Balkanlar, Macaristan' a kadar tamamen alınmışken, İstanbul ve Şile Bizans'ın elinde kalmıştır. Osman Bey zamanından beri İstanbul' un fethi gündemde olmuş ve genişleme politikasının bir parçası olmuştur. Yıldırım Beyazıt döneminde Kocaeli'nin alınmasıyla çevresi Türkleşmiş köyleriyle çevrili Şile' de Osmanlı toprağı olmuştur. Ancak Anadolu' da ki birliğin tesisini sağlamak üzere Yıldırım Beyazıt'ın 3. kez Anadolu seferine çıkmasını fırsat bilen Bizanslılar tekrar Şile'yi zapt etmiştir(SEMA, Envanter Raporu).

Osmanlı Anadolu' da ki birliğı sağladıktan sonra, Şile'yi 1395 yılında tekrar fethetmiştir. Niğbolu seferinden sonra, İstanbul 3. kez kuşatılır. Bizans'ın Venedik ve Cenevizlilerden aldığı destek yetmediğı için, Bizans Avrupa'dan da yardım arayışını sürdürmüş ancak gerekli destek gelmeyince, 1401' de "Osmanlı-Bizans" anlaşması yapılmıştır. Bu anlaşma ile Şile ve Silivri ilçelerinin Türk toprağı sayılması resmiyete kavuşmuştur (SEMA, Envanter Raporu).

1921 yılında Beyoğlu Jandarma komutanı K. Ali Bey tarafından görevlendirilen Yüzbaşı Yusuf Bey, Şile eşrafından ve çevre halkından kurduğı 55 kişilik gönüllü jandarma kuvveti ile bölgedeki Kaçaros emrindeki 250 kişilik Yunan birliğini Şile'den sürmüştür ve deniz yoluyla kaçmalarına sebep olmuştur. Başkomutanlık Meydan Muhaberesi (30 Ağustos 1922) zaferiyle Yunanlılar Anadolu'dan kesin olarak ayrılmak zorunda kalmışlardır. III. Kolordu birliklerinin İzmir'i ele geçirmesinden sonra İstanbul üzerine harekete geçmesiyle 7 Ekim 1922' de Şile tamamen düşmandan arındırılmıştır. (SEMA, Envanter Raporu).

3.1.2 İdari Yapı

27.06.1984 tarihinde kabul edilmiş, 09.07.1984 tarih ve 18453 sayılı resmi gazetede yayımlanan 3030 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu yerine, 23.07.2004 tarih ve

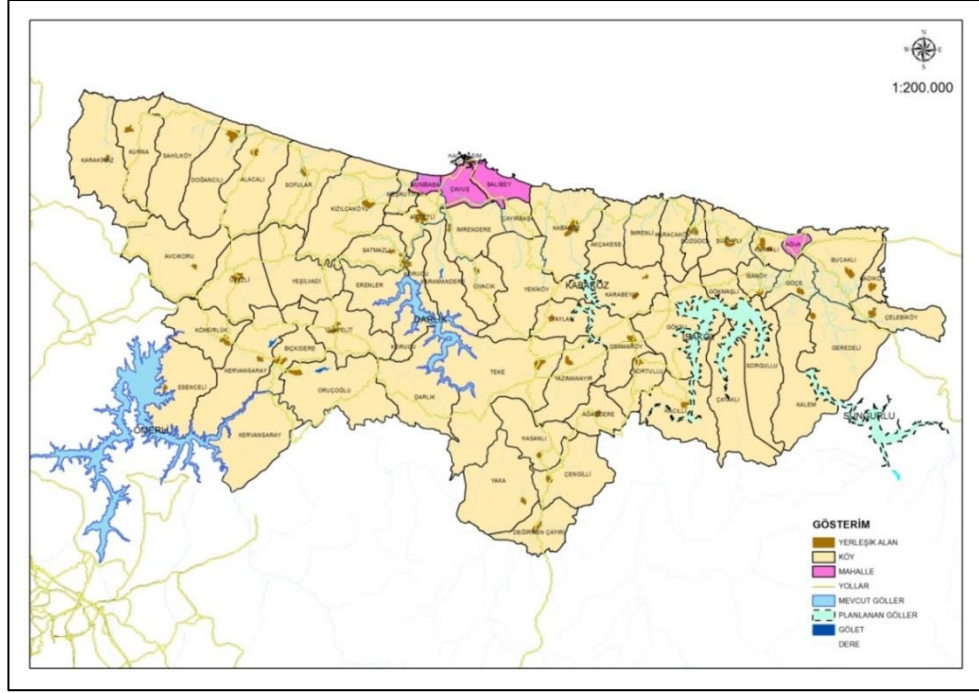
25531 sayılı Resmi gazetede yayımlanan, 5216 Sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu kabul edilmesiyle yerel yönetimlerin yapısında önemli değişiklikler olmuştur. Bu değişiklikler; Tanımlara ilişkin değişiklikler,

1. Büyükşehir Belediyesinin Kuruluşu ve Sınırlara ilişkin değişiklikler
2. Görev ve yetkilere ilişkin değişiklikleri
3. Büyükşehir Belediyesinin Organlarının Çalışmalarına Yönelik Değişiklikler dir.

5216 Sayılı Kanunun geçici 2. Maddesi gereğince bu tarihte, Büyükşehir belediyesi sınırları içinde kalan, köylerin tüzel kişiliği sona ererek mahalleye dönüşür. Bu şekilde oluşan mahallelerin katılacağı ilçe veya ilk kademe belediyesi de, Büyükşehir belediye meclisince belirlenir. Orman köylerinin tüzel kişiliği devam eder.” Hükümünün uygulanması için, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Meclisinin 17 Eylül 2004 tarihinde 815 sayılı kararı ile yeni belediye sınırları belirlenmiştir. Böylelikle İstanbul Büyükşehir Belediyesinin yetki alanı, İstanbul İl sınırı olmuştur. Söz konusu değişiklikler sonucunda Şile Belediyesi İstanbul Metropolitan Alan yetki sınırı il sınırıyla örtüşmüştür. (Şekil 3.1).

6360 Sayılı On Üç İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Altı İlçe Kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile köy tüzel kişilikleri kaldırılarak mahalle olarak belediyeye katılmış ve Şile toplamda 62 mahalleden oluşan bir ilçe haline gelmiştir.

Şekil 3.1. : Şile İlçesinin İdari Sınırları



Kaynak: Şile Ekosistem Yönetim ve Yerel Kalkınma Merkezi Projesi Envanter Raporu

İstanbul Metropolitene yönetimine bağlı olan, Şile ilçesi 62 mahalleden oluşmaktadır. 5216 sayılı kanun ile, Kumbaba, Çavuş, Hacıkasım, Balibey merkez, Ağva ise Şile Merkezinin 32 km doğusundaki mahallesi olmuştur. 6360 sayılı kanun ile köy yerleşmeleri ortadan kaldırılarak merkeze 8 ila 40 km mesafelerde yeni mahallelerin oluşmasına olanak sağlamıştır.

Şile idari sınırları içindeki yerleşmeler nüfus ve sosyal ihtiyaçların karşılanabilmesi açısından bakıldığında Şile Merkez ve Ağva kentsel özellikler göstermektedir. Ticaret ve hizmet sektörleri bu iki yerleşimde yoğunluk kazanmaktadır. Şile ilçe merkezi 3000 yıllık bir geçmişi olan bir yerleşmedir. Yakın geçmişte Şile merkezinin güneyindeki Şile ovası tarımsal faaliyet için kullanılmıştır. Kentsel yerleşik alan yüksek falez ve dik yamaçlarla çevrili ortalama 80 metre yükseltiye, Karadeniz'e doğru yarımada şeklinde bir aşınım yüzeyinde oturmuştur.

Şile merkeze 32 km uzaklıktaki Ağva mahallesi Yeşilçay Deresinin ağız kesiminin batısında Göksu Nehri ile oluşturdukları alüvyal ovanın üstüne kurulmuştur. Yeşilçay deresi tarihin birçok döneminde büyük yük gemileri için korunaklı bir liman olmuştur. 1970' li yıllara kadar İstanbul ve Anadolu' da ki birçok ilin odun ve odun kömürü

nakleden teknelerin yükleme yeri olmuştur. Bu durum Ağva' nın yakın çevresindeki yerleşimlere göre ekonomik anlamda daha gelişmiş olmasını sağlamıştır. Günümüzde denizciliğin yerini Turizm Fonksiyonu almıştır.

İlçedeki orman köyleri ise iç kesimlerinde daha çok yamaçlarda dere kenarına toplu olarak konuşlanmıştır. Bu kısıtlı alanlar sınırlı ölçüde tarıma imkan sağlamaktadır. Bu alanlarda yapılan tarımsal faaliyet orman köylüsünün kendi ihtiyacını karşılayacak kadardır. Tarım köyleri orman köylerine göre daha fazla ekilebilecek düz tarım alanlarına sahip olan kırsal yerleşmelerdir.

Taban arazilerde ise tarımsal faaliyet sürdürülmektedir. Bu tip araziler son yıllarda İstanbul metropolünün ikincil konut baskısı altındadır. (Sahilköy, Dağaçlı, Alaçalı, Kabakoz, Akçakese, İmrenli, Bozgoca).

Kentsel alanda ilçede Şile Merkez ve Ağva sosyal ve ekonomik yaşamın merkezi durumundaki yerleşmelerdir. Her iki yerleşme kırsal yerleşmeler için ticari merkezdir. Yaz döneminde gerek Şile gerekse Ağva önemli birer turizm merkezidir.

3.2 DEMOGRAFİK YAPI

Şile ilçesi, İstanbul Metropolitan alanı sınırları içindeki 39 ilçeden biri olan Şile ilçesi İstanbul Metropolitan alanda yüzölçümü 3. büyük ilçedir (781,72 ha). İstanbul ili içindeki 151 köy' ün (kırsal yerleşme)' ün 57 tanesi Şile ilçesindedir. İlçedeki kentsel karakterli yerleşmeler ise; Çavuş, Hacıkasım, Balibey, Kumbaba ve Ağva' dır.

Şile ilçesinin birinci derece etkileşim içinde olduğu, İstanbul Anadolu yakasının, 1965 yılındaki nüfusu 10 kat artarak, 589.894' ten 5.181.268' e artmış. Şile nüfusu ile 1965-**2012** yılları arasında 1,67 kat artarak 18.098' den **30.218'** e yükselmiştir. (Tablo 3.1) Anadolu yakasında Adalar ilçesinden sonra en düşük nüfus büyüklüğüne sahip ilçedir.

1965-1990 yılları arası ve sonrasında 2014'e kadarki dönemde Anadolu yakasında Adalar ve Şile Belediyesi hariç tüm yerel yönetimlerin nüfus büyüklükleri doğrusal olarak artmıştır. (Tablo 3.2) 2014 yılı TUİK adrese dayalı kayıt sistemi sonuçlarına göre

ilçe nüfusu 32.823 tür. Merkez nüfusu 14.338 iken, kırsal yerleşmelerdeki nüfus 18.485 tir (Tük, 2015). Şile ilçesindeki 2014 TÜİK verilerine göre yıllık nüfus artış hızı yüzde 4.96 iken İstanbul Metropolü’ de bu oran yüzde 1.53 dir (www.nufusu.com, Erişim:01.02.2015).

Tablo 3.1: Şile İlçesi Yıllara Göre Kentsel ve Kırsal Nüfus Dağılımı (1965-2007 Yılları Arasında Genel Nüfus Sayımı ile 2008-2014 Yılları Arasında TÜİK Adrese Dayalı Kayıt Sistemi Verileri)

Yıllar	Toplam Nüfus	Kentsel Nüfus	Kentsel Nüfus (yüzde)	Kırsal Nüfus	Kırsal Nüfus (yüzde)
1965	18.098	2.788	15,41	15.310	84,59
1970	19.427	3.448	17,75	15.979	82,25
1975	18.648	4.062	21,78	14.586	78,22
1980	20.424	4.882	23,90	15.542	76,10
1985	19.310	4.832	25,02	14.478	74,98
1990	25.372	7.872	31,03	17.500	68,97
2000	32.447	10.262	31,63	22.185	68,37
2007	25.169	9.831	39,06	15.338	60,94
2008	28.571	12.753	44,64	15.818	55,36
2009	28.325	12.545	44,29	15.780	55,71
2010	28.119	12.311	43,78	15.808	56,22
2011	28.847	12.851	44,55	15.996	55,45
2012	30.218	13.260	43,88	16.958	56,12
2013	31.718	14.035	44,24	17.683	55,76
2014	32.823	14.338	43,68	18.485	56,32

Kaynak: TÜİK.2015

Tablo 3.2 : Şile İlçesi ve İstanbul İline Ait Kırsal ve Kentsel Nüfus Büyüklüğü Kıyaslamalı Tablosu

Yerleşim	Toplam nüfus (2012)	Toplam nüfusun il içindeki oranı (yüzde)	Kentsel nüfus (2012)	Kentsel nüfusun il içindeki oranı (yüzde)	Belde ve köy nüfusları (2012)	Belde nüfusun il içindeki oranı (yüzde)
ŞİLE	30.218	0,22	13.260	0,10	16.958	11,76
İSTANBUL	13.854.740		13.710.512		144.228	

Kaynak:TÜİK.2012

Tablo 3.3. : Şile İlçesi Merkezi ve Köylerdeki Nüfusun Kadın Erkek Dağılımı

İLÇELERE GÖRE İL/İLÇE MERKEZİ VE BELDE/KÖY NÜFUSU - 2014								
İl/İlçe merkezi			Belde/Köy			Toplam		
Toplam	Erkek	Kadın	Toplam	Erkek	Kadın	Toplam	Erkek	Kadın
13260	6887	6373	16958	8635	8323	30218	15522	14696
Yüzde (yüzde)	52	48	Yüzde (yüzde)	51	49	Yüzde (yüzde)	51	49

Kaynak: TÜİK. 2012

Tablo 3.4 : Şile İlçe Merkezi ve Köylerdeki Nüfus Büyüklükleri ve Kadın-Erkek Dağılımı

Şile İlçesinde İlçe ve Köylerdeki Nüfus Büyüklüğü ve Kadın - Erkek Dağılımı							
Yerleşimler	Toplam	Erkek	Kadın	Yerleşimler	Toplam	Erkek	Kadın
Ağaçdere	105	45	60	Karabeyli	227	110	117
Ahmetli	856	467	389	Karakiraz	294	155	139
Akçakese	330	159	171	Karamandere	284	155	129
Alacalı	399	196	203	Kervansaray	226	113	113
Avcıkoru	95	58	37	Kızılca	412	205	207
Bıçkıdere	292	151	141	Korucu	203	97	106
Bozkoca	129	67	62	Kömürlük	208	91	117
Bucaklı	322	153	169	Kurfalı	207	113	94
Çataklı	229	104	125	Kurna	132	70	62
Çayırbaşı	724	372	352	Meşrutiyet	1.409	788	621
Çelebi	139	69	70	Oruçoğlu	311	161	150
Çengilli	200	103	97	Osmanköy	282	133	149
Darlık	125	62	63	Ovacık	165	73	92
Değirmençayırı	457	238	219	Sahilköy	668	350	318
Doğancılı	642	317	325	Satmazlı	279	133	146
Erenler	155	71	84	Sofular	309	153	156
Esenceli	54	26	28	Soğullu	200	97	103
Geredeli	572	284	288	Sortullu	129	64	65
Göçe	389	202	187	Şuayıpli	233	120	113
Gökmaslı	184	89	95	Tekeköy	514	260	254
Göksu	260	119	141	Ulupelit	146	70	76
Hacıllı	270	130	140	Üvezli	320	181	139
Hasanlı	235	117	118	Yaka	213	113	100
İmrendere	205	110	95	Yaylalı	67	34	33
İmrenli	210	106	104	Yazımanayır	223	114	109
İsaköy	145	68	77	Yeniköy	397	200	197
Kabakoz	463	230	233	Yeşilvadi	142	78	64
Kadıköy	141	72	69	Kırsal Nüfus	16.958	8.635	8.323
Kalem	217	118	99	Kentse Nüfus	13.260	6.887	6.373
Karabeyli	214	101	113	Toplam Nüfus	30.218	15.522	14.696

Kaynak: Tuik 2012 Adrese Dayalı Kayıt Sistemi Verileri

Şile ilçesindeki nüfusun '0-14' yaş grubu 4.918 kişidir ve toplam nüfusun yüzde 16,28'dir. '15-29' yaş arası nüfus 7.012 kişidir ve toplam nüfusun yüzde 23,20' sini oluşturmaktadır. Verilere göre ilçedeki genç nüfus toplamı 11.930 kişidir ve ilçe nüfusunun yüzde 39,48' ini oluşturmaktadır.

'30-49' yaş grubunun oluşturan orta yaş grubu toplam 7.826 kişidir ve ilçe nüfusunun yüzde 25,90 'ının oluşturmaktadır. 50-70 yaş grubu arasındaki nüfus 7.258 kişidir ve ilçe nüfusunun yüzde 24,02'ünü oluşturmaktadır. '30-49' ve '50-70' arası yaş grupları toplamda,15.084 kişidir ve ilçe nüfusunun yüzde 49,92' sini oluşturmaktadır.

İlçede 70 yaş üstü 3.139 kişi vardır ve ilçe nüfusunun yüzde 10,39' unu oluşturmaktadır. İlçede 90 yaş ve üstü kişi sayısı toplam 65'tir. İlçede toplamda 70 yaş ve üstü yaşlı nüfusu 3.204 kişidir ve ilçe nüfusunun yüzde 10,60'ını oluşturmaktadır.

İlçedeki nüfus gruplarındaki ağırlık '30-49' (7,826 Kişi) ile '50-69' (7.258 Kişi) yaş gruplarındadır. İlçede 0-14 genç nüfusu (4.918 Kişi) kadar, yaşlı nüfus ('70-90' - 3.204 Kişi) ikamet etmektedir.

Tablo 3.5 : Şile İlçesindeki Yaş Grupları

Yaş Grubu	Erkek Nüfus	Erkek Nüfus Oranı (yüzde)	Kadın Nüfus	Kadın Nüfus Oranı (yüzde)
0-14'	2507	16.15	2411	16.41
15-29'	3848	24.75	3164	21.53
30-49'	4021	25.91	3805	25.89
50-69'	3635	23.42	3623	24.65
70-89'	1488	9.59	1651	11.23
90+	23	0.15	42	0.29
TOPLAM	15522	100	14696	100

Kaynak : Tuik 2012 Adrese Kayıtlı Nüfus Verileri

2012 yılında, Şile ilçesinde ikamet eden kişilerin yüzde 56' si (17.021') İstanbul iline, yüzde 44'ü (13.138 kişi) ise İstanbul dışında başka bir ilde kayıtlıdır.

İlçede İstanbul'a kayıtlı nüfus 2007 ile 2012 yılları arasında yüzde 10,95 büyüyerek 15.156'dan 17.021'e yükselmiştir. İstanbul dışında başka bir ilde kayıtlı nüfus ise, yüzde 23,93 oranında büyüyerek, nüfus 9.993'dan 13.138'e büyüme göstermiştir.

Tablo 3.6. : Şile İlçesinde Yıllara Göre Nüfusun Kayıtlı Olduğu İlçelerin Dağılımı

Kayıtlı Olunan İl	2007	2008	2009	2010	2011	2012
İstanbul'a Kayıtlı	15.156 (%60)	17.283 (%61)	17.077 (%60)	16.830 (%60)	16.872 (%59)	17.021 (%56)
İstanbul Dışında Kayıtlı	9.993 (%40)	11.271 (%39)	11.225 (%40)	11.244 (%40)	11.914 (%41)	13.138 (%44)
TOPLAM	25.149	28.554	28.302	28.074	28.786	30.159

Kaynak: Tuik 2012

İlçede İstanbul ili dışında başka bir ilde kayıtlı nüfus sırasıyla; Karadeniz, Doğu Anadolu, İç Anadolu, Marmara, Akdeniz, Güneydoğu Anadolu, Ege coğrafi bölgeleridir.

Tablo 3.7 : Şile İlçesinde İstanbul Dışında Nüfusun Kayıtlı Olduğu Bölgeler

BÖLGELER	NÜFUS	ORAN (yüzde)
EGE	310	2,36
G.DOĞU ANADOLU	696	5,30
AKDENİZ	705	5,37
MARMARA	1.655	12,60
İÇ ANADOLU	1.889	14,38
DOĞU ANADOLU	2.930	22,30
KARADENİZ	4.953	37,70
TOPLAM	13.138	100,00

Kaynak: TUİK, 2012

3.3 EKONOMİK YAPI

Şile köylerinin tamamı orman köyü niteliğindedir. Bu nedenle orman köylerinin demografik yapısı doğrudan Şile'nin demografik yapısı ile büyük oranda örtüşmektedir.

Şile köylerinde ana geçim kaynağı, ağırlıklı olarak emekli maaşlarıdır. Hemen hemen her hanede bir emekli bulunmaktadır. Yaş ortalaması yüksek olan köylerde, genelde ana geçim kaynakları “Ormancılık, Hayvancılık, Arıcılık, Turizm ve Fındık” tır (SEMA, Envanter Raporu).

Günümüzde sahil köyleri daha çok iç turizme yönelmiş, bu yörelerde ikinci konutların yapılması ile yapılaşma da artmıştır. Bu nedendir ki birçok köyde yaz-kış nüfusları farklıdır. Fındık bahçeleri daha çok Şile'nin doğusunda yer almaktadır. İç kesimlerdeki köylerde ise ormancılığın yanında hayvancılık ve arıcılık da yapılmaktadır. Köylerin neredeyse tamamında arsa satışı sektörü gelişmiştir. Birçok tarım alanı bu nedenle arsalaştırılmak suretiyle satılmıştır (SEMA, Envanter Raporu).

Şile halkı geçimini 2006 yılına kadar, Ormancılık (Enerji Ormanı İşletmeciliği-Baltalık Orman İşletmeciliği) çalışmalarından sağlamıştır. Baltalık alanların koruya tahvil edilmesi sonucunda, ormancılık çalışmalarından sağlanan gelirlerde büyük düşüş yaşansa da, halen koruya tahvil çalışmaları kapsamında Orman İşletme Müdürlüğü'nce yaptırılan bakım çalışmaları nedeni yörenin önemli gelir kaynaklarından birisi halen ormancılık faaliyetidir. 13 köyde ormancılık faaliyeti bulunmamaktadır. Bu köyler; Ahmetli, Akçakese, Çayırbaşı, Çelebi, Değirmençayırı, Geredeli, Göçe, İmrenli, İsaköy, Karacaköy, Kurfalı, Meşrutiyet ve Şuayipli köyleridir (SEMA, Envanter Raporu).

Yörenin bunun dışındaki en önemli gelir kaynaklarını hayvancılık (7 köyde; Ahmetli, Akçakese, İmrenli, Kabakoz, Kurfalı, Meşrutiyet Sofular köylerinde hayvancılık hemen-hemen hiç yapılmıyor), arıcılık ve fındık bahçeleri oluşturur.

Çiçekçilik, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından satın alım sözleşmesi garantisiyle teşvik edilerek kurdurulmuş olan kooperatif aracılığıyla Bozgoça, Değirmençayırı, Erenler, İmrendere ve Yazımanayır köylerinde 240–320 m²'lik seralarda yapılmaktadır. Bu seralarda İlkbaharda 1,5 ay, sonbaharda 1,5 ay olmak üzere iki kez üretim

yapılmaktadır. Bunun dışında kalan zamanlarda az sayıdaki seralar sebze ekilerek boş bırakılmamaktadır. İlk kuruluşta 99 aile ve 182 sera yapılması planlanmasına karşın günümüzde 30 aile işletmesi üretime devam edebilmektedir (SEMA, Envanter Raporu).

Karabeyli, Osmanköy, Soğullu, Teke, Yazımanayır, Ağaçdere, Bozgoça, Çataklı, Gökmaslı, Göksu ve Hacılı köylerinde mangal kömürü yapılmaktadır.

Köylerin neredeyse tamamı ormandan, yalnızca kendi gereksinimleri için ıhlamur, kestane, kekik, yabani elma, muşmula, kocayemiş vb. odun dışı orman ürünleri toplamakta, çok küçük bir bölümünü yerel ekonomi içerisinde Şile'ye gelen ziyaretçilere ilkelden kayıtsız bir şekilde pazarlamaktadır (SEMA, Envanter Raporu).

Ormanlardan kestane toplayıcılığı da orman köylerinde mantar gibi fazla olmasa da önemli gelir kaynaklarından birisidir. Ancak kestane meşcerelerinin 2006 yılına kadar baltalık olarak işletilmesi, ağaçların 5-25 yaş arasında olması, aşısız olması, ağaçların çoğunda mürekkep ve dal kanseri hastalıklarının olması gibi nedenlerle doğal kestanelerin ticari değeri çok düşüktür (SEMA, Envanter Raporu).

Köylerin çoğunda tarımsal aktiviteler göç, miras uygulamaları, arsalaşma arz ve talepleri ve sulama imkânı kısıtları nedeni ile yapılamamaktadır. Terk edilmiş ve faydalanılmayan tarım alanları yoğunluktadır. Köylerde yaşayan aileler kendi tüketimleri için sebze ve meyve üretimi yapmaktadırlar. Ticari amaçlı üretim yok denecek kadar azdır (SEMA, Envanter Raporu).

Tablo 3.8 : Köylerin Geçim Kaynakları

KÖYLER	Hane sayısı	Nüfus	Yaş Ortalama	GEÇİM KAYNAKLARI											
				Emekli oranı	Orman işleri	Kömür yapımı	Çiçekçilik	Meyvecilik	Fındık	Tarım	Sera	Hayvancılık	Arcılık Kovan	Turizm	
AĞAÇDERE	35	80	50-60	90	X	X	-	-	X	Az	3	X	10	-	
AHMETLİ	200	800	60	65	-	-	-	-	-	-	2	-	10	X	
AKÇAKEŞE	150	300	60-65	90	-	-	-	-	X	-	-	-	300	X	
ALACALI	250	350	60-65	90	X	-	-	X	-	-	11	X	2-300	X	
AVCIKORU	35	110	60	80	X	-	-	-	-	-	-	X	50	-	
BIÇKIDERE	150	300	60-65	97	X	-	-	-	-	-	16	X	-	-	
BOZGACA	40	180	65-70	100	X	X	X	-	X	-	2	X	50	X	
BÜYÜK BUCAKLI	250	550	60-65	70	X	-	-	-	X	X	4	X	100	X	
ÇATAKLI	80	230	35-40	50	X	X	-	-	X	-	-	X	20	-	
ÇAYIRBAŞI	240	750	50	70	-	-	-	-	-	-	-	-	75	X	
ÇELEBİ	85	130	60	75	-	-	-	-	X	Az	2	X	70	-	
ÇENGİLLİ	50	200	40-60	50	X	-	-	-	-	Az	-	X	-	-	
DARLIK	38	120	60	90	X	-	-	-	-	-	-	X	50	-	
DEĞİRMANÇAYIRI	150	600	40-60	50	-	-	X	-	-	X	7	X	-	-	
DOĞANCI LI	900	700	55-65	90	X	-	-	X	-	-	2	X	130	X	
ERENLER	60	150	50-60	60	X	-	X	-	X	-	8	X	-	-	
ESENCELİ	15	50	60	95	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	
GEREDELİ	30	450	60-65	90	--	--	-	-	X	-	20	X	3-400	-	
GÖÇE	180	400	50-60	60	--	-	-	-	X	-	4	X	100	X	
GÖKMASLI	120	300	50-60	60	X	X	-	çoktu	X	X	4	X	250	-	
GÖKSU	125	600	30-50	10	X	X	-	-	X	-	-	X	50	-	
HASANLI	64	250	40-60	60	X	-	-	-	-	Az	1	X	-	X	
HACILLI	73	270	40-65	75	X	X	-	-	X	Az	-	X	50	-	
İMRENDERE	360	250	50-65	98	X	-	X	-	-	X	90	X	200	-	
İMREN Lİ	80	120	65	98	-	-	-	-	X	-	-	-	13	X	
İSAKÖY	95	170	60-70	98	-	-	-	-	X	Az	2	X	100	X	
KABAKOZ	180	450	60	90	X	-	-	-	X	-	-	-	200	X	
KADIKÖY	60	160	60	60	X	-	-	-	X	-	-	X	75	-	
KALEMKÖY	110	250	60	80	X	-	-	-	X	Az	4	X	100	-	
KARABEYLİ	68	215	40-60	70	X	X	-	-	X	-	-	X	20	-	
KARACAKÖY	125	250	65	100	-	-	-	-	X	-	-	X	-	X	
KARAMANDERE	60	300	40-60	60	X	-	-	-	X	X	10	X	200	X	
KARAKİRAZ	110	220	55-60	90	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	
KERVANSARAY	80	250	40-60	60	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	
KIZILCAKÖY	300	350	55-60	60	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	
KORUCUKÖY	55	200	50-60	40	X	-	-	-	-	Az	-	X	75	-	
KURNA	80	105	65	80	X	-	-	-	-	-	-	X	50	X	
KURFALLI	130	250	65-70	80	-	-	-	-	X	-	-	-	200	X	
KÖMÜRLÜK	80	200	60-65	90	X	-	-	-	-	X	-	X	-	-	
MEŞRUTİYET	50	250	50-60	70	-	-	-	-	-	-	-	-	-	X	
ORUÇOĞLU	125	300	40-60	60	X	-	birakmış	-	-	Az	6	X	X	-	
OSMANKÖY	80	280	40-60	60	X	X	-	-	X	X	-	X	100	-	
OVACIK	19-45	150	40-50	10	X	-	-	-	-	Az	-	X	-	X	
SATMAZLI	50	250	50-60	50	X	-	-	-	-	Az	2	X	50	-	
SAHİLKÖY	1100	650	50-55	70	X	-	-	-	-	-	-	X	300	X	
SOĞULLU	55-60	160	50-60	60	X	X	-	-	X	-	-	X	10	-	
SORTULLU	37	130		50	X	X	-	-	X	-	-	X	-	-	
SOFULAR	135	330	55-60	90	X	-	-	-	-	-	-	-	70	-	
ŞUAYIPLI	150	250	55-60	95	-	-	-	-	X	Az	-	X	30	X	
TEKE	150	530	30-60	70	X	X	-	-	X	X	3	X	350	-	
ULUPELİT	30	160	40-60	60	X	-	-	-	-	Az	5	X	-	X	
ÜVEZLİ	100	300	50-65	80	X	-	-	-	-	-	-	X	-	-	
YAZIMANAYIR	65	300	60-65	90	X	X	X	-	-	Az	3	X	200	-	
YAKA	54	300	30-50	15	X	-	-	-	-	X	-	X	15	-	
YAYLALI	30	63	40-60	50	X	-	-	-	X	-	1	X	40	-	
YENİKÖY	120	400	40-65	60	X	-	-	-	-	-	2	X	1500	x	
YEŞİLVADI	100	150	50-60	50	X	-	-	-	-	-	2	X	-	x	

Kaynak: SEMA Projesi Envanter Raporu

3.4 ULAŞIM

Şile ilçesinin İstanbul Metropolüne olan ulaşım ilişkisi öncelikli olarak karayolu ile yapılmaktadır. Şile otoyolu üzerinden sağlanan ulaşım için, İstanbul Metropolüne hizmet veren her iki çevre yolundan kuvvetli bağlantıları bulunmaktadır. 1. Çevre Yolu Üzerinden (O-1) Altunizade kavşağı, 2. Çevre Yolundan (TEM/ O-2) Ümraniye kavşağı kullanılarak Şile Otoyoluna bağlanılabilmektedir.

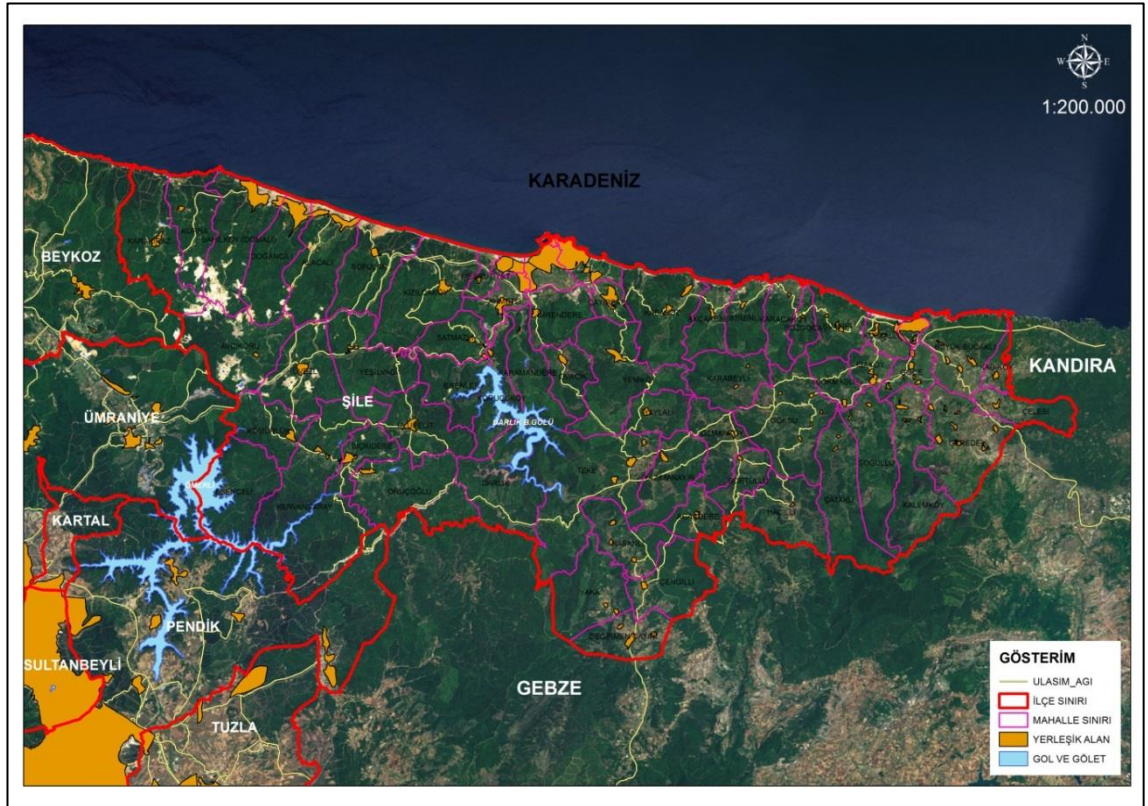
Şile ilçesinin metropol alanda etkileşim içinde olduğu İstanbul Anadolu Yakasındaki, Üsküdar Kadıköy ve Kartal gibi merkezlere ortalama 60 km uzaklıktadır. Şile ile Metropol arasında ulaşım ilişkisinin en yoğun olduğu yer, Üsküdar Harem mevki ile Ümraniye Tepeüstü Mevkiidir. Bu iki noktadan Şile' ye erişim, İ.E.E.T ve Özel seyahat firmalarının, karşılıklı olarak sürdürdüğü tarifeli seferler ile yapılmaktadır. Sefer süreleri 60-90 dk. arasındadır. Trafiğin yoğun olduğu saatlerde “Konut – İşyeri” ve “Konut – Eğitim” ilişkili hareketlilik ağırlık kazanmaktadır. Hafta sonu ve tatil dönemlerinde ilçede günübirlik turizm ve rekreasyon amaçlı yolculuklar önem kazanmaktadır.

Şekil 3.2 : Şile İlçesinin Çevre ve Bölge Yerleşimlerle Ulaşım İlişkisi



Kaynak : Karayolları 1. Bölge Müdürlüğü

Şekil 3.3 : Şile İlçesi Mevcut Ulaşım Ağı



Kaynak: SEMA Envanter Raporu

Şile otoyolunda Şile Merkez ilçeye 20-25 km uzaklıktaki Avcıkoru, Üvezli ve Yeşilvadi yerleşimlerinin yakın çevresinde ekonomik değeri yüksek olan ve inşaat sektöründe kullanılan silis kumu ocakları bulunmaktadır. Bu ocaklardan çıkarılan ürün Şile otoyolu kullanılarak dağıtımı yapılmaktadır. Çıkarılan ürünün, işlenecek yere götürülmesinde ağır vasıta araçlar kullanılmaktadır. Bu araçlar Ömerli havzasının güney batısında kalan Paşaköy – Kurna yolunu kullanarak Pendik Kavşağı üzerinden Anadolu Otoyolu' na (TEM İstanbul Ankara Otoyolu) bağlanmaktadır. Dolayısıyla Paşaköy Kavşağında zaman zaman ağır vasıtalar trafik yoğunluğu oluşturmaktadır. Bu yoğunluğa ek olarak Şile ilçesinin batısında yer alan K. Oda Mevkii Kömürcüoda yerleşmesindeki, İstaç'a bağlı çalışan Kömürcüoda Düzenli Depolama Alanı ' da, Şile Otoyolu için zaman zaman yoğunluk oluşturmaktadır.

İlçenin batı bölümdeki sahil köyleri (Karakiraz, kurna, Sahilköy, Doğançalı, Alacalı, Sofular) ile ilçenin doğu sahili köyelerine (Kabakoz, Akçakese, İmrenli, Karacaköy, Bozgoca) erişim sağlayan I. derece yollar, Şile otoyoluna bağlanmaktadır. I. derece yollar, ilçe merkezinden güney yönünde, İmrendere, Ocacık ve Yeniköy yerleşimlerinden geçerek, Teke köyüne kadar devam etmektedir. Teke köyünden sonra I. derece yol aksı; Yaylalı, Osmanköy, Göksu, Gökmaşlı yerleşimlerinden de geçerek, doğu yönde, Osmanköy, Göksu, Gökmaşlı, İsaköy, Göçe köylerinden geçerek Ağva' ya kadar ilerlemektedir.

İlçenin orta ve güneyindeki yerleşimler, orman alanı ve içme suyu havza sınırları içinde kalan düşük yoğunluklu kırsal yerleşmelerdir. Söz konusu köylere erişim I. derece yollara bağlantısı bulunan, II. Derece yollar, orman içi yollar ve stabilize yollar ile sağlanmaktadır.

İnşaat süreci Mayıs 2013'de başlayan, 3. Köprü Projesi, Anadolu yakasında, Uskumruköy Kavşağından, sonra sırasıyla; Riva, Hüseyinli, Reşadiye, Alemdağ ve Paşaköy Kavşaklarından geçmektedir. Paşaköy kavşağı 3. Köprü yolunun mevcut çevre yolları ile entegrasyonun sağlanacağı önemli bir kavşak olacaktır. Dolayısıyla Paşaköy kavşağı ileriki dönemlerde gerek metropoliten alan içindeki ulaşım gerekse Şile Otoyolu üzerinde trafik yükü oluşturacaktır.

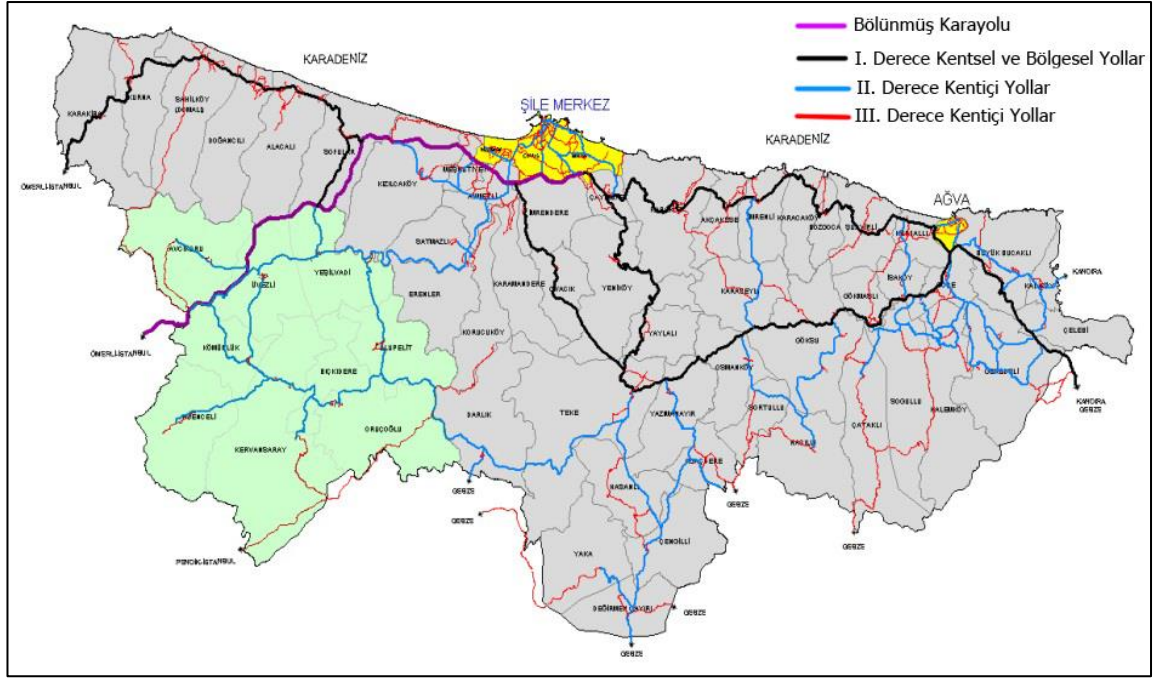
Şile ilçesinin Anadolu yakasındaki Üsküdar, Ümraniye, Kadıköy ve Kartal gibi önemli merkez ilçelerle olan etkileşimi, 3. köprü ve çevre yollarının hizmete girmesiyle artacaktır. İlçenin en önemli ekonomik kaynağı olan turizm sektörü, ulaşım imkanlarının kolaylaşacak olmasıyla Avrupa yakasından gelecek talepleri arttıracaktır. Böylelikle ilçe ağırlıklı olarak, Anadolu yakası sakinlerinin tercih ettiği bir alan olmak yerine, İstanbul Metropolü için önemli bir turizm çekim merkezi olacaktır.

Şekil 3.4 : 3. Köprü ve Çevre Yolları (Kuzey Marmara Otoyolu)



Kaynak: <http://uzmanasor.org/3-kopru-guzergahi-tem-baglantisii-vollari-haritasi/>

Şekil 3.5: Ulaşım Kademelenme Analizi



Kaynak: İBB İmar Şehircilik Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü, Analiz Raporu

4 ŞİLE'NİN MEKANSAL GELİŞİMİ ve KENT MAKROFORMUNUN DEĞİŞİM SÜRECİ

Osmanlı döneminde Üsküdar'a bağlı olan ve Cumhuriyetin kuruluşu ile oluşturulan belediyelerden biri olan Şile, 1923 yılında Belediye olmuştur. 1926 yılına kadar Üsküdar'a bağlı kalmıştır.

2004 yılında ise 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanunu'yla birlikte Şile ilçesinin yetkisi, Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'ndan alınarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne devredilmiştir. 2008 yılında 5747 sayılı kanunun 2. Maddesi gereğince Ağva İlk Kademe Belediyesi kaldırılarak Şile İlçesi sınırları içine katılmıştır. Bu kanunu takip eden ilk yerel seçimler olan 2009 yerel seçimleri ile birlikte Şile İlçesi sınırları, Ağva İlk Kademe Belediyesi sınırları da dahil edilmiştir. İstanbul mücavir sınırının il sınırı olarak kabul edilmesi ile birlikte Ağva İlk Kademe Belediyesi 2009 yılında Şile'nin bir mahallesi konumuna gelmiştir. 6360 sayılı yasa ile birlikte 57 adet köy, mahalle vafına dönüştürülmüştür ve Şile 62 mahalleden oluşan bir ilçe haline gelmiştir.

4.1 1990 ÖNCESİ

19.yy. Osmanlı kayıtlarına göre Şile kazası 1846'da Zaptiye Müşirliğine (merkezden uzak yerlerden sorumlu yönetim birimi) bağlı iken, 1876'da Şile kazasının Dersaadet Şehremaneti'ne bağlandığı görülmektedir. 1877 Devlet Salnamesinde ise Şile, Zaptiye Nezaretine bağlı Üsküdar Mutasarrıflığına (İl ve ilçeler arasındaki yönetim bölümü, sancak.) bağlanmıştır. 1924'de bütün sancaklar vilayet yapıldığında Şile'nin Üsküdar'a bağlılığı devam etmiştir. 1926'da yapılan yeni düzenlemeyle Üsküdar il statüsünden çıkarılarak kaza haline getirilip İstanbul vilayetine bağlanınca Şile kazası da Üsküdar'la aynı yapı içinde yer almıştır. Ayrıca Şile, Cumhuriyetin kuruluşu ile oluşturulan ilk belediyelerden biridir (1923).

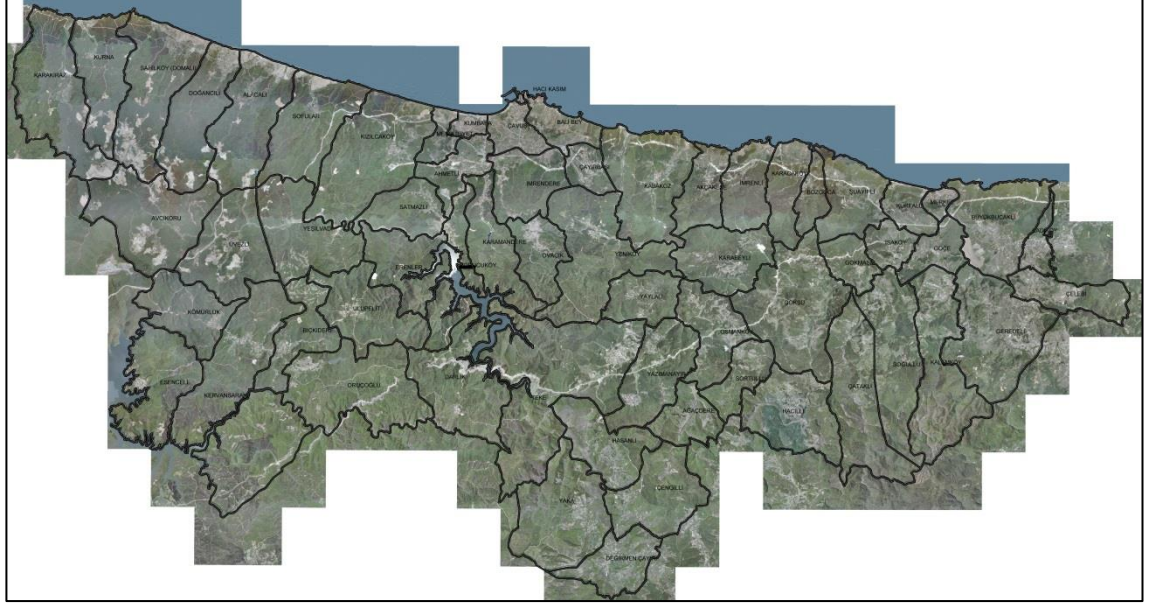
Şile; belediyeliğin kurulduğu 1923 yılından 1969 yılına kadar plansız bir dönem geçirmiştir. 1969 yılına kadar geçen süre zarfında herhangi bir planlı gelişme sağlanamamıştır. 1969 yılında İller Bankası tarafından Şile 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planı yapılmıştır.

1965'lerde başlayan liman yapım çalışmaları 1970 lere kadar devam etmiştir. Büyük ve küçük dalgakıranlardan oluşan ve liman öncesinde sahil olarak kullanılan alanda, mendirek imalatları sonucunda kum birikintileri liman içerisine dolduğundan deniz içinde kum tepelikleri, vahşi otlar, haşerat yoğunlukları yaşandığı gerekçeleri ile deniz dolgusu yapılarak bu kumul alanlar kaybedilmiştir. Söz konusu dolgu alanının yapılan incelemeler ve araştırmalar neticesinde bugünkü sınırlarının tespiti yapılarak dolgu işleminin yapılmasına karar verilmiş ve dönemin Belediyecilik faaliyetleri ile organize edilerek, deniz dolgusu oluşturulmuştur bir alandır.

Plan sınırları ilçe merkezinde belirli bölgeleri kapsamakla birlikte; bugünkü kent merkezini çekirdek kısmını oluşturmaktadır. Planların hazırlandığı tarihlerde, plan sınırları geniş tutulmuş, mevcut yapılaşmış alan kadar daha bölge plan sınırlarına dahil edilmiştir.

İller Bankası tarafından hazırlanan planlar, mevcut yapılaşmalar dikkate alınarak, mevcudun plana dönüştürülmüş hali olarak düşünülebilir (Ş. GÜNEY, Sözlü görüşme.2014).

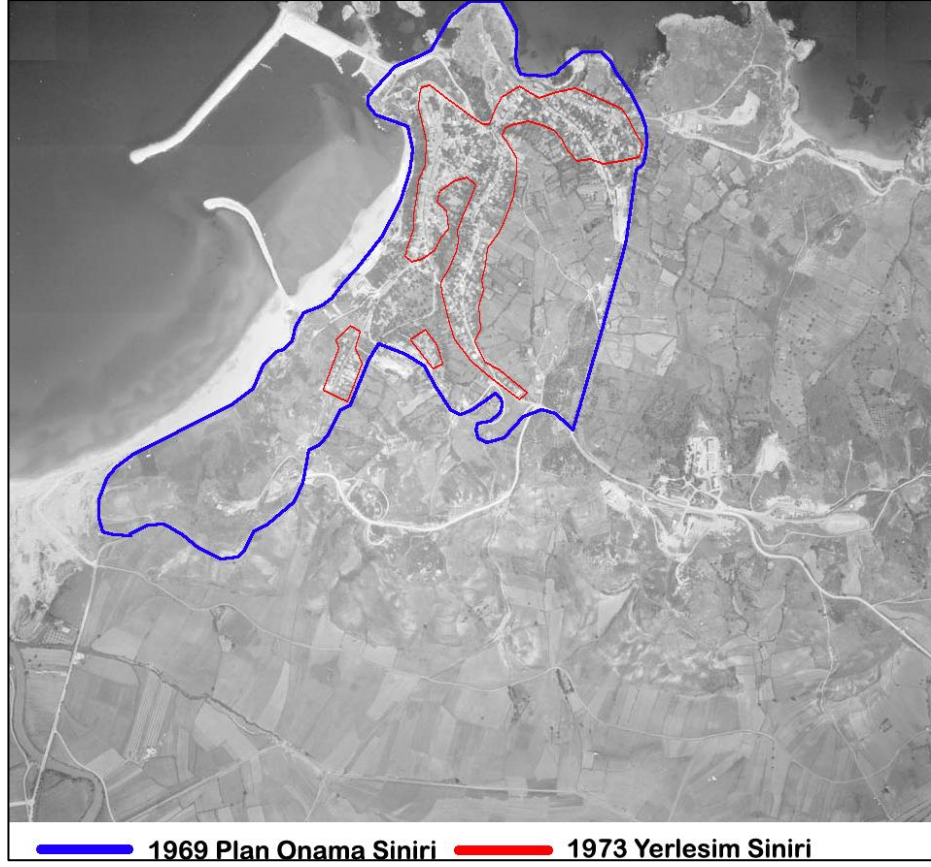
Şekil 4.1 : Şile İlçesi 2010 Yılı Uydu Görüntüsü



Kaynak: Şile Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü

1969 tasdik tarihli planlama alan sınırları içerisinde, Şile Feneri çevresinden güneye doğru Atatürk Caddesi istikametinde sınırları devam ederek, Eski Kabakoz Caddesinden Cumhuriyet Caddesine inen ve Eski Ağva Şosesinden Üsküdar Caddesine bağlanarak Vasiyet Tepesine çıkar ve orandan Ayazma Plajı Kumbaba girişinden itibaren kuzeyde Karadeniz ile sınırlanmıştır.

Şekil 4.2 : 1969 Tasdik Tarihli Uygulama İmar Plan Sınırı



Kaynak: Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur.

1969 tarihli plan çalışmaları yapılırken, planlara altlık oluşturacak herhangi bir kurum görüşü alınmamıştır. Kurumların istekleri veya tasarrufları veya kısıtları dikkate alınmadan, mevcut veriler ışığında bir mekan planlaması yapılmıştır. Kurum görüşlerinin alınmamış olması sonraki yıllarda sorunların ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

Ancak, gerek yerleşik halkın birbirine olan tutumları ve hemşehrilik ilişkileri, gerekse kırsallığın verdiği aidiyet duygusu, yapı ölçeklerinde mütevaziliğin korunmasını sağlamıştır. Genelde en fazla iki katlı binaların yer aldığı ilçede balıkçılık lokomotif sektör olmakla birlikte, denizin dinlendirici etkisinden de az da olsa faydalanılmıştır.

1980 yılına gelindiğinde İstanbul 1/50.000 Çevre Düzeni Planı hazırlanmıştır. Bu plan öngörülere doğrultusunda kent merkezinde Atatürk ve Bayrak Caddeleri ile sınırlandırılmış konut bölgesinin planlandığı, gelişme konut bölgesi olarak bir

öngörünün bulunmadığı ancak; turizm ve rekreasyon amaçlı olarak Ağlayankaya Bölgesi, Şile Ovası kuzeyi ile Ahmetli ve Meşrutiyet Köyleri çevresi Özel Yapılanma Koşullu Kullanım Alanları olarak öngörülmüştür.

Özel Yapılanma Koşullu Kullanım Alanları'nda turizme yönelik olarak Kamping ve Günübürlük kullanımlar ile Dinlenme Evi yapılabiliirliğı de vurgulanmaktadır.

Konut ve turizme yönelik kullanım alanlarını tarım ve orman alanları çevrelemektedir. Tarım alanlarında 20.000 m² ifraz şartı, yüzde 5 ve maksimum 250 m² yi geçmeyecek şekilde yapı yapılabiliirliğı öngörülmüştür. Tarımsal amaçlı yapılaşmalar için ilgili kurumun onayı ile farklı uygulamalarının yapılabiliirliğı belirtilmektedir.

Kent merkezinin batısında Sahilköy, Doğancılı ve Alacalı ile doğusunda Kabakoz ile Ağva arasında mevcut köy yerleşimlerinin dışında turizm yönelik olarak özel yapılanma koşullu kullanım alanları planlanmıştır.

Mevcut ve planlanan barajlar çevresinde ve Kent merkezi ile İmrenli Köyü arasında Ağaçlandırılacak Alanlar planlanmış, bu alanlarda kalan özel mülkiyetlerde de tarım alanlarında olduğu gibi belirli şartlarda yapılaşma öngörülmüştür.

1980 nazım imar planından sonra 1969 yılında yürürlüğe giren uygulama imar planı hükümleri gibi yapılaşma hakkı edinmek isteyen taşınmazlarda Belediyeye olan talepler artmıştır. Balibey Mahalle sınırları içinde Ağlayankaya Bölgesinde sahile yakın ve +60.00 kotuna kadar olan taşınmazlardan gelen taleplerin yoğunlaşmasına sebep olmuştur.

Yine aynı bölgede büyük metrekarelere (yaklaşık 20.000 m² - 40.000 m²) sahip taşınmazlar, 200 m² – 400 m² arasında hisse satışları yapılarak, parsel maliklerinin ve taleplerin artışına sebep olmuştur. 1977-1984 dönemi Belediye yönetimi parsel malikleri nezdinde artan talepleri karşılamak üzere İller Bankasından, mevcut planın revizyonu ile birlikte ve Ağlayankaya Bölgesinin de imar planı sınırları içine alınmasını talep etmiş ve bu doğrultuda 1984 yılında yeni plan yürürlüğe girmiştir.

Şekil 4.3 :1984 Tasdik Tarihli Uygulama İmar Plan Sınırı



Kaynak: Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur.

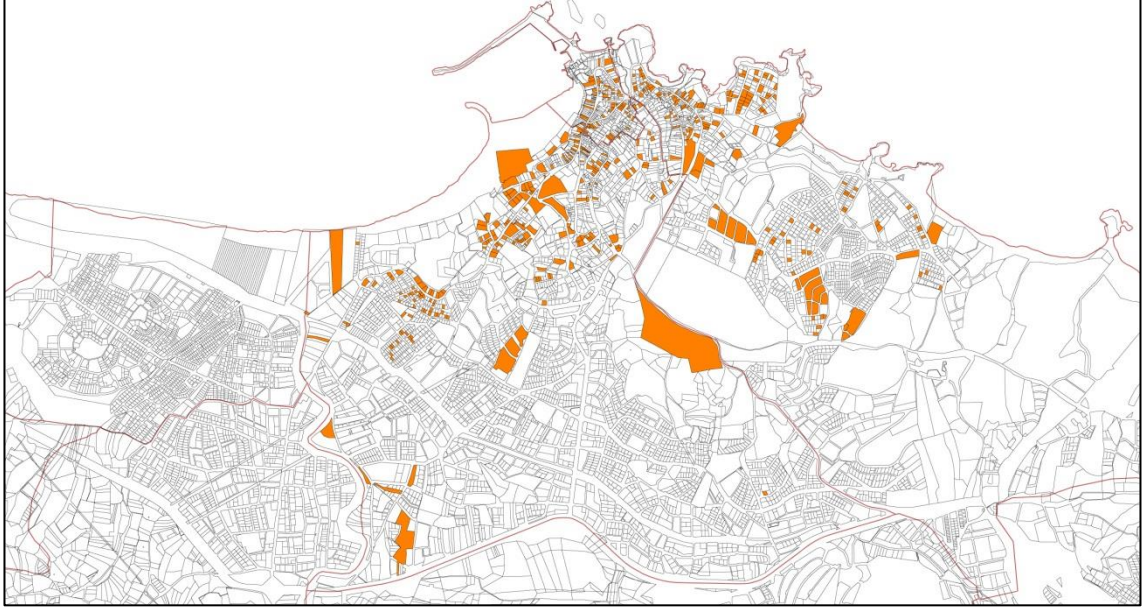
Bu imar planı ile, 1969 tarihli meri imar plan kararlarının uygulanmasında ortaya çıkan sorunların çözümlenmesi ve Ağlayankaya bölgesinden de gelen yapılaşma taleplerinin karşılanarak, bölgede oluşacak kaçak yapılaşmaların önüne geçilmesi hedeflenmiştir.

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu 1983 yılında yürürlüğe girmesinden bir yıl sonra hazırlanarak yürürlüğe giren imar planlarında söz konusu yasa kapsamında bir çalışma yapılmadan, ilgili kurumlardan bir görüş veya onaya sunulmadan hazırlanmış ve uygulamaya koyulmuştur. Bu durum kentte bulunan bazı tescilli sivil mimari örneği yapıların yok olmasına sebep olmakla birlikte komşuluğunda yer alanda parsellerde yapılaşma hükümleri de ölçekleri itibari ile yasa dikkate alınmadan gerçekleştirilmiştir.

1984 ten sonra 1991 yılında hazırlanan Şile Revizyon Uygulama İmar Planında da 2863 sayılı yasaya göre sit alanları ve tescil işlemleri yapılmadığından korunması gerekli yapılar ve alanlarda mevcut plan koşullarına göre korunma sağlanamamıştır. Yerel yönetimin elinde kamulaştırma için yeterli mali imkanların bulunmayışı bu tür

durumlarda tarihi değerlerin ve kültürel mirasın korunmasına olumsuz Şekilde etki etmiştir.

Şekil 4.4 : 1978 - 1990 Yılları Arasında Ruhsat Almış Taşınmazlar



Kaynak: Şile Belediyesi İmar ve Şehircilik Müdürlüğü verilerine dayanılarak Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur (Parsel numaralarındaki değişiklikler ve ruhsata bağlanmayan yapılar işaretlenmemiştir.).

4.2 1990 – 2004 ARASI

Şile'deki planlama çalışmaları ve planlı gelişim açısından önemli bir dönemdir. Özellikle 1985 yılında yürürlüğe giren 3194 sayılı İmar Kanunu'nun yerel yönetimlere plan yapma yetkisi tanınması, Belediyelere sınırları içinde imar planlarını üretmesine olanak sağlamıştır.

3194 sayılı kanunu ile plan yapma yetkisini sahip olan belediye bu sayede kent sakinlerinden veya dış yatırımcılar tarafından gelen talepleri istekleri doğrultusunda ynlendirebilmiŐlerdir.

Şile'de özellikle 1990 – 2004 yılları arasında yapılan planlama çalışmalarında bazı bölgelerde (ilerleyen bölümlerde ayrıntılı Şekilde açıklanmaktadır) st ölçekli planlar yapılmadan uygulama planları yapılmıştır. Planlama alıŐmaları yürütülürken, toprağın ve doğal alanların korunması adına ilgili kurumlardan yeterli görüŐler alınmadan plan

kararları üretilmiştir. Bu durum uygulama aşamasında da sıkıntıları beraberinde getirirken, mutlak korunması gerekli tarım alanlarının ve orman alanlarının yok olmasına sebep olmuştur. Şile kent merkezinin güneyinde yer alan ve Çayrlar Ovası olarak adlandırılan, yaklaşık 340 hektarlık alan, farklı tarihte yapılan planlar ile amacı dışında kullanım fonksiyonu tanımlanmıştır.

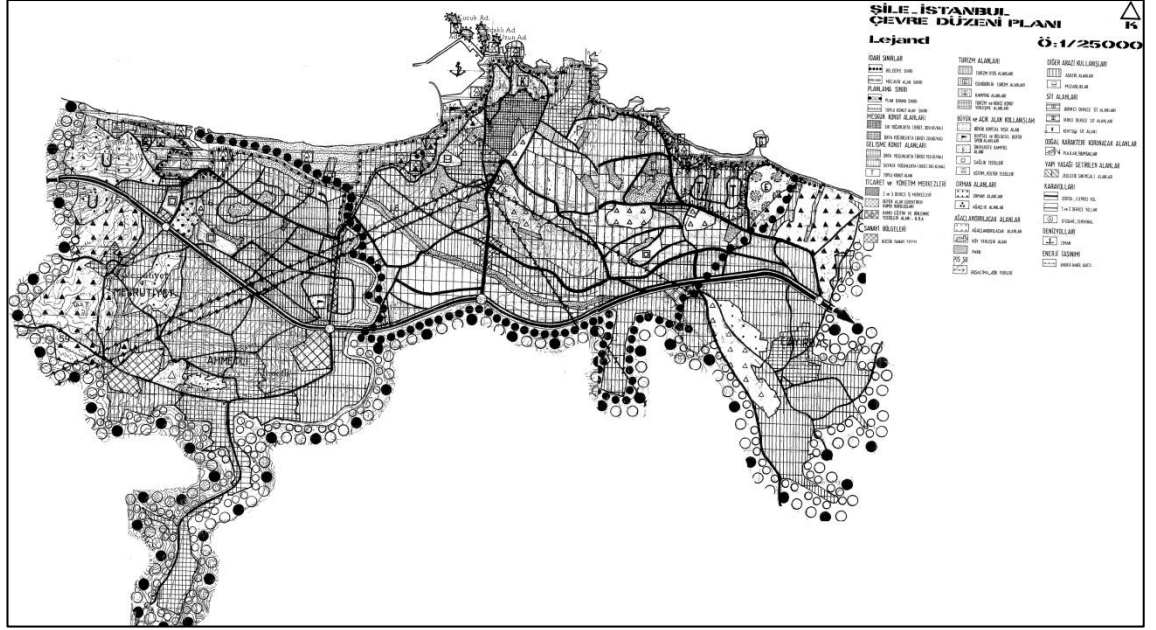
Şekil 4.5 : Şile İlçesi Merkez ve Çevresi Mutlak Tarım Alanları



Kaynak: İstanbul İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü verilerine dayanılarak Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur.

Şile de ilk üst ölçekli plan; Şile Çevre Düzeni Planı olarak Şile Belediyesi tarafından yaptırılarak 18.05.1990 tarihinde Şile Belediye Meclisi tarafından tasdik edilmiştir. Bu plan sınırları Şile'nin Hacıkasım, Çavuş, Balibey ve Kumbaba Mahalleleri ile Ahmetli, Meşrutiyet ve Çayırbaşı Köylerini kapsamaktadır. (Şekil 4.6).

Şekil 4.6 : 1/25.000 Ölçekli Şile Çevre Düzeni Planı (1990)



Kaynak: Şile Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü Arşivi

Şile merkez ve çevresi için hazırlanan 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, 1980 yılında hazırlanan 1/50.000 Ölçekli İstanbul Metropolen Alan Nazım Planı kararları ile uyumsuzluk göstermektedir. 1980 planında merkez çevresin turizme yönelik olarak özel yapılanma koşullu kullanma alanları ve tarım alanları planlanırken, 1990 planında tamamen gelişme konut alanı olarak planlanmıştır.

1980 nazım planda yaklaşık 56 ha lık konut alanı, 450 ha lık turizme yönelik kamp, güneybirlik olarak öngörülürken, 1990 çevre düzeni planında 247.5 ha meskun konut alanı, 1038.4 ha gelişme konut alanı olarak öngörülmüştür.

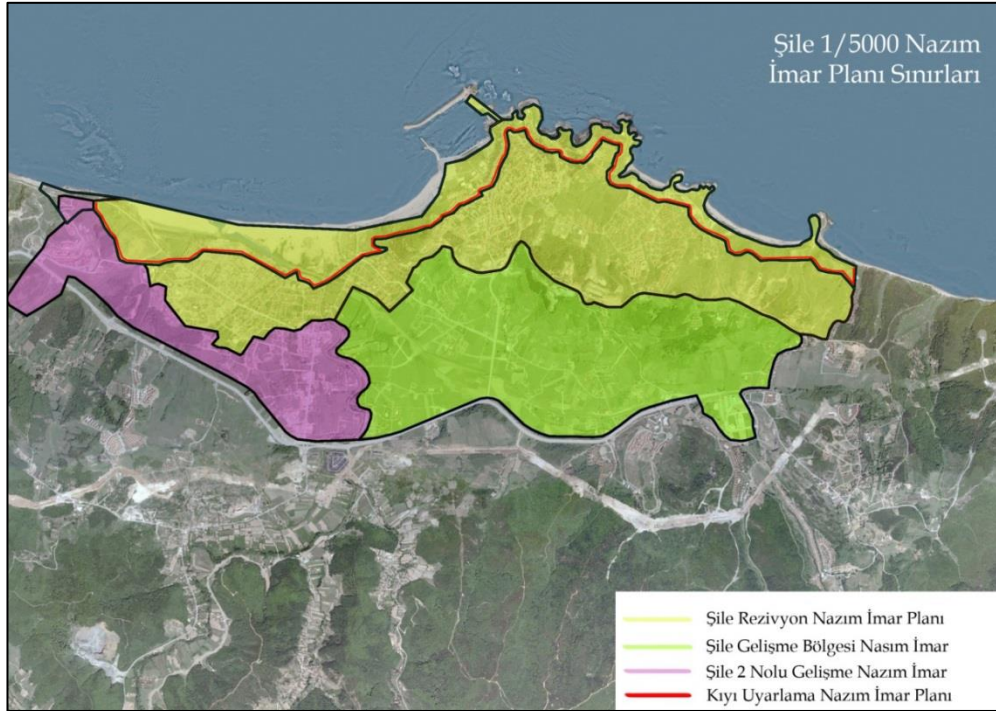
Bununla birlikte Ağlayankaya bölgesinin doğusunda yer alan orman alanları da turizm ve ikinci konut kullanım bölgeleri olarak planlanmıştır. Korunma gerekli tarım ve orman alanları bu plan kararları doğrultusunda amaçları dışında kullanıma izin verilmiştir.

Plan bütünlüğüne bakıldığında tarım alanları ve orman alanlarının amaçları dışında kullanım kararları getirildiği görülmektedir. Bugün dahi tarım yapılabilen alanlar; 1990 yılında imara konu edilmiş ve bu plan hükümleri doğrultusunda hazırlanan uygulama

planları ile yanlış kararlar pekiştirilmiştir. Plan sınırları dahilinde tarım alanlarını korumaya dair herhangi bir bölge tespit edilememiştir.

1991 yılında Revizyon, Gelişme Bölgesi ve 2 Nolu Gelişme Bölgesi Nazım İmar Planları hazırlanarak yürürlüğe girmiştir. Yine aynı yıl Revizyon ve 1 Nolu Gelişme Uygulama İmar Planları hazırlanarak tasdik edilmiştir.

Şekil 4.7 : 1/5.000 Ölçekli Nazım İmar Plan Sınırları (1990-2004 Arası)



Kaynak: Adem AVGIN tarafından düzenlenmiştir.

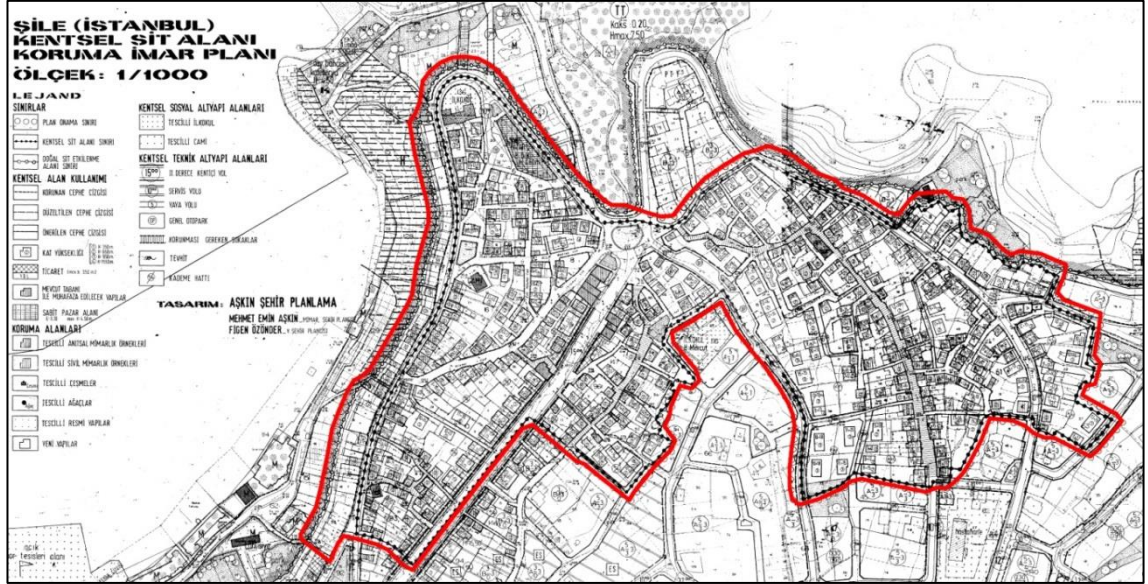
Söz konusu planlar ile mevcut yerleşim alanlarının veya toprak kullanımı açısından tarım dışı amaçla kullanılabilir alanların planlandığı, mutlak tarım alanlarının da yapılaşmaya açıldığı görülmektedir.

1993 yılında 2 nolu gelişme bölgesi uygulama imar planları hazırlanarak yürürlüğe girmiş, bu imar planında da önceki hazırlanan planlar gibi mutlak tarım toprakları imara açılmıştır.

1992 yılında Kentsel Sit Alanı Koruma İmar Planı hazırlanmıştır (Şekil 4.7). Planlama hiyerarşisi açısından sorunlu olmakla birlikte, korumaya yönelik plan anlayışı açısından önem arz etmektedir. Kentsel Sit Alanı Uygulama İmar Planı ile birlikte; Şile'deki

tescilli sivil mimari örneği yapıların plan ile birlikte tescile konu edilmesi, kültürel mirasın ve tarihi dokunun korunması adına önemli bir gelişmedir.

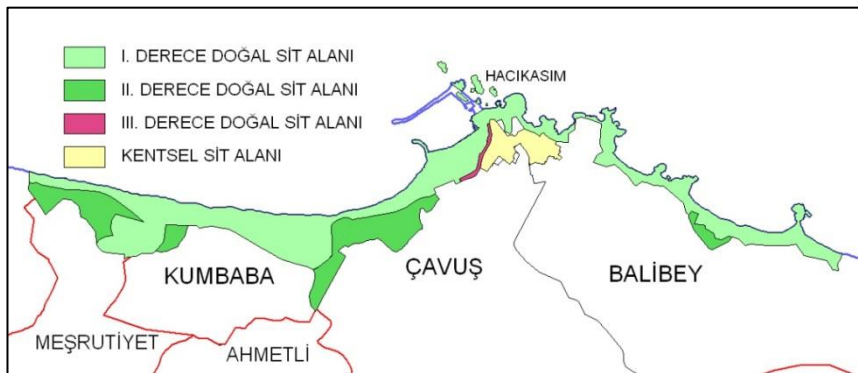
Şekil 4.8 : Şile Kentsel Sit Alanı Koruma İmar Planı



Kaynak: Şile Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü

İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 23.02.1992 gün 2796 sayılı karar ile Kentsel ve Doğal Sit Alanı ilan edilmiştir (Şekil 4.8). Doğal sit alanı kıyı kesimindeki doğal değerleri ve güzellikleri kapsamaktadır. Bu alanda yer alan plajlar, kumullar, falezler, adacıklar, mağaralar, koy ve burunlar koruma kapsamına alınmıştır.

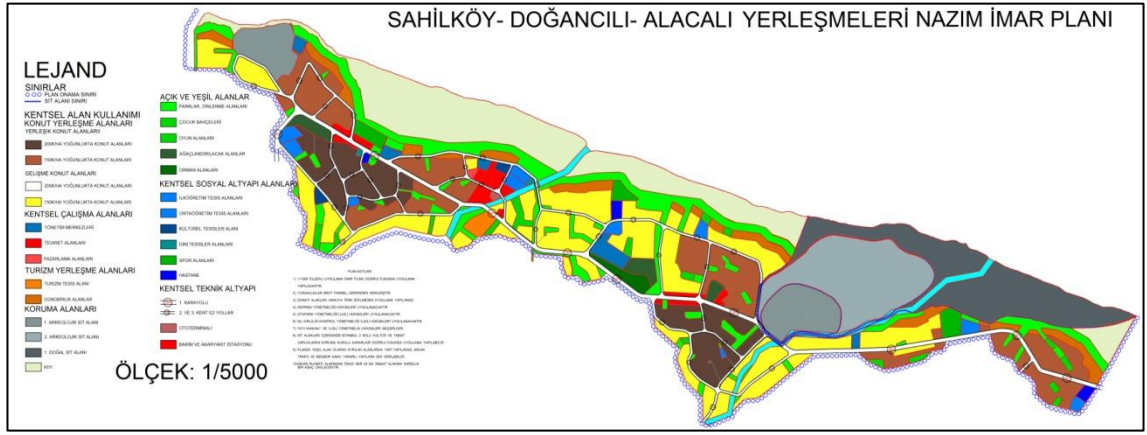
Şekil 4.9: Şile Kent Merkezi ve Çevresi Sit Alanları



Kaynak: İBB, Şehir Planlama Müdürlüğü, Şile Analitik Raporu

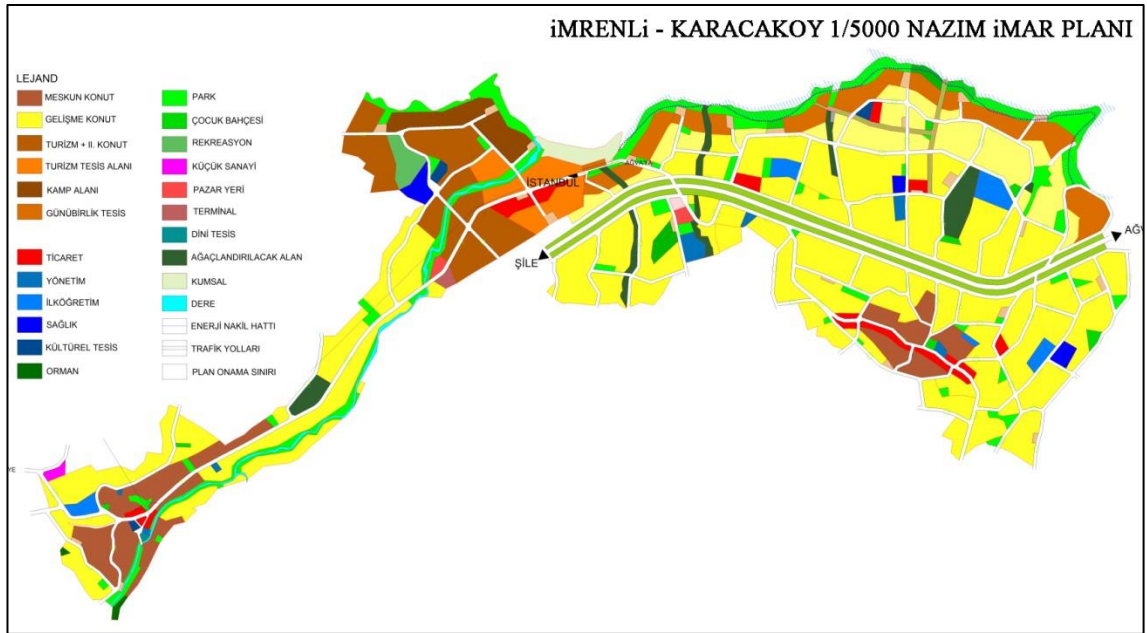
Belediye sınırları içinde yer almasa dahi Bakanlığa bağlı olarak 1993 yılında İmrenli Köyü Nazım İmar Planı, 1998 yılında Sahilköy-Doğancılı-Alacalı ile Karacaköy Köylerine ait Nazım ve Uygulama planları yürürlüğe girmiştir. Şile kent merkezinin batısında ve doğusunda kümelenmiş olan bu köyler, kırsal yaşamın denizin etkisi ile birlikte ikinci konut kullanımlarının artış gösterdiği bölgelerdir.

Şekil 4.10 : Şile İlçesi Sahilköy-Doğancılı-Alacalı Köyleri 1/5.000 Nazım İmar Planı



Kaynak: Şile Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü

Şekil 4.11 : Şile İlçesi Karacaköy ve İmrenli Köyleri 1/5000 Nazım İmar Planı



Kaynak: Şile Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü

Bakanlık tarafından üretilen bu planlarda bütüncül yaklaşımlar kısmen olsa sağlanabilmiştir. Sahil bandında lineer bir plan yaklaşımı ile nazım planlar oluşturulmuştur. Genel anlamda bağ bahçe nizamlı yapılaşmaların öngörüldüğü planlarda donatı ihtiyaçları da belirlenen kriterler doğrultusunda oluşturulmaya çalışılmıştır. Özellikle gelişme konut alanlarının fazlalığı dikkat çekerken, ikinci konut kullanımlarına altlık oluşturulmuştur.

2000 ile 2004 yılları arasında Ağva ve Şile Merkez çevresinde Ahmetli, Meşrutiyet ve Çayırbaşı Köylerinde imar planları hazırlanmıştır. Ağva'da nazım imar planından sonra uygulama imar planları hazırlanırken, Ahmetli, Meşrutiyet ve Çayırbaşı Köylerinde nazım planlar üretilmeden 1/1000 Uygulama İmar Planı yapılmıştır. Bu planların kademeli birlikteliğine aykırı bir uygulamadır.

Yine bu imar planları hazırlanırken kurum görüşleri kısmen alınmış kısmen alınmamıştır. Bu durum da arazilerin vasıflarına bakılmadan amaç dışı kullanım kararları üretilmesine yol açmıştır.

2001 yılında 1992 yılında yapılan koruma amaçlı planının hem eksikliklerinin giderilmesi hem de kıyı kanunu hükümlerine uyarlama yapılması amacıyla, doğal sit alanlarını da kapsayan koruma amaçlı imar planları hazırlanmıştır. Bu plan hazırlanırken planlama hiyerarşisi dikkate alınmıştır. Üst ölçek planlardan parsel bazındaki uygulama detayına varıncaya kadar özel bir çalışma yapılmıştır. Ancak plandaki bazı kararlar yasa ve yönetmeliklere aykırı şekilde oluşturulmuş ve bu doğrultuda uygulamalar gerçekleştirilmiştir.

Şekil 4.12: 1991 - 2004 Yılları Arasında Ruhsat Almış Taşınmazlar



Kaynak: İmar ve Şehircilik Müdürlüğü verilerine dayanılarak Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur (Parsel numaralarındaki değişiklikler ve ruhsata bağlanmayan yapılar işaretlenmemiştir.).

4.3 2004 – 2009 ARASI

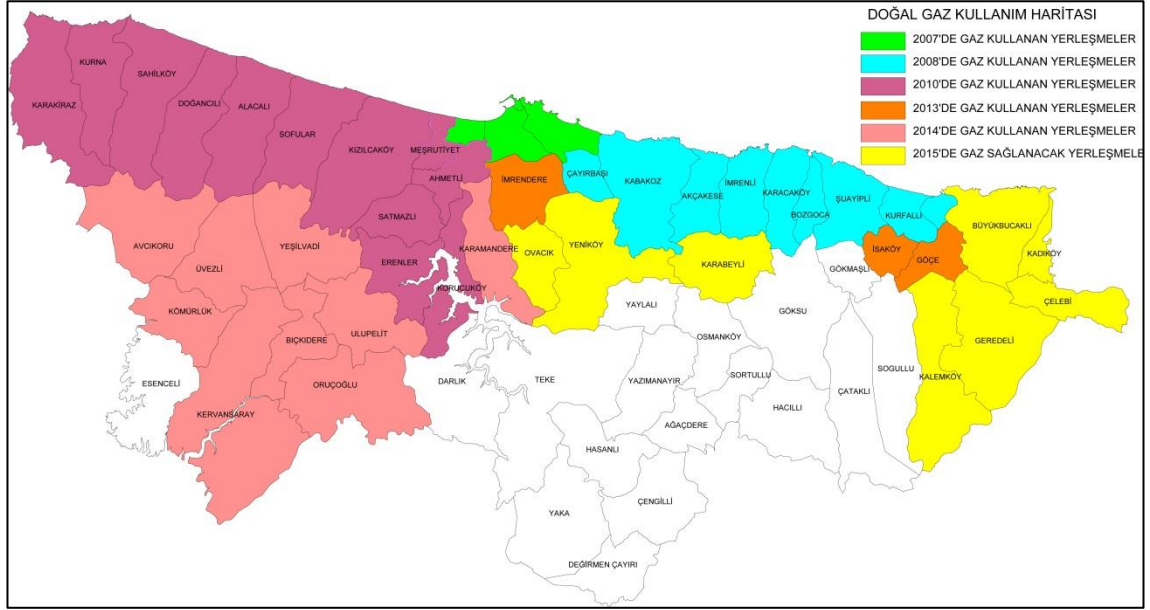
5216 sayılı Büyükşehir Belediyeleri Kanunu'nun 5. Maddesi gereği Büyükşehir belediyelerinin sınırları, adını aldıkları büyükşehirlerin belediye sınırları olarak belirlenmesine karşın, geçici 2. Madde ile İstanbul ve İzmit illeri için istisnai bir uygulama yapılarak büyükşehir belediye sınırları, Kanunun yürürlüğe girdiği tarih itibariyle il mülki sınırı olarak genişletildi. Şile İstanbul'un merkez ilçesi konumuna gelmekle birlikte Ağva'da İlk Kademe Belediyesi olarak teşkilat yapısını devam ettirmiştir.

Söz konusu yasa değişikliği ile birlikte Şile İlçesine ait yapılacak plan veya tadilat işlemlerinde İBB meclisinin de onaylaması gerekliliği ortaya çıkmıştır. İlçede söz konusu dönem içerisinde yeni plan çalışmaları konusunda herhangi bir faaliyet olmamakla birlikte, belirli bölgelerde plan tadilatları gerçekleştirilmiştir.

Bu dönemde ilçe genelinde altyapı yatırımlarında artış olmuştur. Özellikle İstanbul'a olan mesafesi ve orman alanlarının oluşturduğu boşluklar nedeni ile doğalgaz altyapısı bulunmayan Şile'de İGDAŞ marifeti ile doğalgaz hatlarının altyapısı oluşturulmuştur.

2005 yılında ana hat imalat çalışmaları başlanmış ve 2007 yılında Şile kent merkezinde abone bazında gaz kullanımları faaliyete geçmiştir. Şile merkezden sonra çeşitli tarihlerde de köy yerleşmelerine doğalgaz hizmeti sunulmuş ve eksik olan bölgelerde yatırımlar devam etmektedir. (Şekil 4.11).

Şekil 4.13: İgdaş Tarafından Hizmet Sağlanan Yerleşmeler



Kaynak: İgdaş Şile Şefliği verilerine dayanılarak Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur.

Kırsal İstanbul olarak adlandırabileceğimiz Şile ve köylerinde doğalgaz kullanımına başlanmış ve yatırım programına alınmış ancak uygulaması yapılmamış olan bazı köylerde de idareye olan baskılar artmıştır. Bu durum kent sakinlerinin yaşam standartlarını yükseltmeye yönelik değişiminin de varlığını ortaya koymaktadır.

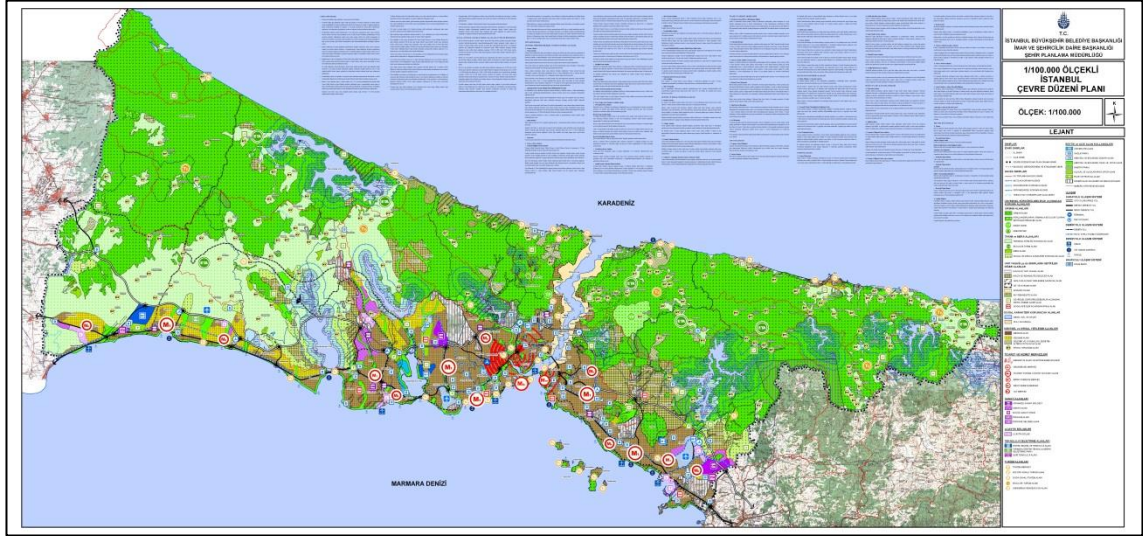
Doğalgaz yatırımları ile birlikte içme suyu hatları ve elektrik altyapı yatırımlarının da geliştirilmesi bölgede ki gayrimenkul piyasasında hareketliliği beraberinde getirmiştir. Gerek arazi/arsa yatırımı gerek konut yatırımlarının artması ile birlikte fiziki mekanda farklılıklar, yeni konut birimlerinin oluşması, arz talep dengesi içerisinde gelişme göstermiştir.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı çalışmalarını tamamlamış ve 2006 yılında onaylanmak üzere meclise gönderilen planlar; gerekçelerle onaylanmamış veya iptal edilmiştir. İBB tarafından yeniden plan çalışmaları yapılmış olup Şile'ye ilişkin vizyonu ve misyonu noktasında genel anlamda

korunması gerekli alanların koruma altına alındığı ve yerleşilebilir alanların bu koruma-kullanma dengesine uygun şekilde gelişme göstermesi öngörülmüştür.

İlçenin mevcut potansiyelleri ve doğal değerleri göz önünde bulundurularak nüfus projeksiyonları belirlenmiştir.

Şekil 4.14 : İstanbul İli 1/100.000 Çevre Düzeni Planı (2009)

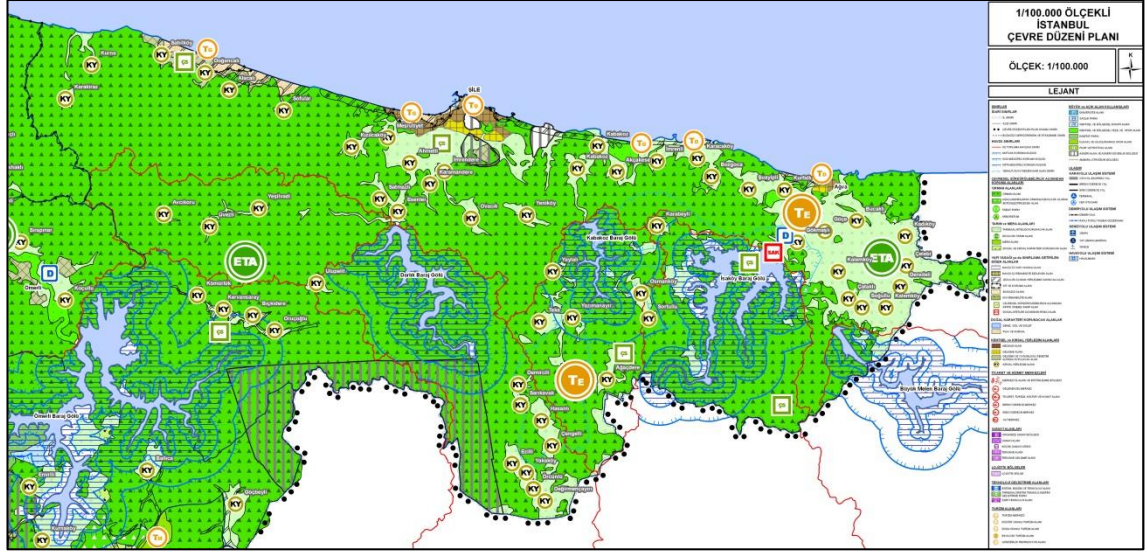


Kaynak: İBB, Şehir Planlama Müdürlüğü

Şile'nin üstleneceği vizyon ve misyon doğrultusunda üretilen plan kararlarına bakıldığında; meskun ve gelişme konut alanları Şile kent merkezi ve güneyinde öngörüldüğü bunun dışındaki bütün yerleşimler kırsal yerleşim alanı olarak tanımlanmıştır.

Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanunu ile tanımlanan ve Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü tarafından belirlenen, Ağva'nın çevresinde ve güneyinde yer alan kırsal yerleşmeleri çevreleyen tarım alanları başta olmak üzere, Şile kent merkezinin güneyinde yer alan tarım alanları, Kabakoz ve Karacaköy arasındaki tarım alanları ve Değirmençayı bölgesindeki tarım alanları ile kırsal yerleşmeleri çevreleyen tarım alanları, Tarımsal Niteliği Korunacak Alanlar olarak planlanarak; öncelikle ekolojik tarım yapılması, ekolojik üretime uygun olmayan geleneksel tarımın yapıldığı alanlarda ise ürün çeşitliğinin artırılması ve uygun yerlerde tarım turizminin (agro-turizm) geliştirilmesi öngörülmüştür.

Şekil 4.15: 1/100.000 Çevre Düzeni Planı (Şile İlçesi)



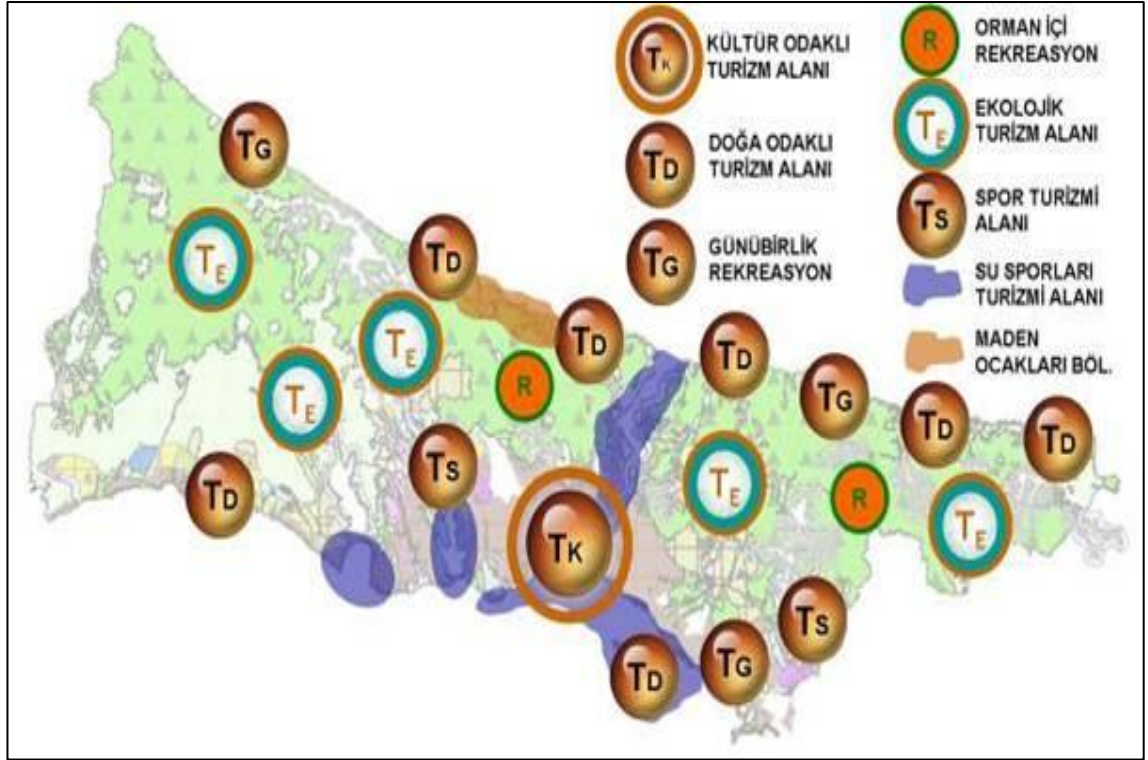
Kaynak: İBB, Şehir Planlama Müdürlüğü

Çevresel Sürdürülebilirlik Açısından Kritik Öneme Sahip Alanlar; Sahilköy, Şile Ovası, Kervansaray, Ağaçdere, Hacılılı bölgeleri olarak belirlenmiş ve bu alanlarda doğal karakterin korunması öngörülerek doğal karakteri dışında fonksiyon verilen çevresel sürdürülebilirlik açısından kritik önem taşıyan yapılaşmış alanlarda alt ölçek planlarda sağlıklılaştırma, yoğunluk azaltma, tasfiye, mutlak surette koruma altına alma gibi önlemlerin alınması planlanmıştır.

Yeşilvadi, Üvezli, Kömürlük, Kervansaray, Oruçoğlu ve Ulupelit bölgesindeki tarım alanları ile Göçe, Kalemköy, Geredeli, Çelebi bölgesindeki tarım alanları Ekolojik Tarım Alanı olarak planlanmış olup organik tarım faaliyetlerinin geliştirilmesi hedeflenmiştir. Ekolojik tarımın yapıldığı bu alanlarda Ekolojik Turizm faaliyetlerinin de geliştirilebileceği öngörülmüştür.

Denize kıyısında sahiller günübirlik turizm ve rekreasyon faaliyetlerinin yapılabileceği alanlar olarak belirlenirken; kullanım ömrü biten maden ve taş ocağı alanları da alt ölçekli planlarda ilgili kurumların görüşleri doğrultusunda günübirlik turizm ve rekreasyon alanı olarak kullanılabilmesi öngörülmüştür.

Şekil 4.16 : 1/100.000 ÇDP'ye göre Turizm Bölgeleri ve Çeşitleri

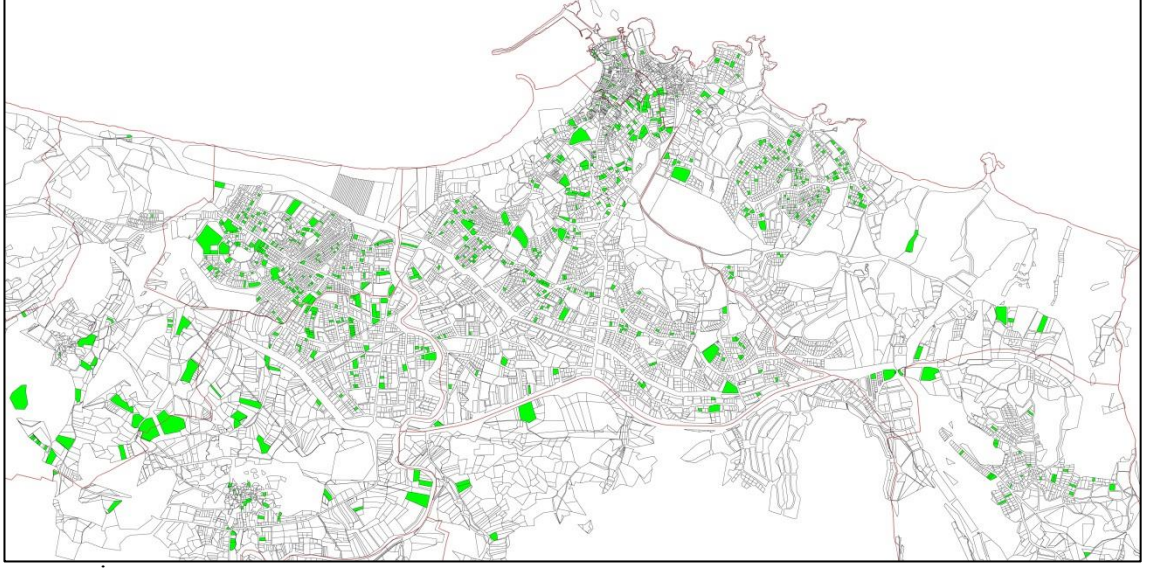


Kaynak: İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü

Doğal değerlerin korunması, iyileştirilmesi ve geliştirilmesine yönelik, koruma kullanma dengesinin sağlandığı, ekolojik yapı ile uyumlu, çevresiyle bütünleşen, nüfusun eğlenme, dinlenme ve tatil ihtiyaçlarına yönelik konaklamalı turizm alanlarının oluşturulması, deniz turizmi, su sporları, kamping alanı ve doğa sporları potansiyellerinin değerlendirilebileceği alanlarda; otel, motel gibi konaklama tesislerinin yapılabirliği öngörülmüştür.

İlçenin yaklaşık yüzde 80'ini oluşturan orman alanlarının korunması gerekliliği tekrardan vurgulanırken, mevcut Ömerli ve Darlık Barajlarının bulunduğu havzalar ile planlanan Kabakoz, İsaköy ve Sungurlu Havzaları da ilgili mevzuat kapsamında korunması gerekli sınırlara dahil edilmiştir.

Şekil 4.17: 2005 - 2009 Yılları Arasındaki Ruhsat Almış Taşınmazlar



Kaynak: İmar ve Şehircilik Müdürlüğü verilerine dayanılarak Adem AVGIN tarafından hazırlanmıştır (Parsel numaralarındaki değişiklikler ve ruhsata bağlanmayan yapılar işaretlenmemiştir.).

4.4 2009 SONRASI

2009 yılında İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın yürürlüğe girmesinden sonra bu plan kararlarına uygun olarak alt ölçek plan çalışmalarına başlanmıştır. Yerel seçimlerin akabinde Şile Belediyesi bünyesinde kurulan Plan ve Proje Müdürlüğü'nün faaliyet alanında, öncelikle 5216 sayılı yasa kapsamında hazırlanacak olan nazım imar planlarına, ilçenin geleceğine yönelik plan kararlarında etki oluşturmak adına mevcut durumun güncellenmesi ile birlikte, taleplerin karşılanması yönünde çalışmaları yürütmek olmuştur. Bu kapsamda İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile koordineli bir çalışma yürütülmesi hedeflenmiştir.

Yapılan bu koordinasyon ile birlikte, 780 km² lik ilçe sınırları altı (6)plan bölgesine ayrılmıştır (Şekil: 4.18). Bu bölgelemede havza sınırları, yasal düzenlemeler, doğal ve yapay eşikler, yöresel değerler ve yerleşme bölgeleri gibi özellikler göz önünde tutulmuştur. Buna göre;

1. Ömerli Havza Kümesi Nazım Plan Bölgesi
2. Darlık Havza Kümesi Nazım Plan Bölgesi
3. Şile Merkez Nazım Plan Bölgesi

4. Şile Merkez Etkilenme Nazım Plan Bölgesi
5. Batı Sahil Kümesi Nazım Plan Bölgesi
6. Doğu Sahil Kümesi Nazım Plan Bölgesi oluşturulmuştur.

Şekil 4.18: Şile İlçesi Nazım İmar Plan Bölgeleri (2010)

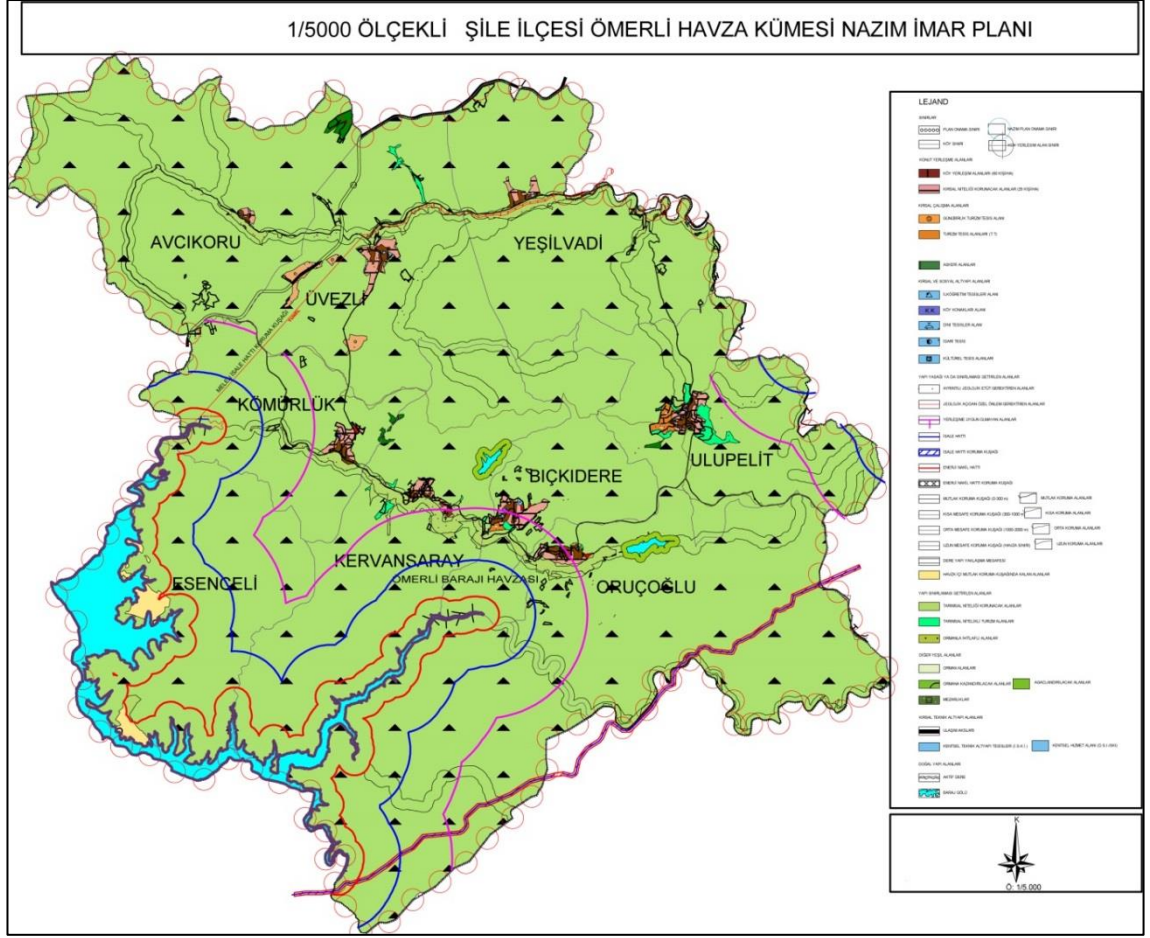


Kaynak: İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü

Plan bölgelerinde yapılan çalışmalardan sonra İski Yönetmeliği göz önünde tutularak Ömerli Havza Kümesi ve Darlık Havza Kümesi Nazım Planlarının öncelikli olarak tamamlanmasının, yönetmelikten doğan bağlayıcı unsurların ortadan kaldırılarak taşınmaz sahiplerinin sorunlarına çözüm üretilmesi ile birlikte, havzadaki kaçak yapılaşmaların önüne geçebilmek ve aynı zamanda yasalar çerçevesinde bir mekânsal gelişme öngörülmüştür.

Bu ana sebepler ışığında Ömerli Havza Kümesi 1/5000 Nazım İmar Planı (Şekil 4.19) 15.04.2011 tarih ve 923 sayılı İBB meclis kararı ile kabul edilerek yürürlüğe girmiştir. Şile'nin güneybatısını oluşturan bu plan bölgesinde Avcıkoru, Üvezli, Yeşilvadi, Ulupelit, Bıçkıdere, Oruçoğlu, Kervansaray, Esenceli, Kömürlük Köyleri olmak üzere toplamda dokuz (9) adet köyün nazım imar planı hazırlanmıştır.

Şekil 4.19 : Şile İlçesi Ömerli Havza Kümesi 1/5000 Nazım İmar Planı

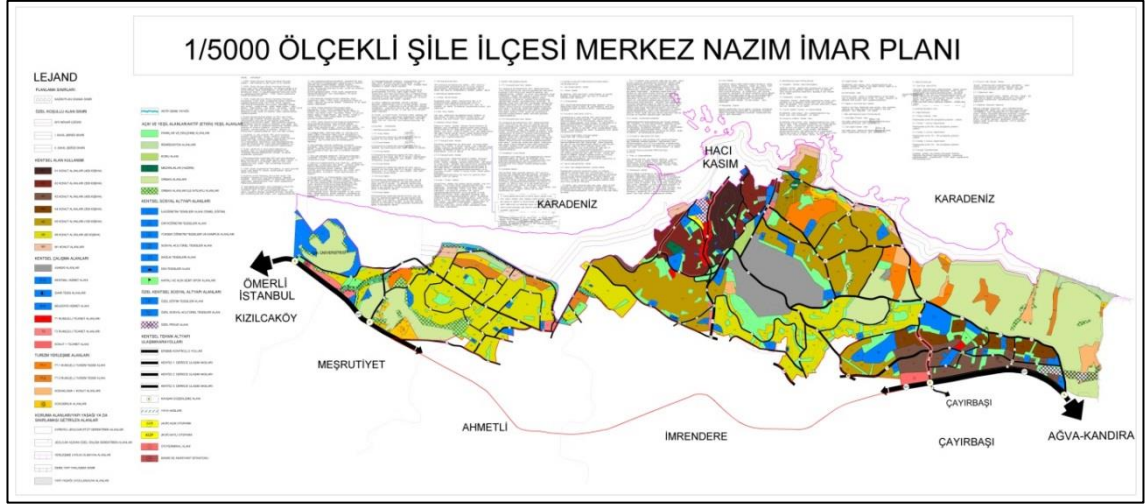


Kaynak: İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü

Darlık Havza Kümesi 1/5000 Nazım İmar Planı (Şekil 4.20) da 15.04.2011 tarih ve 922 sayılı İBB meclis kararı ile kabul edilerek yürürlüğe girmiştir. Şile'nin güney ve güneydoğusunu oluşturan plan bölgesi, Karabeyli, Gökmaslı, Geredeli, Göksu, Yaylalı, Osmanköy, Soğullu, Kalemköy, Çataklı, Hacılı, Sortullu, Yazımanayır, Teke, Darlık, Hasanlı, Yaka, Ağaçdere, Çengilli ve Değirmençayırı Köyleri olmak üzere toplam on dokuz (19) adet köyü kapsamaktadır.

konut bölgelerinden oluşan ve hatta yapılaşmalarını tamamlamış bazı alanlarda yine turizmi teşvik açısında turizm tercihli planlama öngörülmüştür.

Şekil 4.21: Şile İlçesi Merkez 1/5000 Nazım İmar Planı



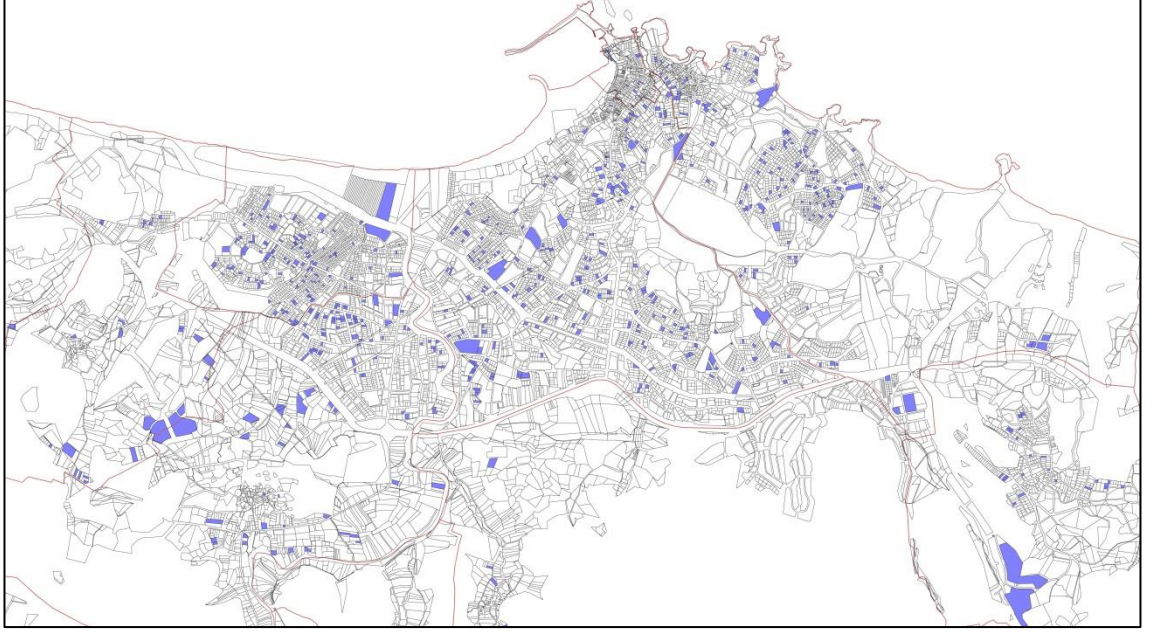
Kaynak: İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü

Şile Merkez Nazım İmar Planı'nda dikkati çeken bir diğer nokta, kentin çekirdeği olarak adlandırabileceğimiz bölgenin komşuluğunda yoğunluk değerleri villa nizamı yapılaşmaya denk gelebilecek düşük yoğunluk değerleri öngörülürken Ağva yönünde Çayırbaşı Köyü batısındaki yaklaşık 90 ha'lık bölgede yüksek yoğunluk değerleri öngörülmüştür. Kent çekirdeği ile yakın yoğun değerlerine sahip olan bölgede mevcut yapılaşmalar villa yapılaşmaları olup; bölgenin büyük çoğunluğu boş durumdadır.

Söz konusu alandaki yapılaşmaların planlar dahilinde ve teşvik edici planlama yaklaşımı ile daha yaşanabilir kentsel mekanlar oluşturularak kent çekirdeğinin de bu şekilde dönüşümü bir çıkış noktası olmuştur. Ancak ilerleyen bölümlerde bahsedilecek olan uygulama imar planlarında nazım plan bölgesi iki (2) etap şeklinde ele alınmış olup, yeni alt merkez konumuna kavuşacak olan bölgenin uygulama imar planları ikinci etaba bırakılmıştır.

Bu durum Şile Merkez Nazım İmar Planı'nın alt merkezin yapılaşma koşullarının basamak olarak kullanılarak kent çekirdeğinin daha yaşanabilir şekilde dönüşümü öngörüsü ile tezatlık oluşturmaktadır.

Şekil 4.22: 2010 - 2014 Yılları Arası Ruhsatlı Taşınmazlar

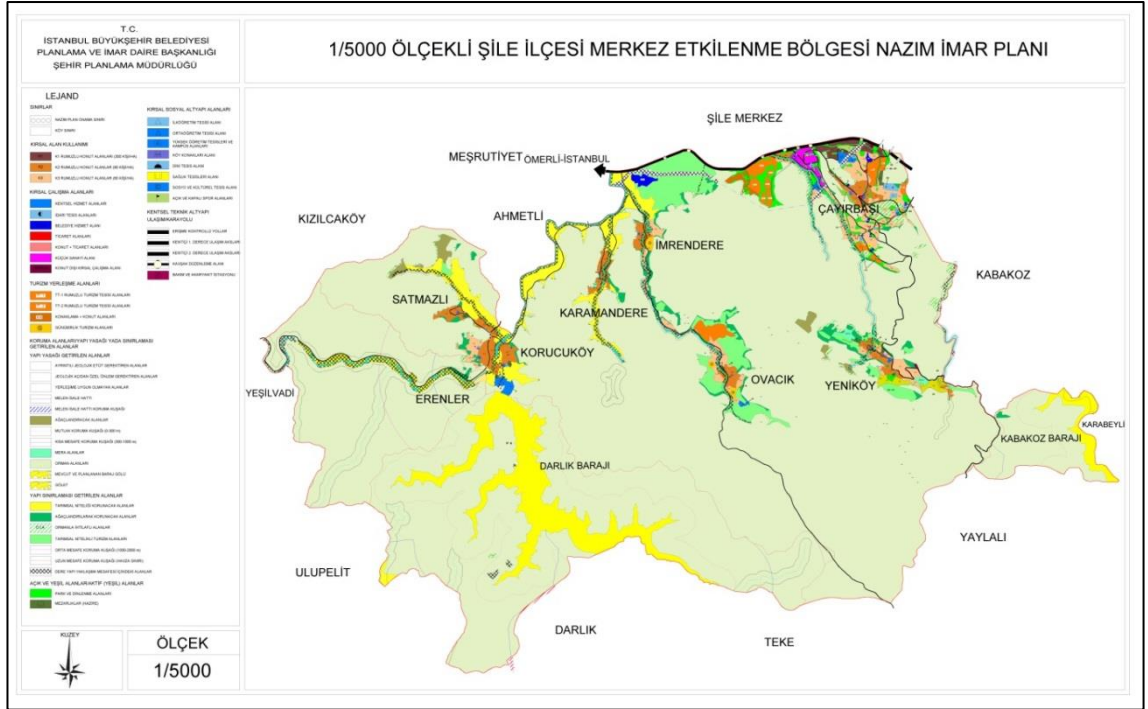


Kaynak: İmar ve Şehircilik Müdürlüğü verilerine dayanılarak Adem AVGIN tarafından hazırlanmıştır (Parsel numaralarındaki değişiklikler ve ruhsata bağlanmayan yapılar işaretlenmemiştir.).

Şile Merkez Nazım İmar Planı sonrası bu plan sınırlarının güneyinde yer alan ve havza sınırını oluşturan köylere kadar ki etkilenme alanında kalan köylerinde nazım imar planları hazırlanmıştır.

Şile Merkez Etkilenme Bölgesi 1/5000 Ölçekli Nazım İmar Planı (Şekil: 4.17) 12.10.2012 tarih ve 2169 sayılı İBB Meclis kararı ile kabul edilerek tarihinde İBB Başkanınca onaylanarak yürürlüğe girmiştir. İmrendere, Karamandere, Çayırbaşı, Yeniköy, Ovacık, Korucuköy, Salmazlı ve Erenler Köyleri olmak üzere toplam sekiz adet köyü kapsamaktadır.

Şekil 4.23 : Şile İlçesi Merkez Etkilenme Bölgesi 1/5000 Nazım İmar Planı



Kaynak: İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü

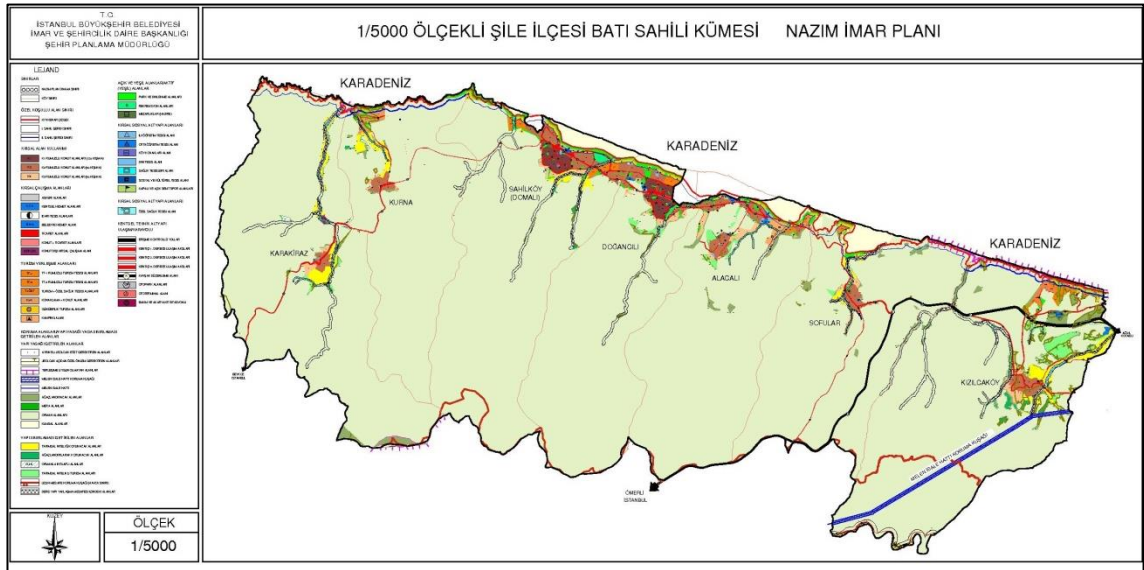
Kent merkezi ile yoğun ilişkiye sahip olan özellikle Çayırbaşı Köyü bu plan sınırları içinde yer almakla birlikte, kentün Küçük Sanayi Sitesi'nde yine aynı plan sınırları içinde Çayırbaşı Köyünün batısında yer almaktadır. Çayırbaşı Köyü'nün kuzey kısmında, Şile Merkez Nazım İmar Planı sınırları içinde Balibey Mahallesi'nin güneydoğu bölgesindeki yeni alt merkez olarak belirlenen bölge bulunmakla birlikte, yeni karayolu projesi ile sınırlanmadan güneyine; yani Çayırbaşı Köyünün kuzey bölümünde de yaklaşık yoğunluk değerlerinin verildiği görülmüştür.

Plan bütünlüğüne bakıldığında konut alanları; K1 (300 kişi/ha), K2 (80 kişi/ha) ve K3 (60 kişi/ha) olarak planlanmıştır. Turizm Alanları; TT-1, TT-2 ve Günebirlik Turizm Alanları lejandı ile doğa odaklı turizm yaklaşımının karşılığı olarak planlanmıştır. Ayrıca turizmi teşvik açısından Konaklama+Konut Alanlarında tercihli yapılaşma hakları öngörülmüştür. Tarımsal Nitelikli Turizm Alanları, belirli şartlar sunulularak Konut, Turizm ve Günebirlik Turizm yapılmak üzere planlanmıştır.

Merkez Etkilenme Bölgesi Nazım İmar Plan bölgesinden sonra Batı Sahil Kümesi Nazım İmar Planı gündeme gelmiştir. Bu plan Şile kent merkezi ile Beykoz İlçesi sınırlarına kadar olan bölgeyi kapsamaktadır.

İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinin 11.06.2013 tarih ve 1112 sayılı kararı ile tadilen kabul edilen 1/5000 Ölçekli Şile İlçesi Batı Sahili Nazım İmar Planı; Karakiraz, Kurna, Sahilköy, Doğancılı, Alacalı, Sofular, Kızılcaköy, Meşrutiyet ve Ahmetli Köyleri olmak üzere toplam dokuz (9) adet köyü içine almakla birlikte; Meşrutiyet ve Ahmetli Köylerinde 11.02.2002 tasdik tarihli Şile Ahmetli-Gebze Devlet Karayolu Güzergahı Uygulama İmar Planı ile 20.06.2002 tasdik tarihli Şile Meşrutiyet Bölgesi Uygulama İmar Planı'na göre ruhsat alınarak yapılmış binaların olduğu tespit edildiğinden, müktesep hakların korunması için Ahmetli ve Meşrutiyet Köylerinin plan onama sınırı dışına çıkarılmasıyla tadilen uygun görülerek onaylanmıştır. (Şekil: 4.18). (11.06.2013 tarih ve 1112 sayılı İBB Meclis Kararı)

Şekil 4.24 : Şile İlçesi Batı Sahili Kümesi 1/5000 Nazım İmar Planı

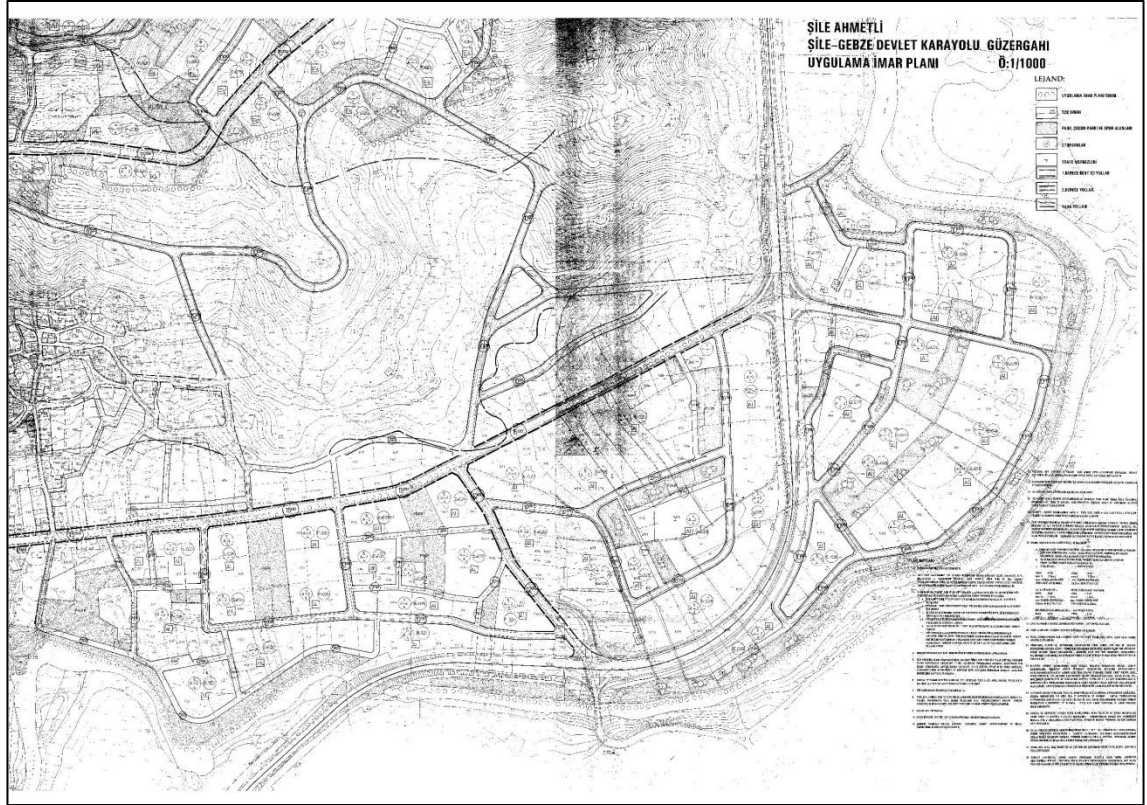


Kaynak: İBB İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığı, Şehir Planlama Müdürlüğü

11.02.2002 tasdik tarihli Şile Ahmetli-Gebze Devlet Karayolu Güzergahı Uygulama İmar Planı ile 20.06.2002 tasdik tarihli Şile Meşrutiyet Bölgesi Uygulama İmar Planı kararlarında, konut adaları, imar yolları, yeşil alanlar ve çeşitli donatı alanlarının planlandığı görülmektedir. Söz konusu bu alanlarda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi İmar Şehircilik Daire Başkanlığı Şehir Planlama Müdürlüğü tarafından hazırlanacak

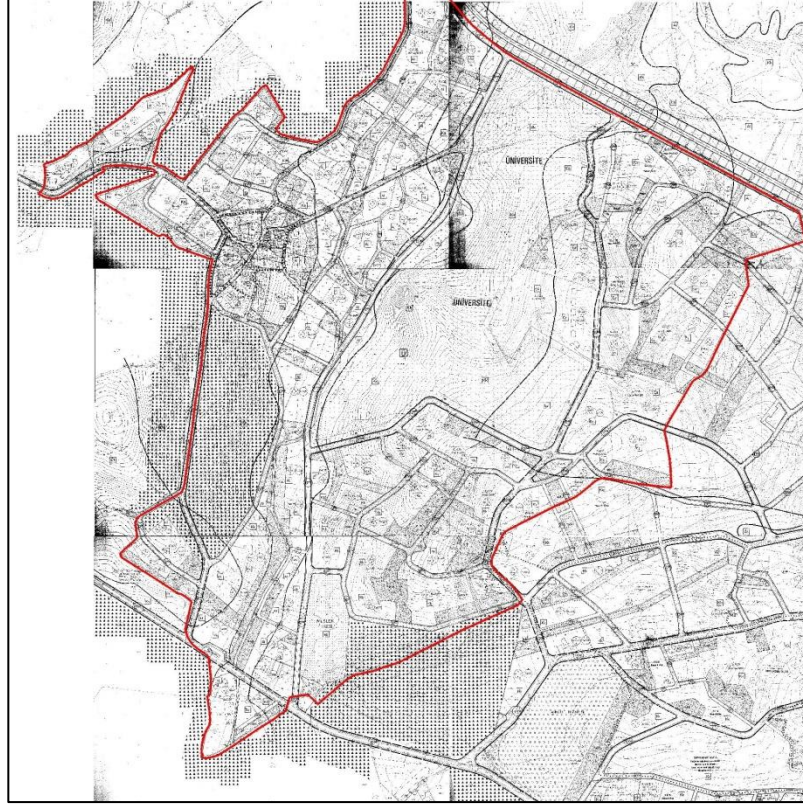
olan nazım imar planlarına altlık oluşturmak üzere kurum görüşleri alındığında İstanbul Gıda, Tarım ve Hayvancılık İl Müdürlüğü tarafından 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu'na göre bölgedeki tarım arazilerinin değerlendirilmesi sonucunda Sulu Mutlak Tarım Arazisi ve Kuru Mutlak Tarım Arazi olarak belirlenmiş olan bölgelerin bir kısmı, Ahmetli ve Meşrutiyet Köylerindeki uygulama imar planlarında tarım dışı amaçla kullanıma açıldıkları görülmektedir. Bu durum adı geçen uygulama imar planlarına göre ruhsat alarak yapılmış binalar ile birlikte, terk, tevhit, ifraz vb. yasal süreçleri tamamlayarak imar durumu düzenlenmiş taşınmazlarda müktesep hakların kazanıldığını ortaya koymaktadır. Şile İlçesi 1/5000 Ölçekli Batı Sahil Kümesi Nazım İmar Planı'nda kurum görüşleri doğrultusunda hazırlandığından dolayı söz konusu müktesep hak kazanan taşınmazlar Tarımsal Niteliği Korunacak Alan olarak planlanmak zorunda kalmıştır.

Şekil 4.25: Şile Ahmetli-Gebze Devlet Karayolu Güzergahı Uygulama İmar Planı



Kaynak: Şile Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü

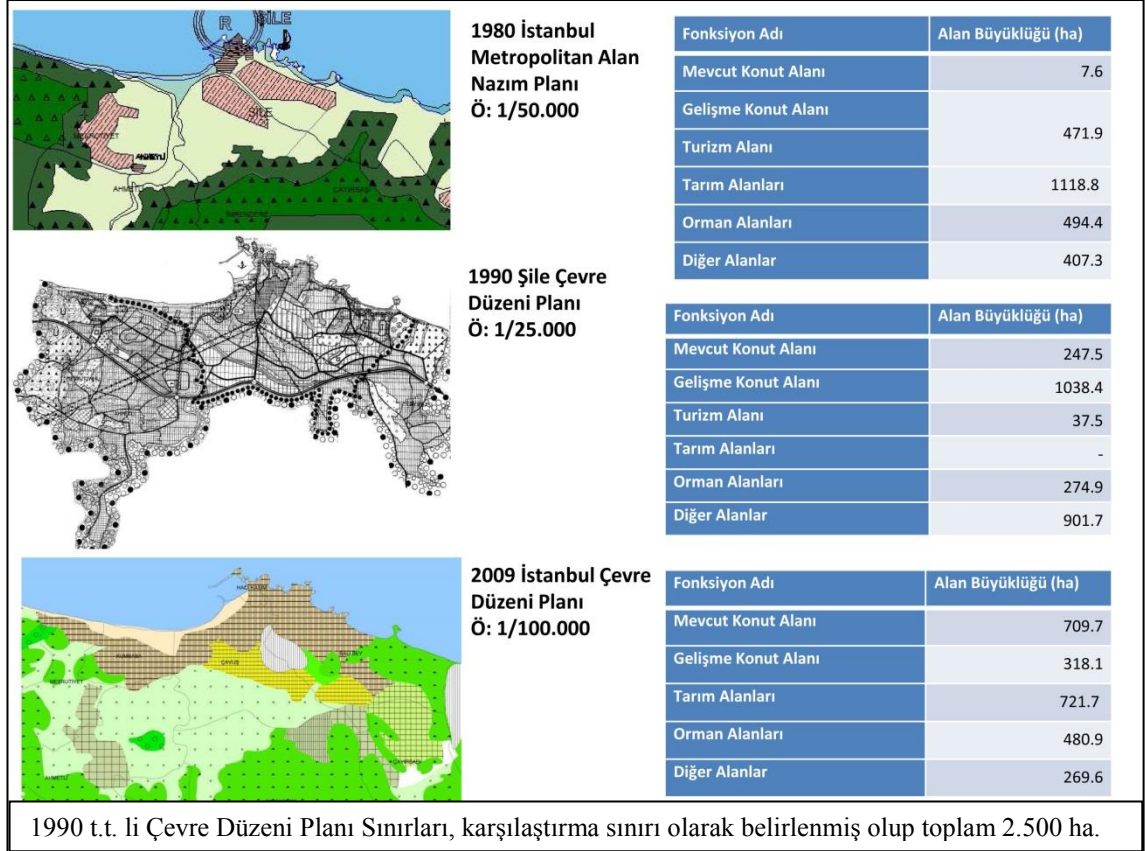
Şekil 4.26: Şile Meşrutiyet Bölgesi Uygulama İmar Planı



Kaynak: Şile Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü

Nazım planda bu alanlar meri plan emsal alınarak tarım dışı amaçla kullanım kararı üretilmiş olsalardı 5403 Sayılı yasaya aykırılık gösterdiği gerekçesi ile dava süreçlerine konu edilerek iptal edilmesi kaçınılmazdı. Yasanın öngördüğü şekilde bu alanlar Tarımsal Niteliği Korunacak Alanlar olarak planlanması, müktesep hak kazanmış taşınmazlarda ve bu taşınmazların dışındaki parsellerde de yürürlükteki plan hükümleri geçerli olduğu için ve meri planlar doğrultusunda gayrimenkul değerleri piyasası oluşması, altyapı yatırımlarının kamu idareleri tarafından tamamlanmış olması kamusal bir sorunun doğmasına ve yasal açmaza girilmesi sonucuna varmaktadır. Ahmetli ve Meşrutiyet Köylerinin plan onama sınırı dışına çıkarılarak ortaya çıkması muhtemel sorunlara geçici bir çözüm üretilmiştir. Ancak önümüzdeki dönemlerde bu yasal sorunlar tekrar gündeme gelecektir.

Şekil 4.27: Üst Ölçek Plan Karşılaştırması

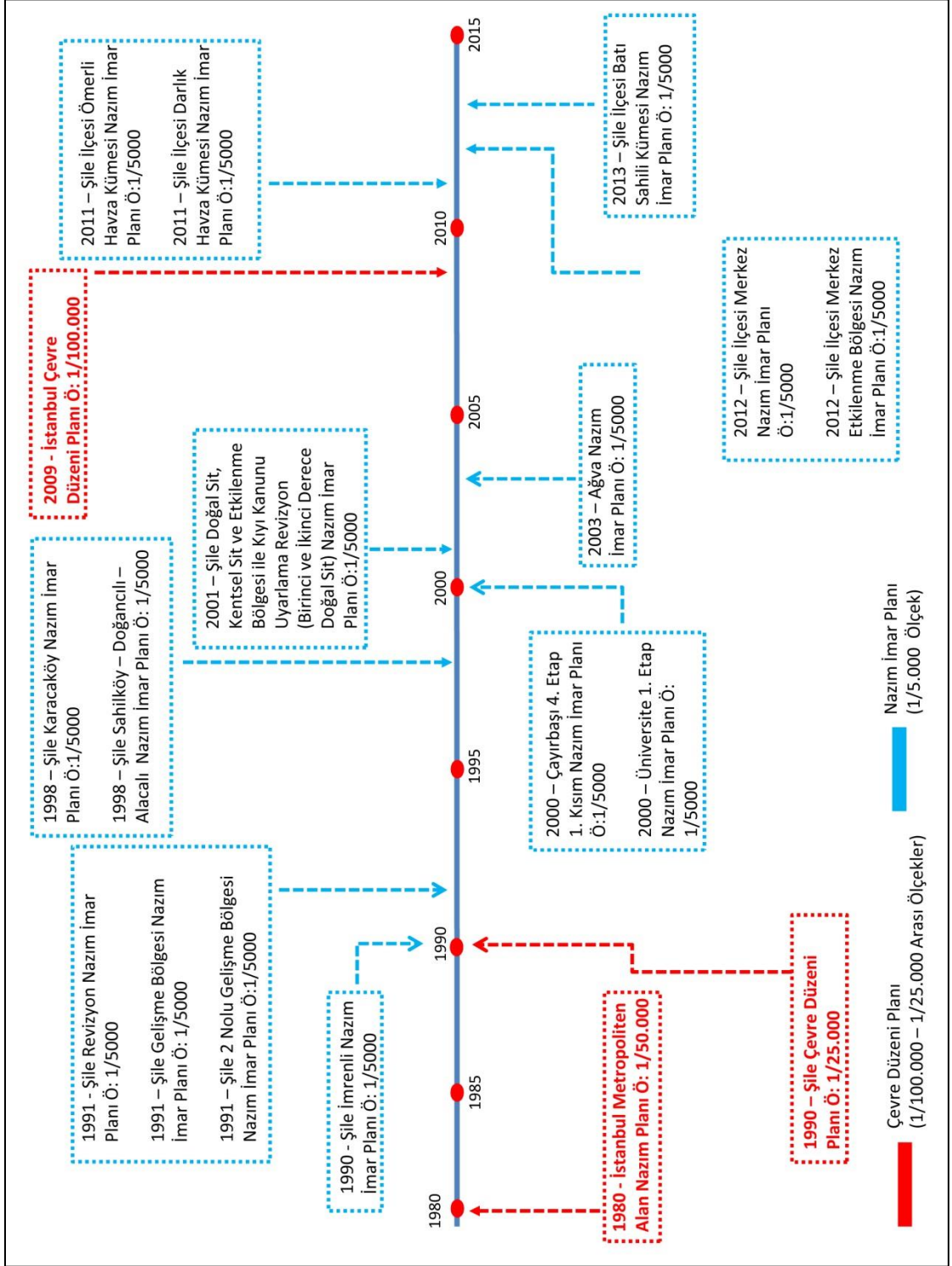


Kaynak: Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur. (Diğer Alanlar: Plan detay gösterimlerine göre kumul alanları, yolları, kentsel donatı alanlarını, dere alanlarını, askeri alanları kapsamaktadır).

Üst ölçekli planlar 1980, 1990 ve 2009 yıllarında yürürlüğe girerken; nazım imar planları 1990-1991 yıllarında, 1998 – 2003 yılları arasında ve 2011 yılından sonraki dönemde yoğunluk kazanmıştır (Şekil 4.28).

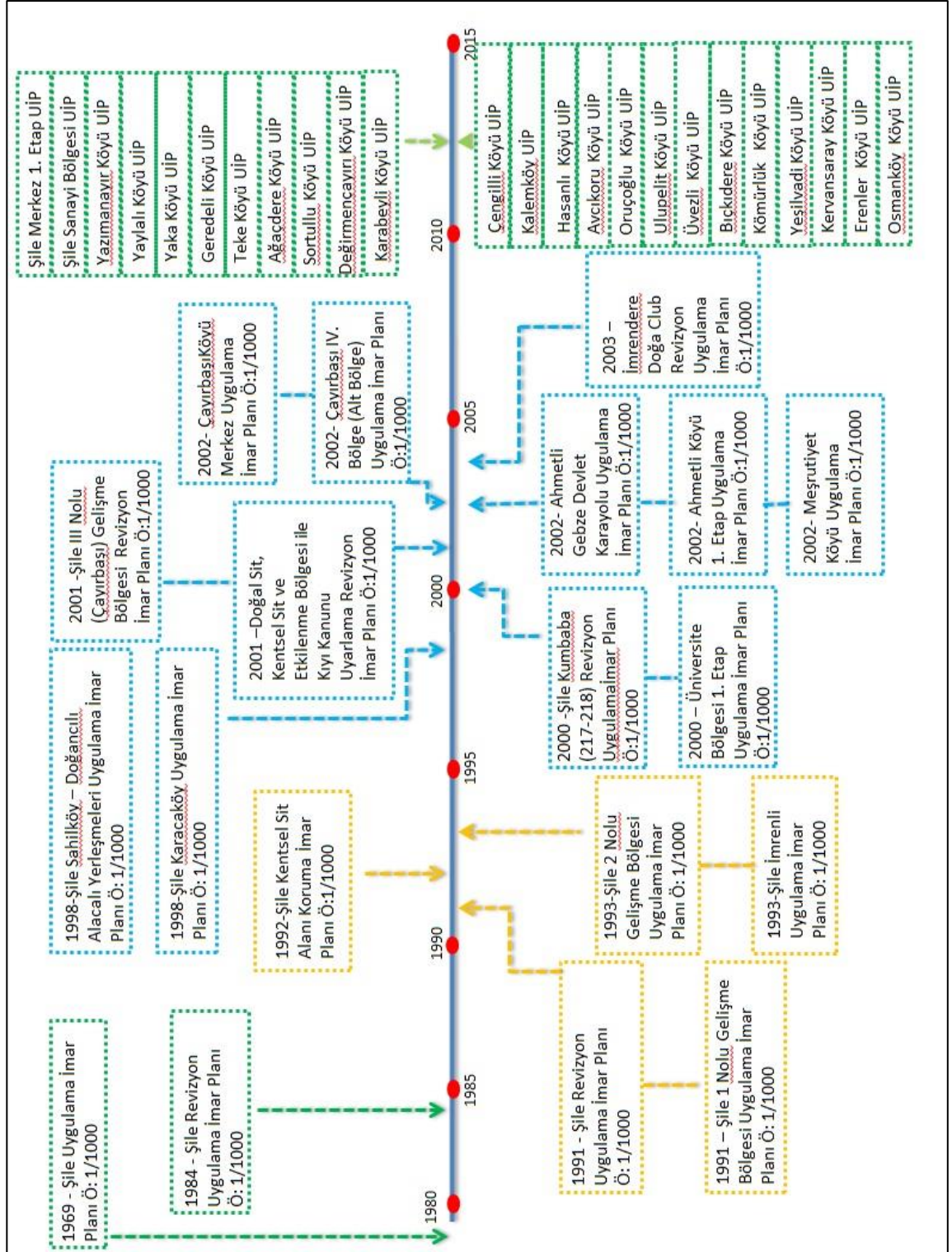
Uygulama imar planlarından bazıları nazım imar planları ile birlikte yürürlüğe girerken bazıları daha sonraki tarihlerde tamamlanmıştır. Bazı uygulama imar planları nazım imar planları yapılmadan uygulamaya geçmiştir. Uygulama imar planları 1991 – 1993 yılları arasında, 1998 – 2003 yılları arasında, 2012 ve takip eden yıllarda yoğunluk kazanmıştır (Şekil 4.29).

Şekil 4.28: Çevre Düzeni ve Nazım Plan Kronolojisi



Kaynak: Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur.

Şekil 4.29: 1/1000 Ölçek Plan Kronolojisi



Kaynak: Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur.

Şekil 4.30: Yerleşim Bölgelerinin Dönemsel Değişimi



Kaynak: Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur.

5 ŞİLE KENT MAKROFORMUNU ETKİLEYEN OLGULAR

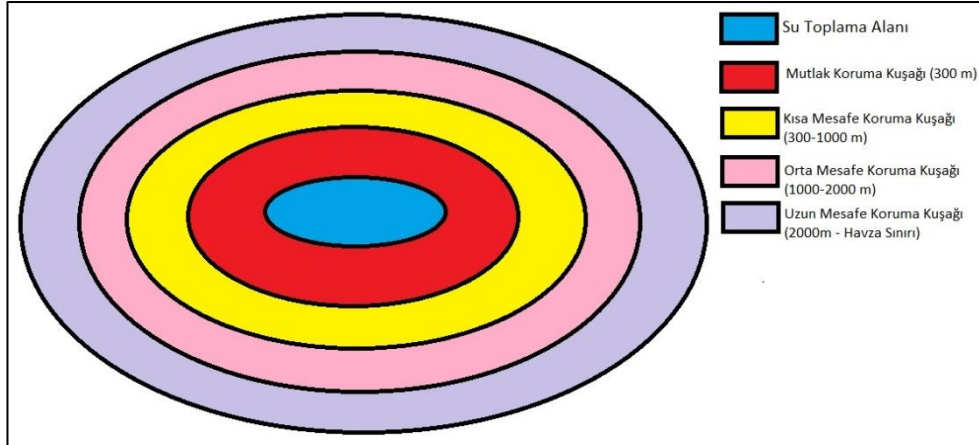
5.1 SINIRLAR VE KORUMA ALANLARI

5.1.1 Su Havzaları

İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları içinde ihtiyaç duyulan içme ve kullanma sularının temin edildiği ve edileceği İstanbul Büyükşehir Belediyesi sınırları dahilinde ve haricinde bulunan yüzey ve yeraltı su kaynaklarının çeşitli yollarla kirlenmesini önlemek gayesiyle hazırlanmış olan İçme Suyu Havzaları Koruma ve Kontrol Yönetmeliği çerçevesinde dört adet koruma kuşağı tanımlanmıştır (Şekil 5.1).

- **Mutlak Koruma Alanı:** İçme ve kullanma suyu temin edilen ve edilecek olan suni ve tabii göller etrafında en yüksek su seviyesinde su ile karanın meydana getirdiği çizgiden itibaren yatay 300 m genişliğindeki kara alanıdır. Bahis konusu alanın havza sınırını aşması halinde mutlak koruma alanı havza sınırında son bulur.
- **Kısa Mesafeli Koruma Alanı:** Mutlak koruma alanı üst sınırından itibaren yatay 700 m genişliğindeki kara alanıdır. Bahis konusu alan sınırın su toplama havzası sınırını aşması halinde kısa mesafeli koruma alanı havza sınırında son bulur.
- **Orta Mesafeli Koruma Alanı:** Kısa mesafeli koruma alanı üst sınırından itibaren yatay 1000 m genişliğindeki kara alanıdır. Bahis konusu alan sınırının su toplama havzası sınırını aşması halinde orta mesafeli koruma alanı havza sınırında son bulur.
- **Uzun Mesafeli Koruma Alanı:** Orta mesafeli koruma alanının üst sınırından başlamak üzere su toplama havzasının nihayetine kadar uzanan bütün kara alanıdır.

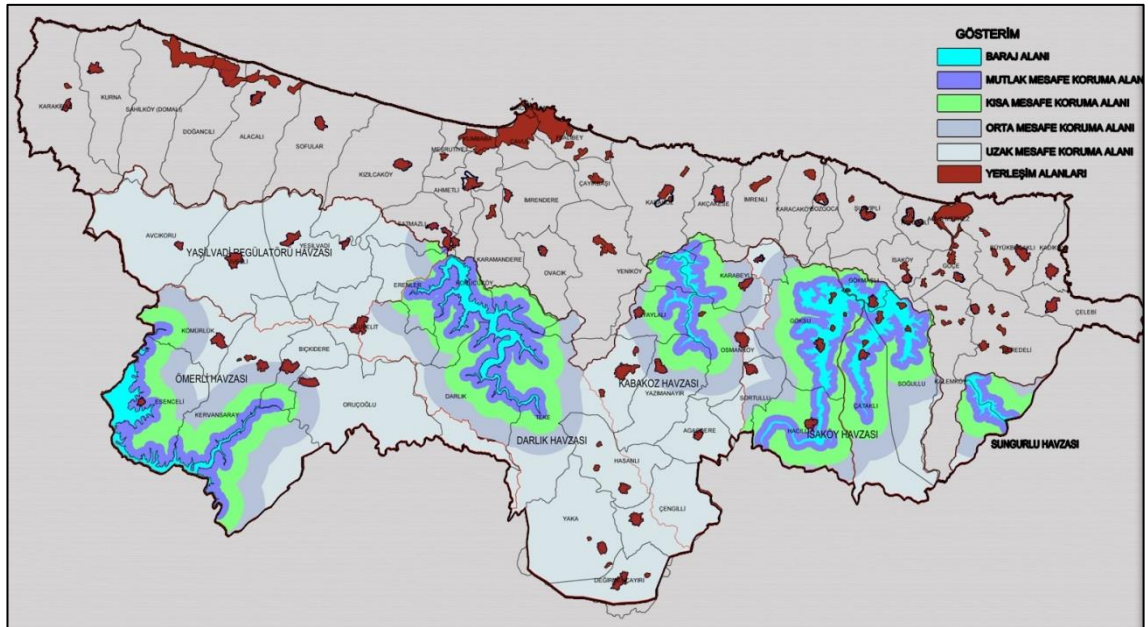
Şekil 5.1: Havza Koruma Kuşakları Mesafeleri



Kaynak: Adem AVGIN tarafından hazırlanmıştır.

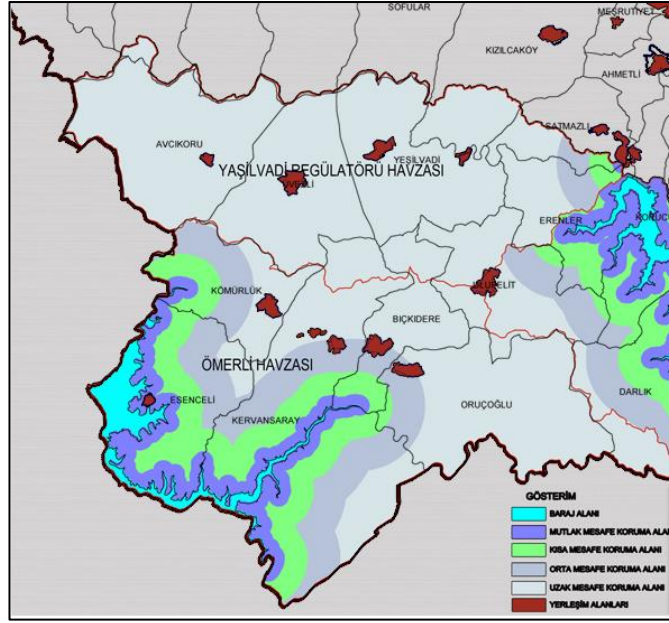
Şile yüzey ve yeraltı su kaynakları açısından oldukça zengin bir coğrafyadır. Bu potansiyeli kullanılarak geçmiş dönemlerde İstanbul metropolünün su ihtiyaçlarını karşılamak üzere planlanan barajlardan Ömerli ve Darlık Barajları faaliyete geçmiş ve İstanbul'un su ihtiyacının yarıdan fazlası bu iki baraj tarafından karşılanmaktadır. Ömerli Havzası Şile sınırları içinde yaklaşık 9334.73 ha lık alana sahiptir (Şekil 5.2)

Şekil 5.2: Şile İlçesi Havza Sınırları ve Koruma Kuşakları



Kaynak: Şile Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü

Şekil 5.3: Ömerli Barajı ve Yeşilvadi Regülatörü Koruma Kuşakları



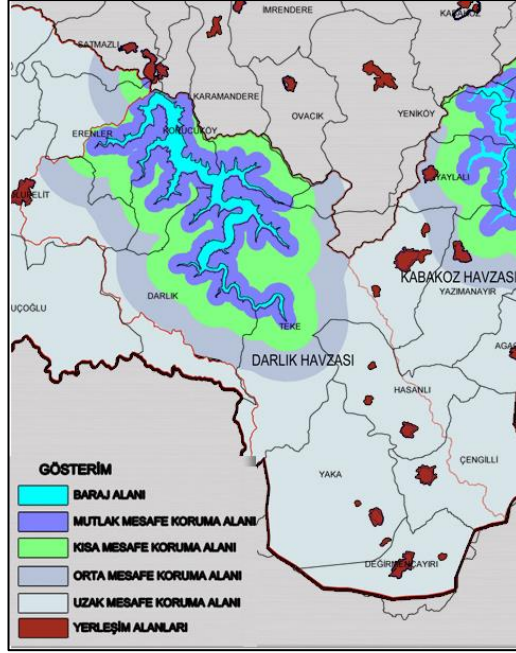
Kaynak: Şile Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü

Ömerli havzası içinde yer alan koruma kuşaklarında Esenceli kırsal yerleşmesi mutlak koruma sınırları içinde yer almakla birlikte nazım imar planlarda yerleşim olarak belirtilmemiş olup mevcut yapılara basit onarım ve tadilat izni verilebilmektedir. Kömürlük ve Ulupelit köyleri uzun mesafe koruma kuşağında, Kervansaray, Bıçkidere ve Oruçoğlu Köyleri de kısmen orta mesafe kısmen uzun mesafe koruma kuşağında yer almaktadırlar.

Yeşilvadi Regülatörü uzun mesafe havza koruma kuşağı olarak değerlendirildiğinden, bu regülatöre etki edebilecek Avcıköy, Yeşilvadi ve Üvezli köyleri de uzun mesafe koruma kuşağında kalmakta ve toplam havza alanı 6158.09 hektardır.

Darlık Baraj Havzası toplamda 7969.31 hektar olup; uzun mesafe koruma kuşağında Darlık, Hasanlı, Çengilli, Yaka, Değirmençayı kırsal yerleşmeleri bulunmaktadır. Darlık köyü baraj altında kaldığından, kamulaştırma işlemi yapılarak boşaltılmış, köydeki taşınmaz sahipleri kısmen 2B arazisine kısmen de orman alanına işgalci olarak yerleşmişlerdir. Hasanlı, Çengilli, Yaka ve Değirmençayı uzun mesafe koruma kuşağında kalmaktadır.

Şekil 5.4: Darlık Barajı Havzası Koruma Kuşakları

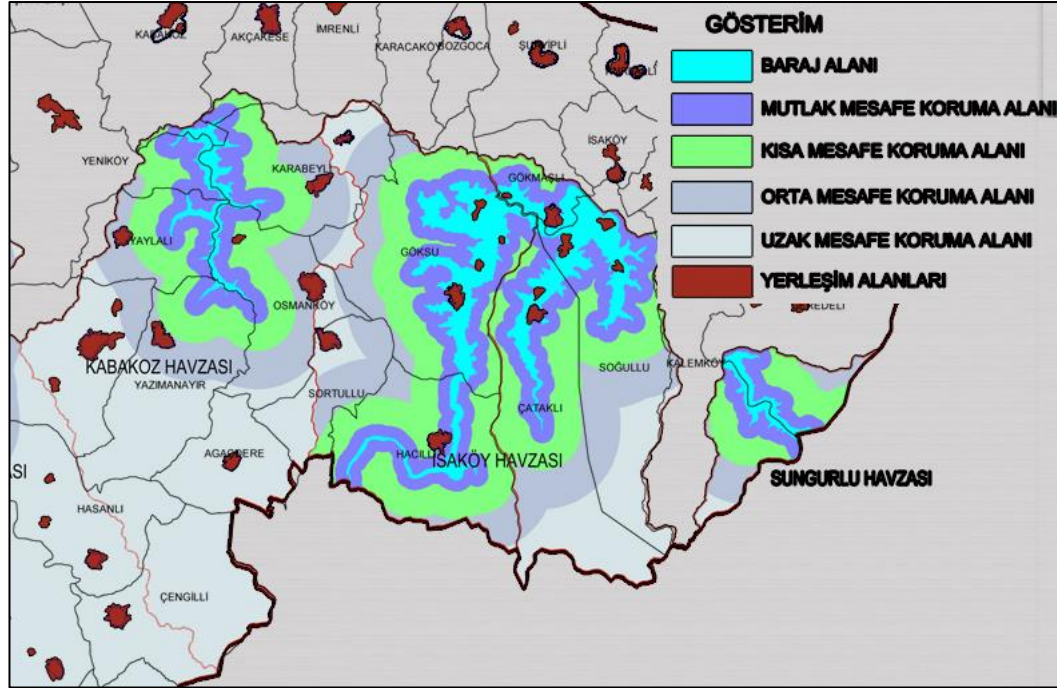


Kaynak: Şile Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü

1973 yılında tamamlanan Ömerli Barajı ve 1989 yılında tamamlanan Darlık Barajı haricinde Şile’de 3 adet planlanan baraj bulunmaktadır. Bunlar; Kabakoz, İsaköy ve Sungurlu Barajları’dır.

Planlanan barajlar için yapılan hesaplamalar ile maksimum su kotları belirlenmiş ve buna göre koruma kuşakları ve havza sınırları oluşturulmuştur. Yatırım programında olmamasına karşın gelecekte bu alanlarda oluşturulacak barajlardaki su kalitesini korumak adına havza sınırları içinde yapılaşmalar yasal çerçevede korunmaya çalışılmıştır.

Şekil 5.5 : Kabakoz - İsaköy - Sungurlu Baraj Havzaları Koruma Kuşakları



Kaynak: Şile Belediyesi Plan ve Proje Müdürlüğü

Kabakoz, İsaköy ve Sungurlu Barajları Havzası toplamda 14770.13 ha lık bir alanı kapsamaktadır. Bu havzaların içinde Yaylalı, Yazımanayır, Teke, Ağaçdere, Osmanköy, Karabeyli, Gökse, Gökmaslı, Hacılı, Sortullu, Çataklı, Soğullu, Geredeli ve Kalemköy kırsal yerleşmeleri bulunmaktadır. Bu köylerden Hacılı ve Osmanköy'e bağlı Sevişli yerleşmesi mutlak ve kısa koruma kuşağında yer alırken, Soğullu, Çataklı, Gökmaslı ve Gökse baraj altında kalmaktadır. Bunların dışındaki Yaylalı, Yazımanayır, Karabeyli orta mesafe, Teke, Ağaçdere, Osmanköy, Sortullu, Geredeli ve Kalemköy uzun mesafe koruma kuşağında kalmaktadır.

Tablo 5.1: Baraj Havzaları Yoğunluk Değerleri

Havza Adı	Havza İçi Toplam Alan (Ha)	Yerleşilemez Alanlar (Ha)	Yerleşilebilir Alanlar (Ha)		Yönetmeliğe Göre En Fazla Yaşayabilecek Nüfus	
			Orta	Uzun	Orta (20 ki/ha)	Uzun (25 ki/ha)
Ömerli	9334.73	8970.36	147.56	216.80	2951	5420
Darlık	7969.31	7206.58	0.00	762.72	0	19068
Kabakoz	6381.20	5948.68	384.26	148.25	7685	3706
İsaköy	7085.99	6986.54	25.68	73.75	514	1844
Sungurlu	702.94	702.13	0.00	0.80	0	20

Yeşilvadi	6158.09	6028.79	56.48	72.81	1130	1820
Toplam	37632.26	35843.08	613.98	1275.13	12280	31878

Kaynak: İBB, Şehir Planlama Müdürlüğü Havza Nazım İmar Planları Açıklama Raporu

Havza sınırları içinde yapılan nazım imar planlarında mutlak ve kısa mesafe koruma kuşakları içinde herhangi bir yapılaşmaya izin verilmemekle birlikte, orta mesafe koruma kuşağında yönetmelikte belirtilen 20 ki/ha nüfus yoğunluğuna göre, uzun mesafeli koruma kuşağında 25 ki/ha nüfus yoğunluk değerleri dikkate alınarak hesaplamalar yapılmıştır. Buna göre Ömerli ve Darlık-Kabakoz-İsaköy-Sungurlu Havza Kümeleri Nazım İmar Planlarında konut alanlarında yoğunluk değerleri 20 ki/ha ve 60 ki/ha olarak belirlenerek yönetmelikten gelen nüfus yoğunluklarına uyum sağlanmıştır.

Havza sınırları içinde uzun mesafeli koruma alanlarında ; Tuz ile metal sertleştirme, metal kaplama, asitle yüzey temizleme, tekstil boyama ve emprime baskı, hurda plastik yıkama, liftli yıkama-yağlama, yanıcı, parlayıcı, patlayıcı kimyasal madde depoları, imalatından sanayi atık suyu kaynaklanan kimyasal madde üretim tesisleri, hurda kâğıttan kâğıt imal tesisleri, ham deri işleme, asit imal ve dolun yerleri, zirai mücadele ilacı imal ve dolun yerleri, pil, batarya, akü imal yerleri, gres yağ fabrikaları, domuz çiftlikleri, ilaç sentez fabrikaları, ağır metal tuzu üretimi, cam yıkama, yün yıkama, endüstriyel ve evsel katı atık nihai depolama merkezleri, kimyevi madde depoları ve akaryakıt dolun tesisleri kurulması yasaklanırken, orta mesafeli koruma alanlarında ek olarak; serbest bölge, tıp fakülteleri, Laboratuvarlarında ve atölyelerinde kimyevi maddelerin işlendiği her türlü eğitim ve öğretim kurumları, hastane, akaryakıt istasyonu, entegre hayvancılık tesisleri, mezbaha, kimyevi madde, yakıt, zehirli, zararlı ve tehlikeli madde depoları, endüstriyel ve evsel katı atık depolama ve imha merkezleri kurulmaması belirlenmiştir.

5.1.2 Tarım Alanları

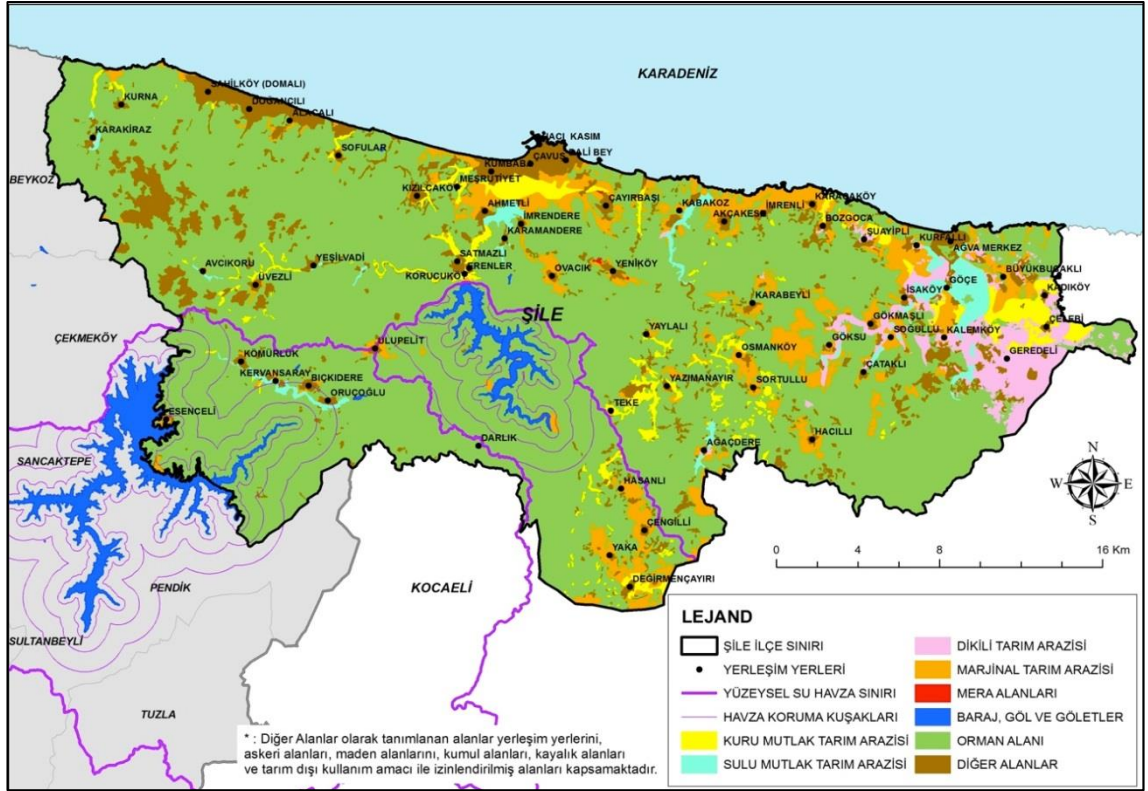
Şile İstanbul'un tarım arazi büyüklüğü açısından 4. Büyük ilçesidir. 780 km² lik yüz ölçümünün yüzde 7-8'ini tarım arazileri oluşturmaktadır. Tarım arazileri üzerinde uzmanlaşmış bir tarım faaliyeti yürütülmemekle birlikte geçimini tarımdan karşılayan bireyler geleneksel tarım faaliyeti gerçekleştirmektedirler.

Şiledeki tarım alanları 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanunu'na Gıda, Tarım ve Hayvancılık İl Müdürlüğü tarafından belirlenmiş ve Sulu Mutlak, Kuru Mutlak, Dikili Tarım ve Marjinal Tarım toprakları olarak dört çeşit olarak sınıflandırılmıştır.

Kuru Mutlak Tarım Alanı; Bitkisel üretimde; toprağın fiziksel, kimyasal ve biyolojik özelliklerinin kombinasyonu yöre ortalamasında ürün alınabilmesi için sınırlayıcı olmayan, topografik sınırlamaları yok veya çok az olan; ülkesel, bölgesel veya yerel önemi bulunan, hâlihazır tarımsal üretimde kullanılan veya bu amaçla kullanıma elverişli olan arazilerdir (5403 sayılı kanun).

Şilenin doğu bölgesini oluşturan Ağva ve güneyindeki yerleşmeleri geniş mutlak tarım arazileri çevrelemektedir. Mutlak tarım arazilerinin büyük çoğunluğu bu bölgede bulunmaktadır. Bunun haricinde Şile Ovası, bütünlük açısından yaklaşık 340 ha lık bir mutlak tarım arazisidir. Alacalı, Doğancılı, Ulupelit, Ovacık, Yeniköy, Çayırbaşı, Akçakese, İmrenli, Kömürlük, Avcıkoru, Kervansaray, Bıçkıdere ve Oruçoğlu köyleri dışındaki tüm kırsal yerleşmelerde mutlak tarım alanları çok parçalı da olsa mevcuttur. Satmazlı ve Ahmetli, Meşrutiyet ve Kızılcaköy arasında ve Teke ve Şuayıpli bölgelerinde bütünlük oluşturan mutlak tarım alanları bulunmaktadır.

Şekil 5.6: 5403 Sayılı Kanuna Göre Tarım Arazileri



Kaynak: SEMA Projesi Envanter Raporu.

Sulu Mutlak Tarım Alanı; Tarımı yapılan bitkilerin büyüme devresinde ihtiyaç duyduğu suyun, su kaynağından alınarak yeterli miktarda ve kontrollü bir şekilde karşılandığı arazileri, (5403 sayılı kanun)

Ağva güneyinde, Göçe, İsaköy, kurfallı, Gökmaslı kırsalında yoğunlaşan sulu mutlak tarım arazileri, ayrıca Ahmetli, kabakoz ve karakiraz köylerinde de bütüncül olarak bulunmaktadır.

Dikili Tarım Alanı; Mutlak ve özel ürün arazileri dışında kalan ve üzerinde yöre ekolojisine uygun çok yıllık ağaç, ağaççık ve çalı formundaki bitkilerin tarımı yapılan, ülkesel, bölgesel veya yerel önemi bulunan arazileri, (5403 sayılı kanun)

Dikili tarım alanları Şile'nin doğusunda, Şuayipli, Kurfallı, İsaköy, Göçe, Geredeli, Bucaklı, Kadıköy ve Çelebi köyleri etrafında bulunmaktadır. Dikili tarım alanları genellikle fındıklık olarak tarım yapılmaktadır.

Marjinal Tarım Alanı; Mutlak tarım arazileri, özel ürün arazileri ve dikili tarım arazileri dışında kalan, toprak ve topografik sınırlamalar nedeniyle üzerinde sadece geleneksel toprak işlemeli tarımın yapıldığı arazileri, (5403 sayılı kanun)

Şile'nin doğusunda bulunan Geredeli, Kadıköy, Çelebi ve Göçe köyleri hariç, diğer bütün kırsal yerleşme etrafında ve merkez çevresinde marjinal tarım alanları bulunmaktadır. Özellikle Şile merkez çevresi ve Akçakese ve Karacaköy arasında bütüncül marjinal tarım arazileri mevcuttur.

Marjinal tarım vasfı olarak belirlenen bu arazilerden merkezde ve çayırbaşı köyünde bulunanların tamamı ile İmrendere köyünde bulunanların bir kısmı 2009 yılı öncesinde yapılan imar planları ile imara konu edilmiştir.

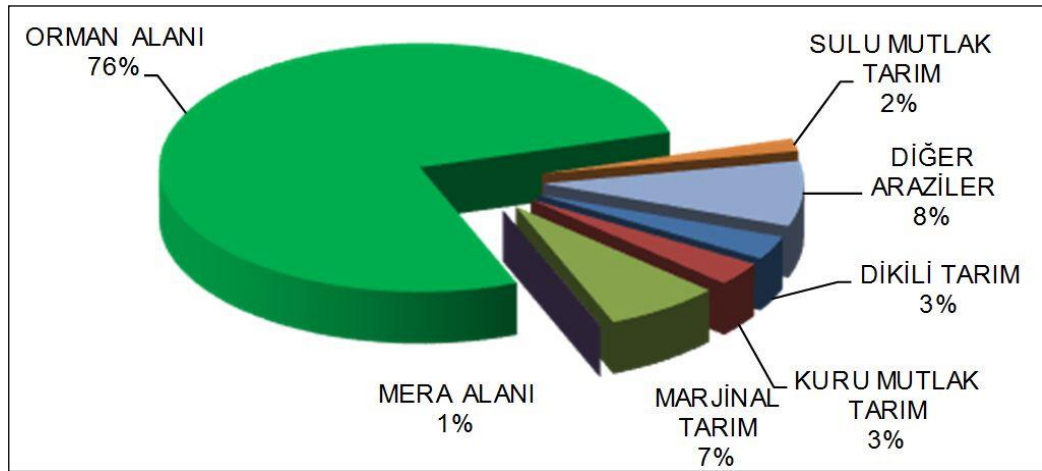
Tablo 5.2: Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanunu'na Göre Şile İlçesi Arazi

Sınıfları

Arazi Sınıfı	Alan (ha)
Kuru Mutlak Tarım Arazileri	2443,3
Sulu Mutlak Tarım Arazileri	1299,3
Dikili Tarım Arazileri	2436,5
Marjinal Tarım Arazileri	5672,7
Mera Alanları	16,2

Kaynak: SEMA Projesi Çevre Durum Raporu.

Grafik 5.1: Şile İlçesi Arazi Kullanım Dağılımları



Kaynak: SEMA Projesi Çevre Durum Raporu.

İlçe genelinde mera alanı Yeniköy, Çayırbaşı, İmrendere, Kızılcaköy’de bulunmakta olup toplamda 16.2 hektarlık bir büyüklüğe sahiptir.

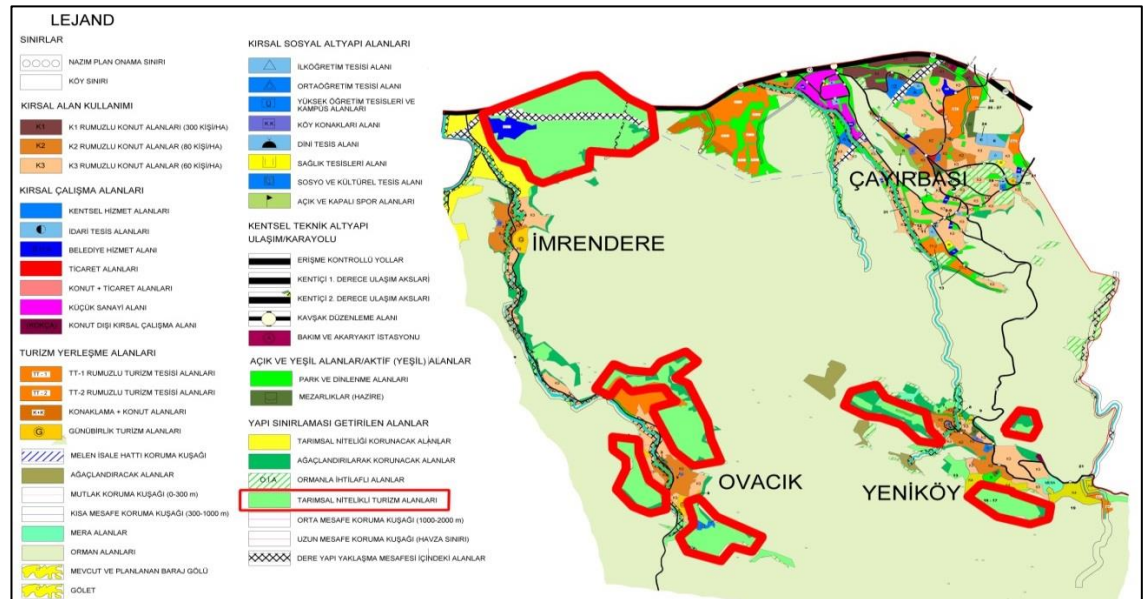
Tablo 5.3: Şile İlçesi Mera Alanlarının Büyüklükleri

Köy Adı	Alan (ha)
Yeniköy	7,2
Çayırbaşı	4,7
İmrendere	3,7
Kızılcaköy	0,6

Kaynak: SEMA Projesi Çevre Durum Raporu.

2009’da onaylanan çevre düzeni planından sonra yürürlüğe giren nazım imar planlarında da marjinal tarım alanlarının yerleşmeyi çevreleyen kısımları gelişme konut alanı olarak belirlenirken, yerleşmeden uzaklaştıkça Tarımsal Nitelikli Turizm Alanı olarak planlanmıştır. Tarımsal nitelikli turizm alanlarında; konaklamalı turizm tesisleri ve günübirlik turizm tesislerinin yapılabilişliğine izin verilirken, konut veya bağ/bahçe evi yapımına havza içinde izin verilmemiştir. Ancak tarımsal üretim yapılacak taşınmazlar için 100 m² lik demontabl bekçi evi yapımına izin verilmiştir. Havza dışında bulunan tarımsal nitelikli turizm alanlarında 5000 m² parsel büyüklüğü şartı ile konut 250 m² lik konut yapılabileceği belirtilmiştir.

Şekil 5.7: Tarımsal Nitelikli Turizm Alanları



Kaynak: İBB, Şehir Planlama Müdürlüğü, Merkez Etkilenme Nazım İmar Planı verilerine dayanılarak Adem AVGIN tarafından hazırlanmıştır.

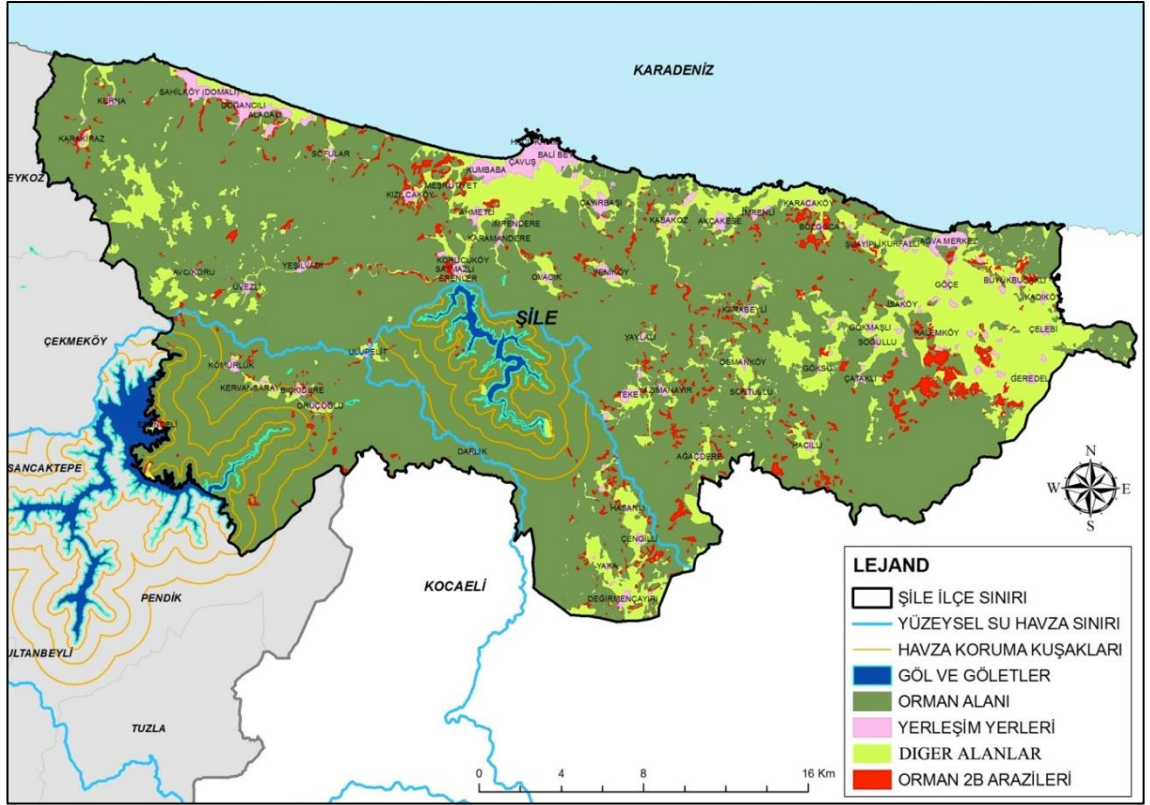
Tarım topraklarında yapılan bu sınıflamalara göre mutlak ve dikili tarım arazilerinde yapılaşma hakları tarımsal amaçlı yapı olması şartı ve Gıda, Tarım ve Hayvancılık İl Müdürlüğü'nün uygun görüşü doğrultusunda yapılaşma sağlanabilmektedir. Ancak parsel bazında yapılacak uygulamalar, arazi kullanım planları olmadan yapılaşmalarını sağlayacağı için bu alanlarda yapı baskısının artacağını göstermektedir.

Marjinal tarım alanlarında yapılaşmayı sınırlayıcı herhangi bir önlem alınmadığı için, yapılaşmaların uygulama imar planları tamamlandıktan sonra başlayabileceği, imar hakkı alan taşınmazın rantsal boyutu düşünüldüğünde, marjinal tarım alanlarında geri dönüşümü mümkün olmayan kayıpların yaşanabileceği sonucuna ulaşılmaktadır.

5.1.3 Orman Alanları

Şile ilçesi 780 km² lik yüzölçümü ile İstanbul'un alan büyüklüğü bakımından 3. Büyük ilçesidir. 78.386 hektarlık yüzölçümünün de 59.827 hektarı yani yüzde 76 sı orman alanıdır. Ormanlık alanın 51.866,6 hektarı verimli orman, 7.961,2 hektarı bozuk ormandır.

Şekil 5.8: Şile İlçesi Orman Alanları ve 2B Arazileri



Kaynak: SEMA Projesi Çevre Durum Raporu.

Orman alanlarının yüzde 3 lük kısmını orman dışına çıkarılan 2B taşınmazları oluşturmaktadır. 2B taşınmazlarının toplamı yaklaşık 1.974 hektardır. 2B arazilerinin alan büyüklüğü ilçe genelinde en fazla 153.6 hektar ile Kalemköy’de en az 0.19 hektar ile Darlık Köyü’nde bulunmaktadır.

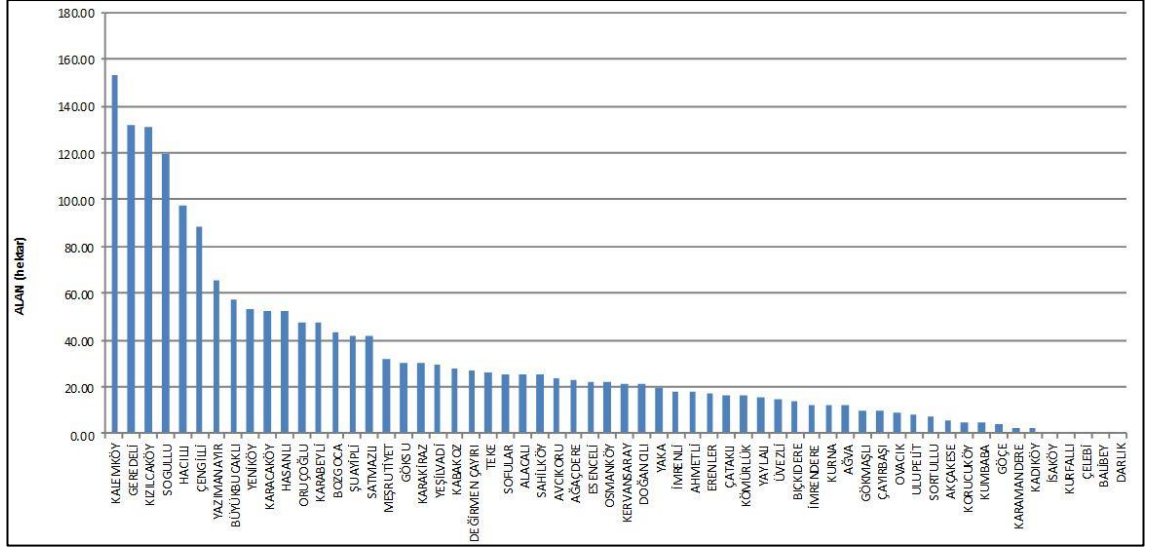
Orman Köylülerinin Kalkınmalarının Desteklenmesi ve Hazine Adına Orman Sınırları Dışına Çıkarılan Yerlerin Değerlendirilmesi ile Hazineye Ait Tarım Arazilerinin Satışı Hakkında Kanun ile Orman Kanununda Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile birlikte orman vasfını kaybetmiş 2B arazilerinin satışına ilişkin düzenleme sonrasında Maliye Hazinesi tarafından belirlenen bedeller ödenmek koşulu ile zilyetliğinde bulunan kişiler tarafından tapulandırılabilen bu taşınmazlarda yapılaşma haklarının olabilirliği artmıştır. Bu durum parçacıl, düzensiz ve öngörüsüz bir fiziksel değişimi beraberinde getirmektedir. Bugünkü kullanımlarında bazı 2B arazilerinde ecrimisil faktörü dikkate alınarak boş veya tarım arazisi olarak mevcudiyetini devam ettirirken, tapulu taşınmaz olduktan sonra konut birimlerinin oluşması kaçınılmaz olacaktır.

Tablo 5.4: Şile İlçesi Orman 2B Arazilerinin Yerleşim Yerlerindeki Büyüklükleri

Yerleşim Adı	Orman 2B Alanı (ha)	Yerleşim Adı	Orman 2B Alan (ha)
Ağaçdere	23,27	Kalemköy	153,6
Ağva	12,11	Karabeyli	47,4
Ahmetli	18,08	Karacaköy	52,2
Akçakese	5,53	Karakiraz	30,1
Alacalı	25,47	Karamandere	2,5
Avcıkoru	23,33	Kervansaray	21,5
Balibey	0,28	Kızılcaköy	131,4
Bıçkıdere	13,61	Korucuköy	5,1
Bozgoça	43,53	Kömürlük	16,1
Büyükbucaklı	56,98	Kumbaba	4,6
Çataklı	16,46	Kurfalı	0,6
Çayırbaşı	9,38	Kurna	12,3
Çelebi	0,45	Meşrutiyet	31,6
Çengilli	88,69	Oruçoğlu	47,5
Darlık	0,19	Osmanköy	21,8
Değirmen Çayırı	26,97	Ovacık	9,1
Doğancılı	21,01	Sahilköy	25,2
Erenler	17,15	Satmazlı	41,5
Esenceli	22,42	Sofular	25,5
Geredeli	132,17	Soğullu	119,7
Göçe	4,13	Sortullu	7,3
Gökmaşlı	9,72	Şuayipli	42,1
Göksu	30,11	Teke	26,2
Hacılı	97,39	Ulupelit	8,0
Hasanlı	52,03	Üvezli	14,3
İmrendere	12,37	Yaka	19,3
İmrenli	18,26	Yaylalı	15,7
İsaköy	0,77	Yazımanayır	65,3
Kabakoz	28,06	Yeniköy	53,1
Kadıköy	2,31	Yeşilvadi	29,7

Kaynak: SEMA Projesi Çevre Durum Raporu.

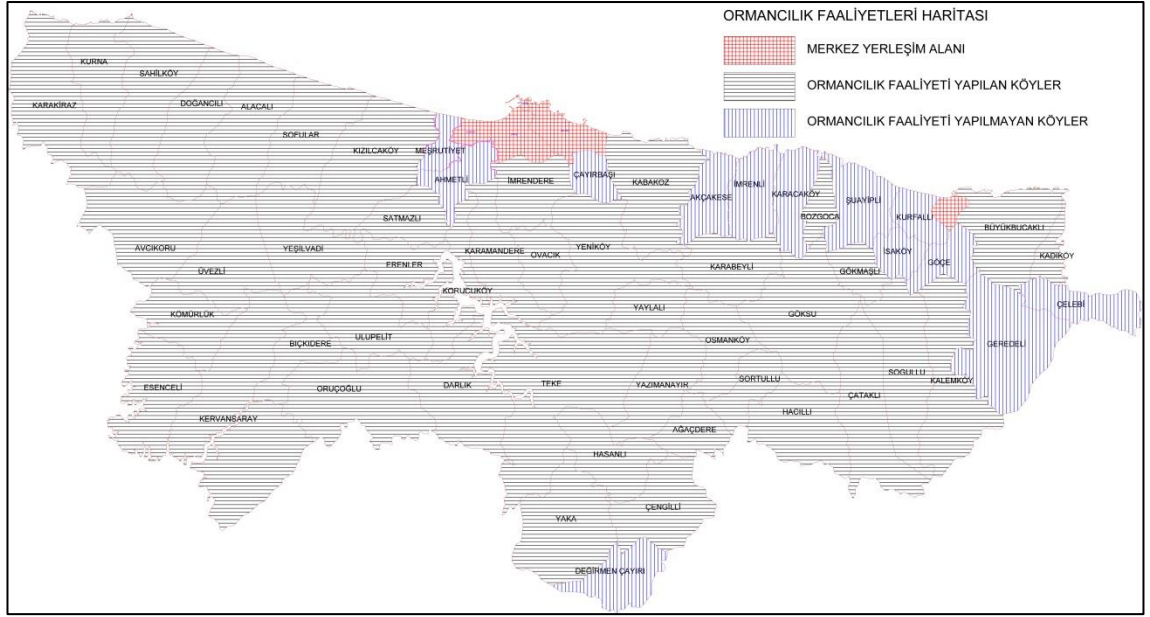
Grafik 5.1: Şile İlçesi Orman 2B Arazilerinin Yerleşim Yeri Bazında Dağılımı



Kaynak: SEMA Projesi Çevre Durum Raporu.

Şile İlçesi orman kadastro çalışmaları esnasında yapılan ölçümler veya teknik sorunlardan kaynaklı hataların yapıldığı, Şile Kadastro Şefliği tarafından alınan kadastral veriler ile Orman İşletme Müdürlüğü'nden edinilen orman sınırlarında uyuşmazlıklar tespit edilmiş, bu uyuşmazlıkların parsel malikleri nezdinde veya korunması gerekli orman alanlarının yok edilmemesi adına nazım imar planlarında çakışma gösterilen bu alanlarda Ormanla İhtilafı Alan fonksiyonu verilmiştir. Bu plan kararı ile taşınmaz malikleri Orman İşletme Müdürlüğü'nün uygun görüşünü alarak, taşınmaz kadastral sınırlarının belirlenmesinden sonra komşuluğunda üretilen plan kararlarına göre fonksiyon alma hakkı getirilmiştir.

Şekil 5.9: Şile İlçesi Ormanlık Faaliyeti Yapan Yerleşmeler



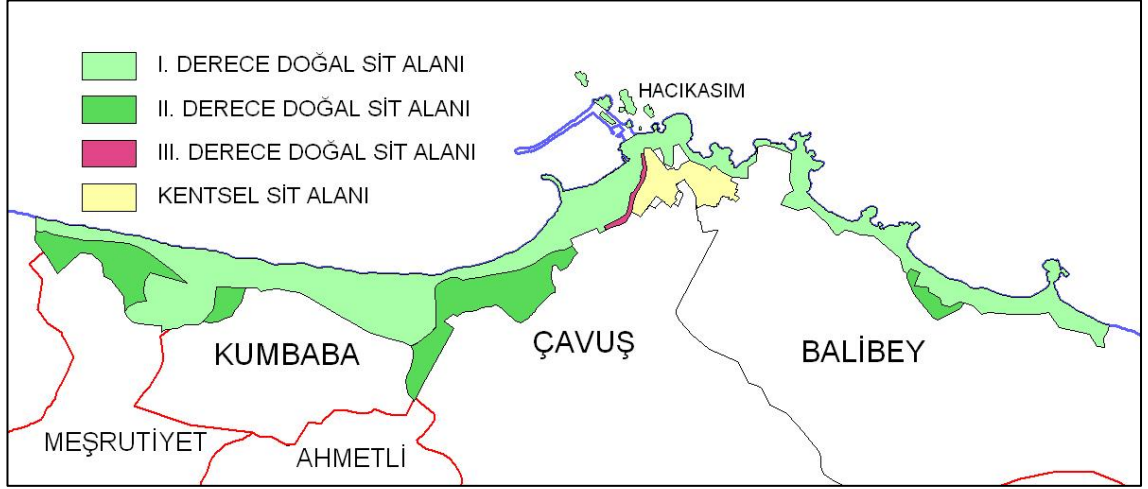
Kaynak: SEMA Projesi Çevre Durum Raporu.

5.1.4 Sit Alanları

Şile İlçesi sınırları içinde Merkez'de I.,II. ve III. Derece Doğal Sit Alanı ile Kentsel Sit Alanı, Ağva'da I. Derece Doğal Sit ve I. Derece Arkeolojik Sit Alanı, Sahilköy, Doğancılı ve Alacalı köyleri sınırları içindeki sahillerde I. ve II. Derece Arkeolojik Sit Alanları ile I. Derece Doğal Sit Alanı bulunmaktadır.

İstanbul İli, Şile İlçe merkezine ilişkin, İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 23.02.1992 gün 2796 sayılı karar ile Kentsel ve Doğal Sit Alanı ilan edilmiştir. Doğal sit alanı kıyı kesimindeki doğal değerleri ve güzellikleri kapsamaktadır. Bu alanda yer alan plajlar, kumullar, falezler, adacıklar, mağaralar, koy ve burunlar koruma kapsamındadır.

Şekil 5.10: Şile Merkez ve Meşrutiyet Köyündeki Sit Alanları

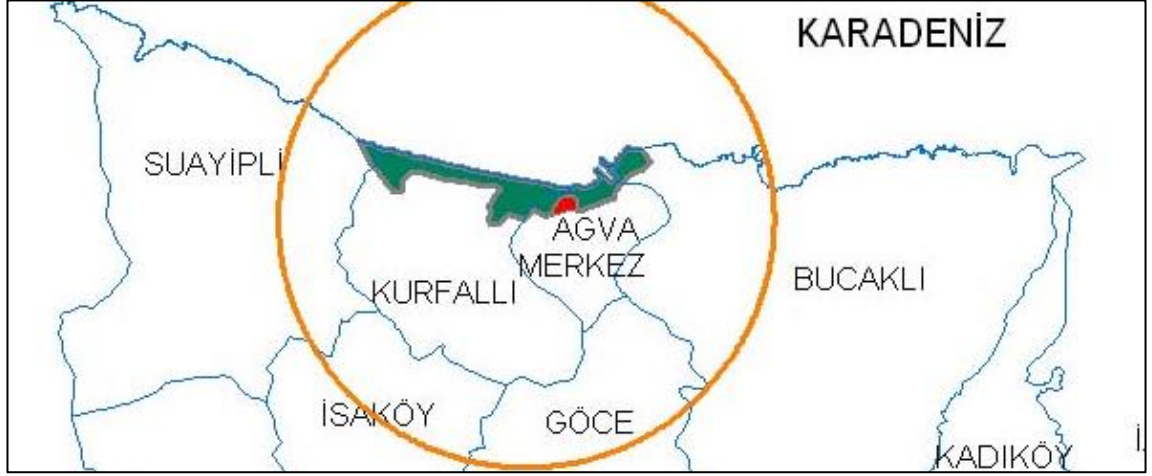


Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü Şile Analitik Raporu

Şile kent merkezindeki korumaya yönelik olarak hazırlanan ve ilçe belediyesinin hazırladığı koruma plan teklifi üzerine sit alanı tespitleri yapılmış ve Kentsel Sit Alanı Koruma İmar Planı 1992 yılında tasdik edilerek yürürlüğe girmiştir. Daha sonraki dönemlerde 6321 sayılı Kıyı Kanunu'nda yapılan değişiklikler ve doğal sit alanları da dikkate alınarak, 26.03.2001 tasdik tarihli Şile Doğal Sit ve Etkilenme Bölgesi Kıyı Uyarlama Koruma Amaçlı Nazım ve Uygulama İmar Planları yürürlüğe girmiştir.

İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulunun 03.02.2000 tarih ve 5495 sayılı karar gereği kumul alanları ve yakın çevresi I. Derece Doğal Sit, güneyinde yer alan Kum Tepesi de I. Derece Arkeolojik Sit Alanı olarak ilan edilmiştir.

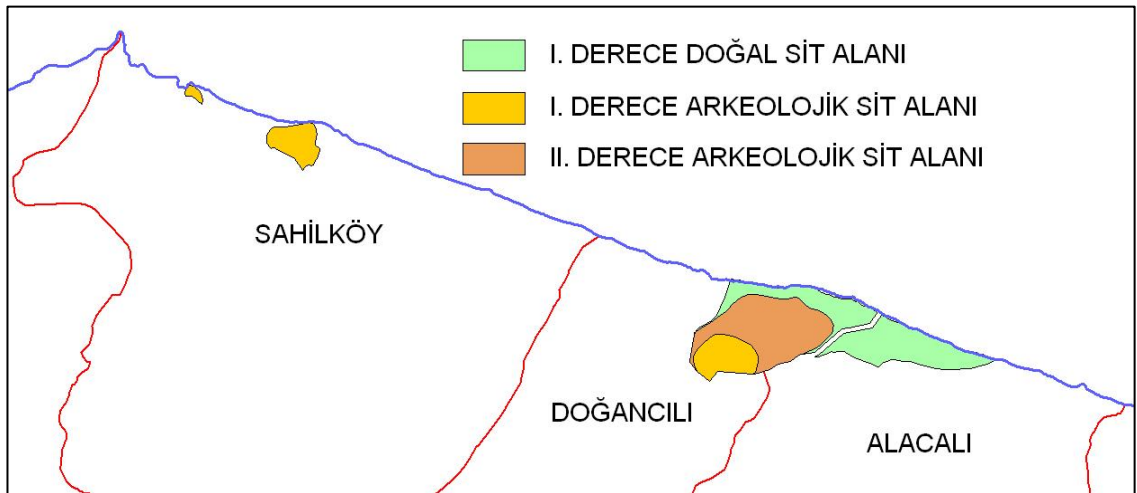
Şekil 5.11: Ağva ve Kurfallı Köyündeki Sit Alanları



Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü Şile Analitik Raporu

Doğancılı ve Alacalı köylerine ilişkin, İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 11.12.1997 gün 4667 sayılı karar ile I. ve II. Derece Arkeolojik ve I. Derece Doğal Sit Alanı ilan edilmiştir. Sahilköy (Domalı) Göztepe Mevkiine ilişkin, İstanbul II Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 07.02.2001 gün 5950 sayılı karar ile I. Derece Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmiştir.

Şekil 5.12: Sahilköy, Doğancılı ve Alacalı Köylerindeki Sit Alanları



Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü Şile Analitik Raporu

Sahilköy, Doğancılı ve Alacalı Köylerine ilişkin 1998 tasdik tarihli Şile Sahilköy, Doğancılı ve Alacalı Köyleri Nazım ve Uygulama İmar Planları'nda Doğancılı ve

Alacalı sınırları içinde yer alan sit alanları koruma sınırları belirtilerek herhangi bir fonksiyon tanımlanmamıştır. Sahilköy Göztepe Mevkii'ndeki 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı ise plan tasdik edildiği tarihte sit alanı olmadığından dolayı konut alanları ve imar yolları olarak planlanmıştır. Ancak II. Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 07.02.2001 gün 5950 sayılı kararına istinaden söz konusu bölgede fonksiyonlar iptal edilmiştir.

5.2 TURİZM ÇEŞİTLERİ

5.2.1 Kıyı Turizmi

Şile Karadeniz'e yaklaşık 60 km kıyısı olan bir ilçedir. Geniş plaj kullanımlarının yanında, İmrenli, Karacaköy, Şuayıpli ve Kilimli'de doğallığını koruyabilmiş küçük koylarda bulunmaktadır. Denizin dinlendirici etkisi, özellikle İstanbul'dan yaz ayları ve hafta sonu çoğunlukta olmak üzere turistlerin akın ettiği bir turizm yerleşmesidir.

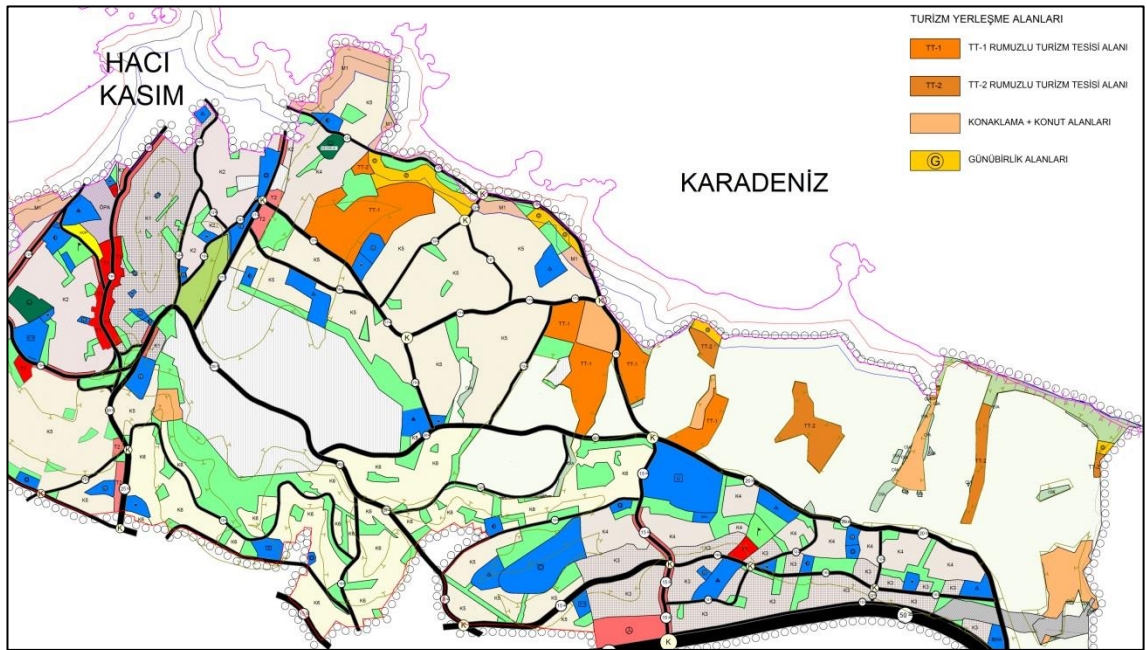
Kıyı alanlarının Şile turizminde bir fırsat olarak kullanılması, bölgedeki konaklama tesislerinin de artmasına sebep olmuştur. Şile merkezde mevcut durumda 7 adet otel işletmesi bulunurken, motel ve ev pansiyonculuğunun daha fazla rağbet görmesi, turistlerin gelir seviyeleri doğrudan orantılıdır. Bu durum aynı zamanda konaklama sürelerini de etkilemekle birlikte hizmet sunum kalitesinin de gelişmemesine neden olmaktadır.

Şile merkez ve çevresindeki turizm yatırımı yapılacak arazinin az oluşu, kentteki turizm hizmet sunum ve kalitesinde etkili olmuş, çeşitliliğin olmayışı kullanıcıları zorunlu hizmet kabulüne itmiştir. Ancak 2010 yılı sonrasında çıkarılan nazım imar planlarında gerekli turizm alanları planlanarak turizm yatırımcıları için birçok alan üretildiği tespit edilmiştir. Turizm yatak kapasitesinde ve lokasyon farklılıkları, yatırımcıların rekabet edebilirliğini artırırken, turistlere de alternatif konaklama imkanları sunulmasına olanak sağlayacaktır.

Ağva'da bulunan Kilimli Koyu'da gerek doğal güzelliği gerek deniz kullanımı açısından yöredeki bir başka çekim noktası haline gelmiştir. Koyun güzellikleri görmek ve bununla birlikte denizi kullanan turistler Ağva'nın da turizmine katkı sağlamaktadır.

Nazım planlarda turizm tesislerine ilişkin yapılaşma hükümleri teşvik edici nitelikte düzenlenmiş, turizm tesisi yapılabilecek bazı ikinci konut alanları da turizm tesisi yapılması durumunda emsal artışı sağlanmıştır.

Şekil 5.13: Şile Merkez Nazım Planı Turizm Alanları



Kaynak: İBB Şehir Planlama Müdürlüğü Şile Merkez 1/5000 Nazım İmar Planı

5.2.2 Doğa Odaklı Turizm

Doğal yapısını günümüze kadar büyük oranda koruyabilmiş olan Şile'de, denizin etkisinin dışında, doğal alanların çokluğu, kültürel değerleri, orman alanları, organik tarım ve seracılık faaliyetleri gibi İstanbul metropolünde az rastlanılan olguların çeşitliliği Şile'yi tercihin diğer bileşenleri olarak karşımıza çıkmaktadır.

Doğa sporları olarak adlandırabileceğimiz, doğa yürüyüşleri, tırmanma, avlanma, motorlu sporlar, bisiklet turları ve kırsal köy yaşamı izlenimleri doğal ürünlerle

beslenme talebi, denize kıyı olmayan orman köylerinde hareketlilik kazanmıştır. Bu hareketlilik yol kenarlarında kurulan doğal ürün satış üniteleri başta olmak üzere, piknik ve mesire yerlerindeki aktiviteler ile, gruplar halinde düzenlenen doğa yürüyüşleri ve bisiklet turları, köylü yaşam tarzında doğallık ve kültürel zenginliklerin aktarımı, kırsal alanlardaki konaklama ihtiyaçlarını da beraberinde getirecektir. Aynı zamanda doğa içinde yer alan butik otel kullanıcı sayılarındaki artışlar, köy yerleşimleri içinde veya komşuluğunda butik otel işletmelerinin yatırım taleplerini artırmıştır.

Ağva'daki dere kenarında karşılık olarak faaliyette bulunan butik otel işletmeleri de bir diğer çekim noktasını oluşturmaktadır. Bu merkezdeki tesislerin bir arada oluşu, izledikleri politikalar, müşteri portföyünün tespiti ve buna yönelik hizmet sunumları geliştirmeleri Ağva'nın bir cazibe merkezi haline gelmesine katkı sağlamışlardır.

1/100.000 Çevre Düzeni Planı'nda öngörülen Doğa Odaklı Turizm fonksiyonları alt ölçekli planlarda karşılık bulmuş, nazım imar planlarında da doğa turizmini desteklemek adına turizm alanları oluşturulmuştur.

5.2.3 Günübirlilik Turizm

Turizm çeşitleri arasında en fazla talebin yaşandığı, tatil süresi açısından rahat kısıtlılık durumu olan kullanıcılar için tercihen özellikle hafta sonu olarak belirlenen Günübirlilik Turizm, çeşitlilik göstermekle birlikte yaz aylarında nüfusu ortalama 300.000 ile 500.000 lere kadar çıkarmaktadır.

Günübirlilik tesislerin özellikle kıyı kesimlerinde yer seçmesi kıyı turizmi ile entegre bir yapısının olduğu sonucuna ulaşılmaktadır. Bunun dışında doğa odaklı turizm ile de orantılı bir yapıya sahiptir. Doğal yaşam içinde dinlenme ve tatil ihtiyaçlarını karşılamak isteyen turistlerinde günübirlilik ziyaretleri iç kesimdeki kırsal yerleşmelerin ekonomik ve fiziki mekan değişikliklerinde etkili olmaktadır.

Orman alanlarında C tipi piknik ve mesire yerleri de günübirlilik olarak kullanılan alanlar olarak talep görmekte ve genellikle orman köylülerinin işletmelerini üstlendikleri bu

alanlardan köylüler ekonomik kazanım sağlamaktadırlar. Bu alanlarda kullanılan ürünlerin de bölgedeki tarımsal üretimin artmasına olanak sağlamaktadır.

5.2.4 İkinci Konut Kullanımları

İkincil konut; çoğunlukla rekreatif amaçlara hizmet etmesi amacı ile kiralanan veya satın alınan, kıyılarda, nehir, göl gibi diğer su kenarlarında yer alan konutlar, dağ, yayla gibi havası temiz olan yerlerde bulunan konutlar, orman kenarı, kaplıca özelliği gösteren yerleşimlerde ve arkeolojik niteliği ağır basan yerleşimlerde bulunan konutlar olarak çeşitlenebilir (Bakırcı, 2007).

Bir başka ifade ile; kıyı mekânlarının en büyük arazi kullanıcılarından birisi olan ikincil konutlar, çoğunlukla kent yerleşimi yakınında, rekreasyonel kullanım yönünden uygun, deniz kıyısı boyunca çizgisel biçimde gelişen ve kıyıların elverişsiz olduğu yerlerde noktalanmış, yılın büyük bölümünü boş geçiren, dinlenme amaçlı daimi konutlardır (Ulusoy, 2006).

Turizmin bir parçası olan ikincil konutların, ülkemizde genellikle kıyı şeridi boyunca konumlanmasının en büyük nedeni; ülkemizdeki turizm anlayışının genellikle deniz, kum, güneş turizmine yönelik olmasıdır. Bunun sonucu olarak ikincil konutlar ülkemizde, kıyı bölgelerinin ağırlıkta olduğu bir yerleşim alanına sahip olmuştur.

Ülkemizdeki ikinci konutların ilk örnekleri, İstanbul Boğazı'ndaki yalılardır. Bugünkü biçimde olmasa da, ikinci konutların sayıca artışı, İkinci Dünya Savaşından sonraya, 1950'li yıllara rastlamaktadır. Ülkemizde 1950'lerden önce yani denize ilginin hala zayıf olduğu zamanlarda, ilgi daha çok yaylalara yoğunlaşmıştır (Taner, 1982).

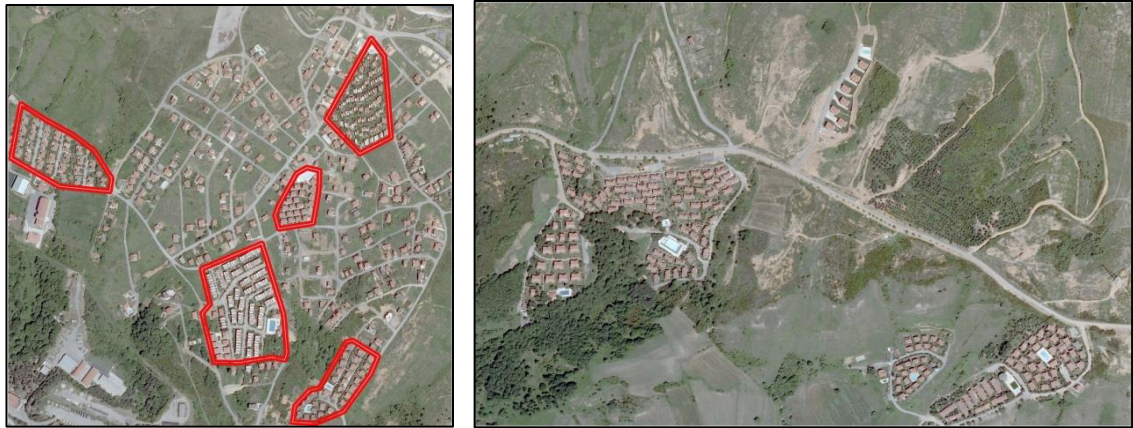
1980 sonrası Türkiye'de artış gösteren ikinci konutlar, Şile'de de varlığını hissettirmektedir. Kooperatifleşme ile oluşan konut bölgeleri, mevzii imar planları ile yasal altlık oluşturarak parçacıl ve dağınık bir biçimde yer edinmişlerdir. Özellikle kıyıya yakın kırsal yerleşmelerde ve kent merkezinde konumlanan konut birimleri, sezonluk olarak tercih edilmekle birlikte kış aylarında düşük oranda da olsa hafta sonları da kullanılmaktadır.

Kentin yerleşim dokusunu güçlü olarak etkileyen ikinci konutlar, yol, su, elektrik ve doğalgaz gibi altyapı taleplerinin resmi kurumlarca karşılanması gerekliliğinin yanında yılın 8 aylık kısmında boş durumda tutulmaktadır. Yazlık konut olarak tercih edilen ve kapalı devre sistem olarak yaşamsal faaliyetlerin gerçekleştiği bu konutlarda, kentin ekonomisine düşük katkı sağlamaktadır.

İkinci konut kullanıcıları aynı zamanda yörenin sosyal ve kültürel yaşam etkinlikleri içinde yer almamakla birlikte, bazı kırsal yerleşmeler de veya çevresindeki ikinci konut sahipleri, kırsal yaşamın doğal unsurlarından şikayet etme noktasına gelmektedir. Sosyal açıdan bakıldığında tercih sebebi olan doğal yaşam, süreç içerisinde doğal hayat bileşenlerinden duyulan rahatsızlıkların ortaya çıkması sonucu kendi içerisinde bir tezatlık oluşturmaktadır.

Özellikle Şile kent merkezinde mevzi imar planları ile oluşturulan, Sanatkent, Dostlar Sitesi, Eczacılar Sitesi, Akdeniz Evleri gibi site yapılaşmalarına sahip ikinci konut kullanıcıları, yapı yoğunluğu itibari ile çevresindeki konut bölgelerinden ayrılmaktadır. Tekil ikinci konutlarda oluşan sokak dokularının aksine etrafı yüksek duvarlarla çevrilmiş, dışarı ile bağlantısı koparılmış bir konut bölgeleri oluşturulmuştur.

Şekil 5.14: Şile Merkezdeki İkinci Konut Bölgeleri



Kaynak: Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur.

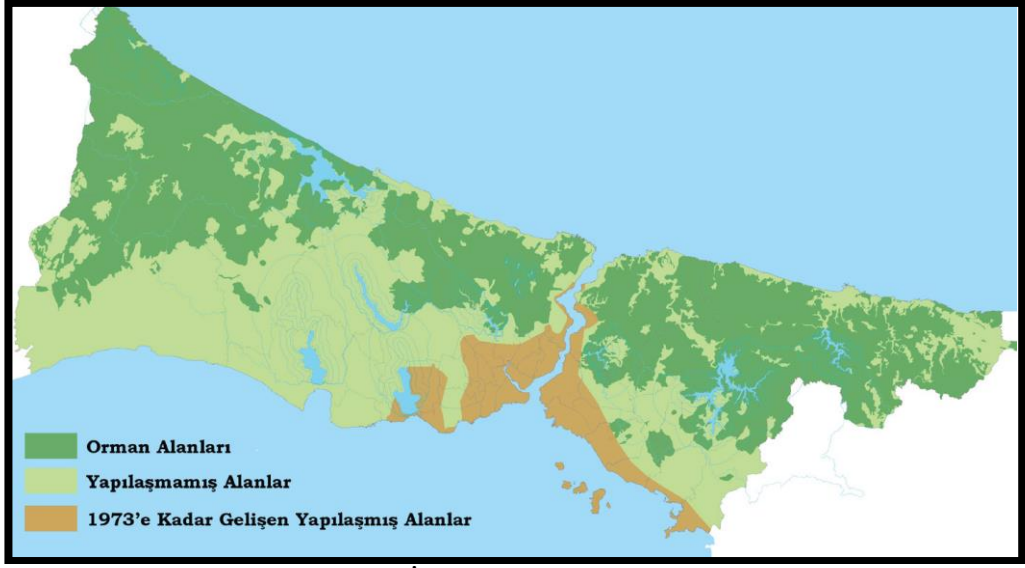
6 SON DÖNEMİN BÜYÜK PROJELERİ VE ULAŞIM YATIRIMLARI

6.1 ÜÇÜNCÜ KÖPRÜ VE ÜÇÜNCÜ HAVALİMANININ ŞİLE'YE ETKİSİ

Son dönemin büyük projeleri olarak adlandırabileceğimiz üçüncü köprü ve üçüncü havalimanının Şile'ye olabilecek muhtemel etkilerinin açıklaması yapılmadan önce boğaz da karayolu geçişleri için yapılan Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet Köprülerinin bir değerlendirilmesi yapılması, analizini yapacağımız yeni projelerin daha iyi açıklanması açısından faydalı olacaktır.

İstanbul, 1950'li yıllardan günümüze sürekli değişen nüfus, istihdam ve arazi kullanım yapısıyla her geçen gün ulaşım ihtiyaçlarının çeşitlenerek arttığı bir kenttir. Kent içi ulaşım politikalarında izlenen yol temelde karayolu öncelikli yatırımların uygulama önceliği bulunduğu ve özel araç kullanımını teşvik eden, deniz ve raylı ulaşım dayalı toplu ulaşımın düşük pay ve sınırlı yatırımla ihmal edildiği bir süreç izlemiştir. Ulaşım konusunda izlenen politikalar, kentin genel yapısının gelişiminde belirleyici bir rol oynamıştır. 1950'lere kadar deniz ve demiryolunun teşvik ettiği, Marmara Denizi'ne paralel olarak şekillenen kentsel gelişim, ulaşım da karayolunun ağırlık kazanmasıyla birlikte daha yayılcı bir süreç izlemiştir. (Şekil 6.1) (SPO 3. Köprü Değerlendirme Raporu)

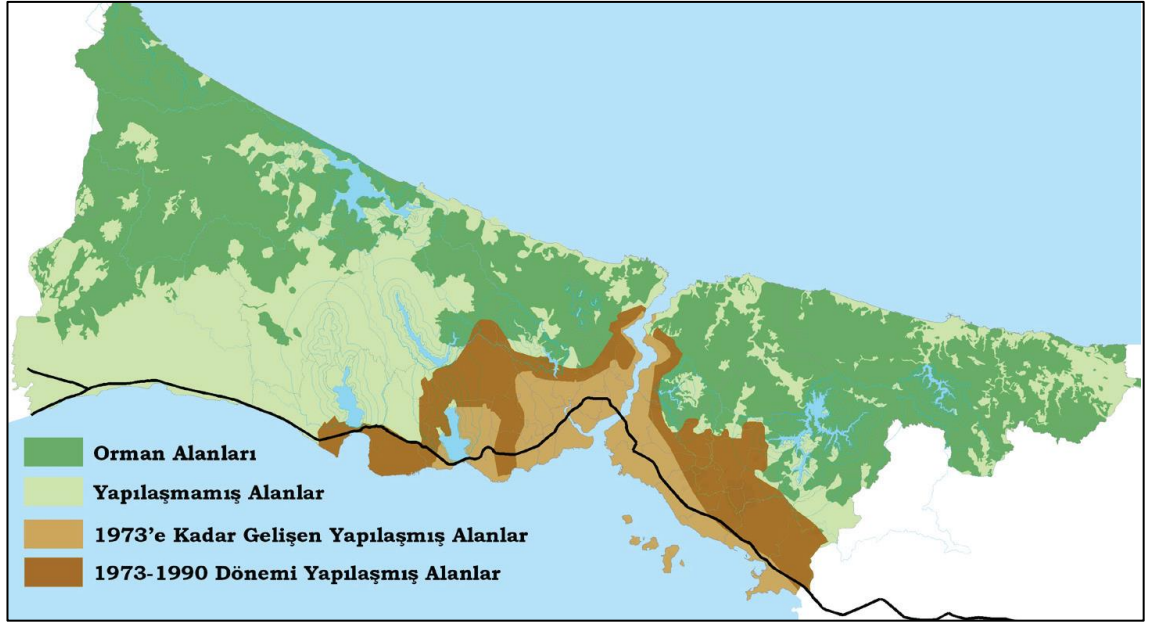
Şekil 6.1 : 1973'e Kadar Gelişen Yerleşim Alanları



Kaynak: Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi 3. Köprü Değerlendirme Raporu.

Bu gelişim, 1973 yılında boğaza birinci köprünün (Boğaziçi Köprüsü) ve çevre yollarının yapılması ile köklü bir değişime girmiş ve kent, gerek nüfus, gerekse arazi kullanım yapısı bakımından yoğunlaşarak daha kuzeye yönelmiştir. Kentin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa sürede kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiş ve kentin nüfus ve istihdam dengesini değiştirmiştir (Şekil 6.2). Boğaziçi Köprüsü'nün yapılmasından sonra 1973'ten 1974'e, boğazı geçen taşıt sayısı yüzde 200 artarken taşınan yolcu sayısındaki artış sadece yüzde 4 kadar olmuş ve köprünün asıl etkisinin insan değil araç taşımaya dönük olduğu anlaşılmıştır. Köprü yapımı ile birlikte özel otomobil sahipliğinin 1970-1990 yılları arasındaki yüzde 230'luk artışının sağladığı hareketlilik, kentin merkezden uzak kesimlerinin yerleşime açılmasını hızlandırmıştır. (SPO 3. Köprü Değerlendirme Raporu)

Şekil 6.2 : 1973-1990 Dönemi Kentsel Yerleşim Alanları



Kaynak: Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi 3. Köprü Değerlendirme Raporu.

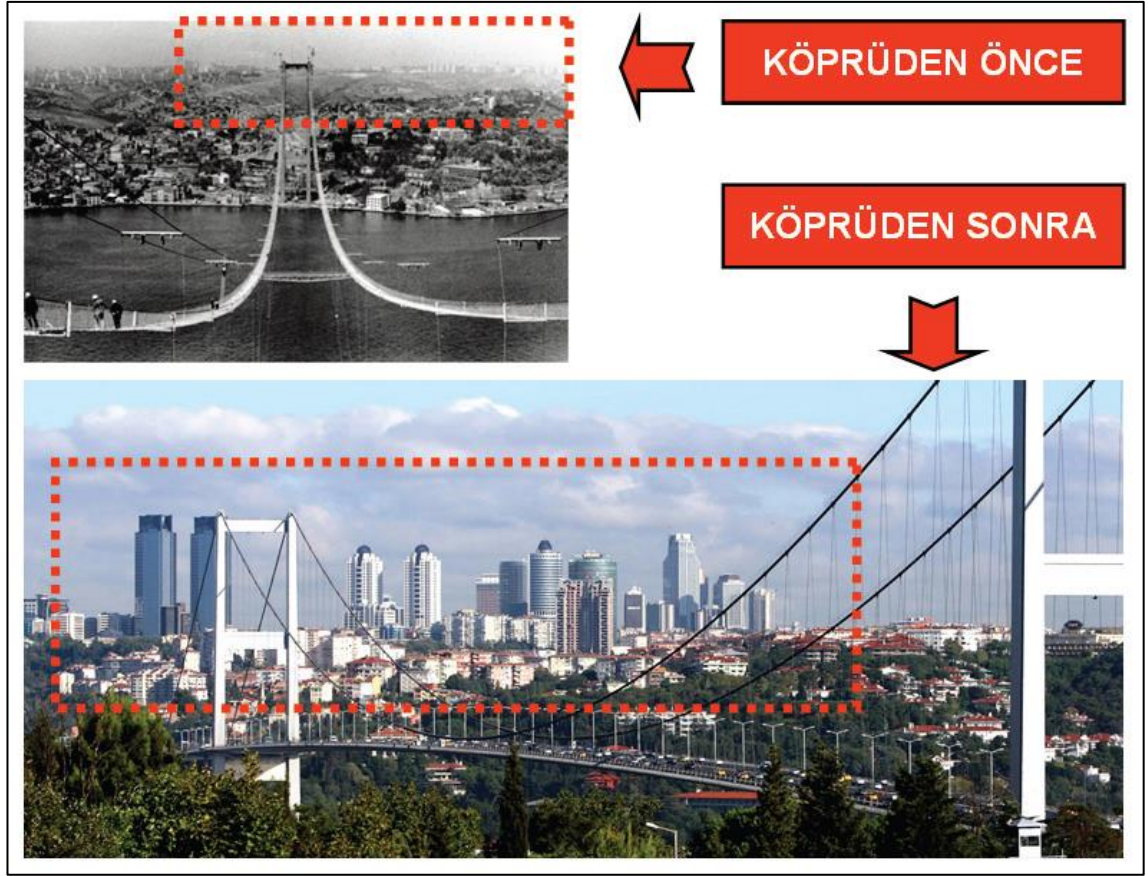
1970'te kent nüfusunun yüzde 23'ü Asya, yüzde 77'si Avrupa Yakası'nda yaşarken, 1990'da Asya yakasında yaşayanların kent nüfusu içindeki payı yüzde 34'e yükselmiştir (Tablo 6.1).

Tablo 6.1 : İstanbul'da İkamet Eden Nüfusun Yakalara Göre Dağılımı, 1970-1990

YAKALAR	1970 (yüzde)	1990 (yüzde)
Asya	23	34
Avrupa	77	66

Kaynak: Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi 3. Köprü Değerlendirme Raporu.

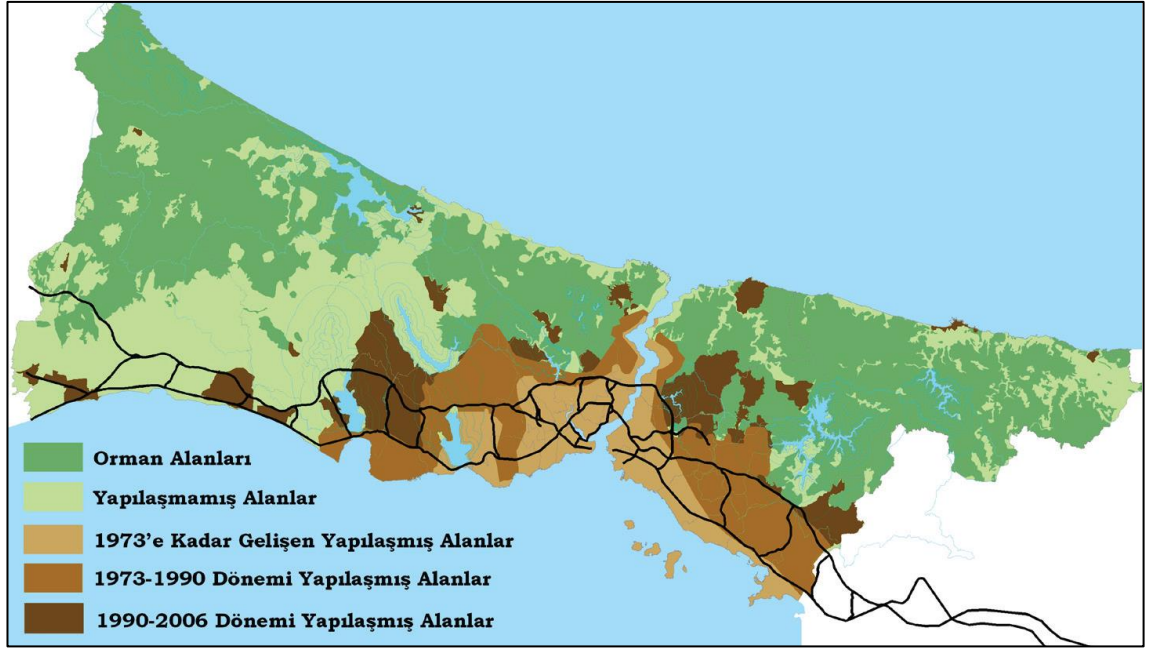
Şekil 6.3 : Boğaziçi Köprüsü'nden Sonra Değişen Arazi Kullanımı



Kaynak: Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi 3. Köprü Değerlendirme Raporu.

1988'de transit trafiğin kentin daha kuzeyine taşınması amacıyla yapılan 2. Boğaz köprüsü (Fatih Sultan Mehmet) ve TEM (Trans-European Motorway) bağlantı yollarıysa kentin kuzeyindeki içme suyu kaynakları, orman alanları, su havzaları, kırsal yerleşimler ve tarım alanları üzerindeki yapılaşma baskılarını arttırması yanı sıra özellikle yasal sorunlarla şekillenen yeni yerleşim alanlarının gelişmesinde en önemli itici güç olmuştur (Şekil 6.4). 2. Köprü ve ve TEM bağlantılı yolların faaliyete geçişini takip eden 10 yılın sonunda, TEM boyunca uzanan ve köprü bağlantılarıyla beslenen ilçelerden Gaziosmanpaşa'nın nüfusu 360 bin, Ümraniye 'nin nüfusuysa 305 bin kadar artmıştır. 1989'da Ümraniye'ye bağlı bir yerleşim olan Çekmeköy'ün nüfusu aynı dönemde 13.500'den 37.500'e, Kartal'a bağlı bir belde olan Sultanbeyli'nin nüfusu 82.000'den 175.000'e ve Gaziosmanpaşa'ya bağlı bir yerleşim olan Arnavutköy'ün nüfusu ise 21.000'den 37.500'e yükselmiştir. Beykoz, Sarıyer ve Eyüp ise nüfusu önemli oranda (45-70 bin arasında) artan ilçeler olarak öne çıkmışlardır. (SPO 3. Köprü Değerlendirme Raporu)

Şekil 6.4 : 1990-2006 Dönemi Kentsel Yerleşim Alanları



Kaynak: Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi 3. Köprü Değerlendirme Raporu.

Kent nüfusunun hızla artması ve buna bağlı olarak yaka geçişlerindeki artışlar sonucu boğazın iki yakasını karayolu ile birleştiren bir boğaz köprüsü yapılması gündeme gelmiş ve 1970 yılında çalışmaları başlatılan boğaz köprüsü 1973 yılında hizmete açılmıştır. Boğaziçi köprüsünün hizmete girmesiyle birlikte güçlü bir karayolu aksı oluşturulmuştur. Bu aksın oluşması ile birlikte ulaşılabilirliği artan bölgelerde yeni yerleşim bölgelerinin doğmasına yeni çekim merkezlerinin ortaya çıkmasına ve yol açmıştır.

İstanbul'un makroform değişiminde etkili olan 1. ve 2. Köprüler den sonra İstanbul Boğazının kuzey bölümünde Garipçe ve Poyrazköy arasında yapılacak olan yeni havalimanı ve transit trafiğinin bu köprüden sağlanarak kent içine olan baskının azaltılması, raylı sistem yatırımları ile yaka geçişlerindeki yük taşımacılığının bu köprü üzerinden sağlanması gibi hedefler doğrultusunda yeni bir boğaz geçiş köprüsü düşünülmüştür.

Üçüncü boğaz köprüsü diğer adı ile Yavuz Sultan Selim Köprüsü, çift yönlü karayolu lastikli taşıtlar için dörder şerit ve bu yöneler arasında konuşlanmış yine çift yönlü raylı sistem altyapısına sahip olacak şekilde tasarlanmıştır.

Lastikli geçişlerin sağlandığı ve yerleşim yerleri ile bağlantısının kurgulanması adına bağlantı yollarının oluşturulduğu görülmektedir.

Şekil 6.5.: Üçüncü Köprü ve Bağlantı Yolları

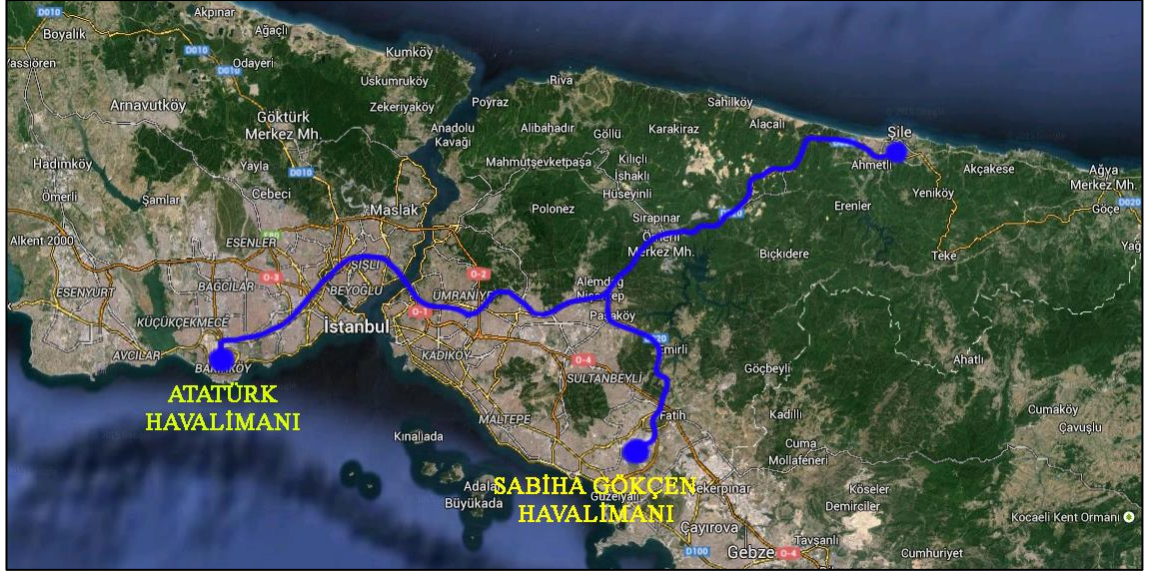


Kaynak: <http://uzmanasor.org/3-kopru-guzergahi-tem-baglantisi-yollari-haritasi/>

Üçüncü köprü'nün Şile ile olan bağlantısı, köprüye ulaşımı sağlayan ana güzergahın Şile karayolu ile Paşaköy mevkiinde kesiştiği noktadan sağlanacaktır. Bu sayede Şile'nin Avrupa Yakasına geçiş için Paşaköy Kavşağı'na kadar 40 km, üçüncü köprüye kadar yaklaşık 30 km olmak üzere toplamda 70 km ile geçiş sağlanmış olacaktır (Şekil 6.7).

Üçüncü köprü ulaşım aksının özellikle üçüncü havalimanı ulaşımında Şile açısından önemli ölçüde seyahat süresinde kısalma sağlayacaktır. Mevcut ulaşım aksları ile havalimanı bağlantıları ilişkisi incelendiğın; Sabiha Gökçen Havalimanına mesafesi 65 km olup, seyahat süresi yaklaşık 50 dakikadır. Atatürk Havalimanına mesafesi 90 km olup, seyahat süresi yaklaşık 120 dakikadır (Şekil 6.6).

Şekil 6.6: Şile Merkez ve Mevcut Havalimanları Ulaşım İlişkisi



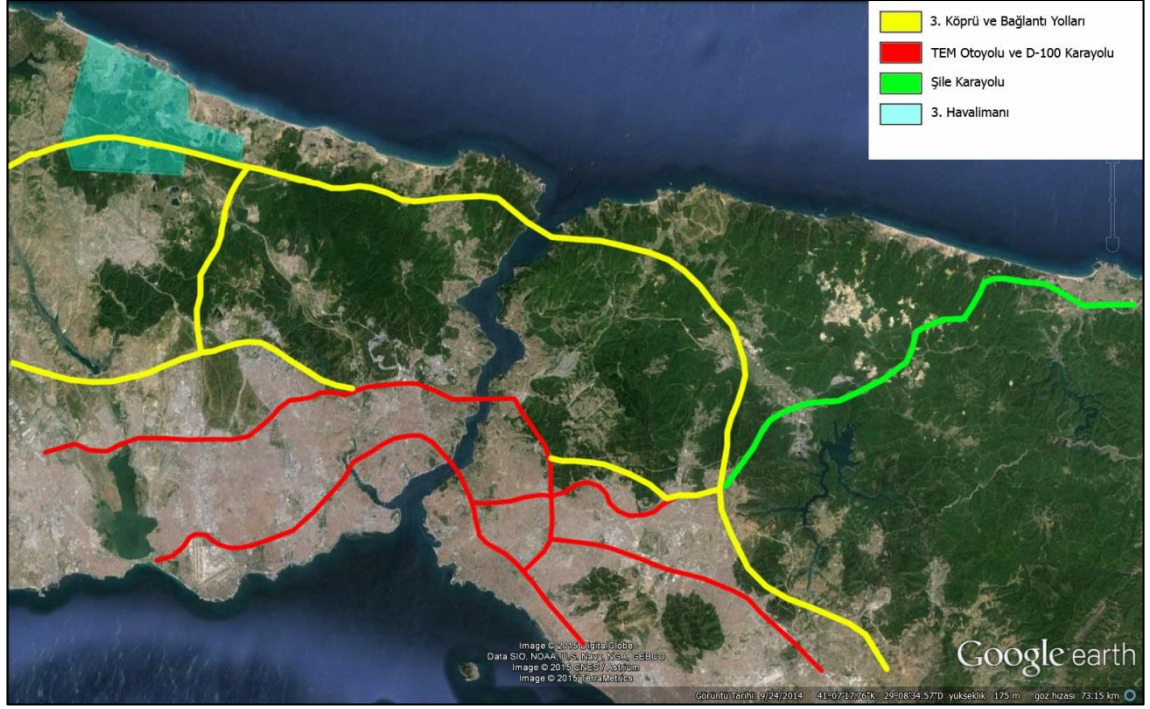
Kaynak: Google Earth kullanılarak Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur.

Gerek Avrupa Yakasının kuzey bölümlerinden, gerek yeni havalimanından, gerek batı bölgesinden gelebilecek ziyaretçiler için özellikle seyahat süresinin kısalması, İstanbul gibi trafik sorunu olan bir metropolde Şile'nin ziyaretçi sayısını artıracaktır. Bununla birlikte yeni güzergahın Şile'ye daha yakın bir noktadan geçecek olması, günübirlik ziyaretlerin artmasına da yol açacaktır.

Ziyaretçi sayılarındaki bu artışlar, ticaret-günübirlik turizm gibi yeni hizmet alanlarının oluşmasına ve istihdamın artması ile demografik yapıdaki hareketlilikler yeni yerleşim alanlarının ortaya çıkmasına sebep olacaktır.

Aynı zamanda, ana ulaşım aksına yakın orman içinde kalmış açık araziler veya orman vasfını kaybetmiş araziler zaman içerisinde kent merkezi çevresinde görüldüğü üzere site yapılaşmaları ile haftasonu veya yazlık ev niteliğinde kullanımlara açılacaktır.

Şekil 6.7: 3. Havalimanı, Boğaz Köprüleri ve Ulaşım Bağlantıları



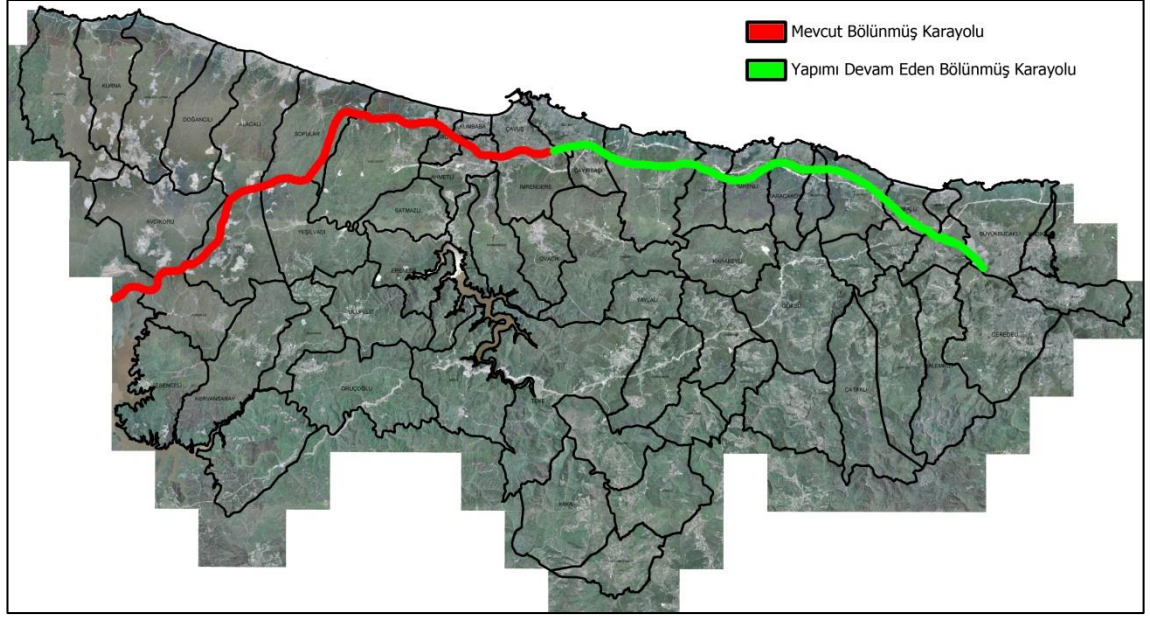
Kaynak: Google Earth kullanılarak Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur.

6.2 KARAYOLU YATIRIMLARININ ETKİSİ (ŞİLE-AĞVA-KANDIRA)

Şile için üçüncü köprü ve havalimanı etkileşiminden daha fazla önem arz eden karayolları yatırımları, özellikle son beş yıl içerisinde alınan yeni yatırım kararları ile bölgesel bir boyut kazanmıştır. Mevcut ulaşım akslarına bakıldığında İstanbul Şile bağlantısını sağlayan ve yapımı uzun yıllar süren karayolu projesi çift yönlü olmak üzere ikişer şeritten oluşmakta iken, yatırımın açılışının yapıldığı süre zarfında merkezi yönetim tarafından söz konusu ulaşım aksındaki şerit sayısının üçe çıkarılması öngörülmüş ve yatırım projeleri tekrardan revize edilerek kademeli olarak uygulamalar yapılmıştır.

Şile – Ağva – Kandıra arası karayolu projesi de yeniden revize edilmiş ve çift yönlü üçer şerit şeklinde tasarlanmıştır. Projedeki şerit sayısındaki artışlar, topografya ve yapılaşmalar dikkate alındığında güzergahta da revizeler yapılarak sonuçlanmıştır (Şekil 6.8).

Şekil 6.8: Şile İlçesi Mevcut ve Yapımı Devam Eden Bölünmüş Karayolu



Kaynak: Adem AVGIN tarafından oluşturulmuştur.

Karayolları genel müdürlüğü tarafından ihalesi yapılmış ve yüklenici firmaya yer teslimi yapılarak uygulama faaliyetlerine 2014 yılında başlanmıştır. Projenin 2018 yılında bitirilmesi hedeflenmektedir.

Kandıra ile Şile arası 75 km ve seyahat süresi 90 dk iken Şile – Ağva – Kandıra Karayolu projesi ile birlikte iki merkez arası uzaklık 40 km ve seyahat süresi yaklaşık 45 dakikaya düşmesi öngörülebilir (Şekil 6.9). Aynı şekilde Kandıra (Kocaeli) ve Akçakoca (Düzce) arası mevcutta 100 km uzaklıkta ve yaklaşık 120 dakikalık seyahat süresine sahipken bu güzergahta yapılacak proje ile Kandıra – Akçakoca arası 80 km ve seyahat süresi yaklaşık 60 dakikaya inmektedir (Şekil 6.9).

Karadenize kıyısı bulunan; doğuda Artvin'den başlayarak Sinop'a kadar yapımı tamamlanan Karadeniz Sahil Yolu, Sinop'tan sonra da yine sahil güzergahından devam ederek Bartın ve Zonguldak illerine ulaşması hedeflenmiştir (KGM). Yol projeleri ile Karadeniz Sahil Yolu, Karadenize paralel bir şekilde Şile'ye kadar süreklilik sağlayarak ulaşım yatırımları tamamlanmış olacaktır. Bu sayede güneydeki otoyol projelerini de alternatif bir güzergahın oluşması, bazı yoğun dönemlerde veya seyahat amacına göre yeni oluşturulan yolların trafik hacmini artıracaktır.

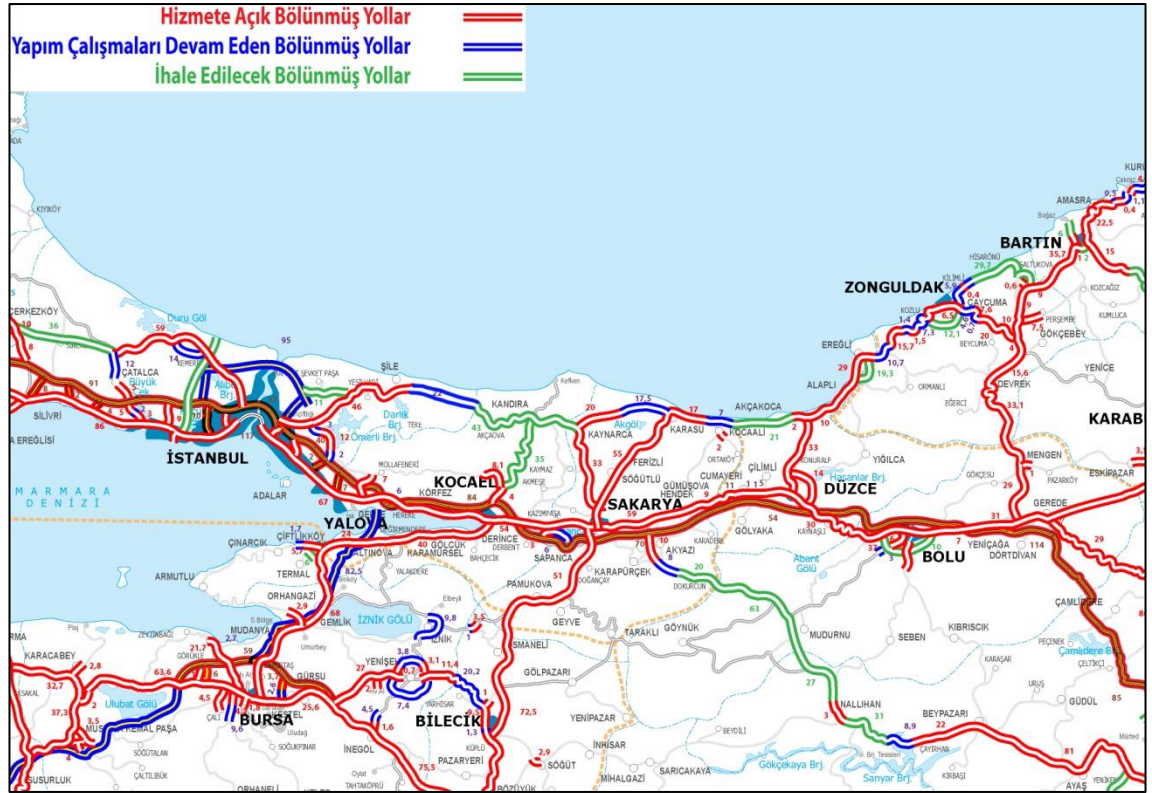
Aynı zamanda özellikle Karadeniz Bölgesi ile İstanbul ve Trakya bölgesinin ulaşım bağlantıları Şile üzerinden sağlanabilecek ve Şile, İstanbul'un kuzeydeki bir giriş kapısı olacaktır. Gerek turistik gezi yapan kullanıcılar gerek transit geçişler için kullanılacak olan bu yeni ulaşım aksı, güneyinde yer alan otoyolların hacimlerindeki yoğunlukları nedeni ile tercihte ön plana çıkabilecek ve otoyollardaki yoğunlukların azalmasını sağlayabilecektir.

Yaz aylarında ve resmi tatil dönemlerinde İstanbul Metropolünün nüfus dinamikleri göz önünde tutulduğunda İstanbul, Kocaeli ve Sakarya arasından trafik sıkışıklıkları meydana gelmekte ve seyahat süreleri tahmin edilen sürelerin birkaç katına çıkabilmektedir. Kuzeyde alternatif bir güzergahın olması, İstanbul'da her iki yakaya ulaşımında rahatlık sağlanması nedeni ile tercih edilecektir.

Söz konusu bölünmüş yol yatırımları ile Şile, bulunmak(olmak) için tercih edilen bir konumdan, geçiş güzergahında bulunan bir yerleşim haline gelecektir. Bu durum avantajları ile birlikte dezavantajlarını da beraberinde getirecektir. Bir yandan ulaşılabilirliğinin artması ile çekim merkezi haline gelecek, turizm potansiyelleri ile birlikte turizm yatırımlarının artması, istihdamın genişlemesi ve nüfus yapısındaki değişimler ile fiziki mekan değişiklikleri kaçınılmaz olacaktır.

Ekonomik ve demografik yapıda meydana gelen değişimler, yaşam standartlarının yükselmesine, kentsel mekan ihtiyaçlarının artmasına, mevcut yerleşim dokularında kat artışlarına ve mevcut yerleşimden ayrı yeni yerleşim alanlarının oluşmasına olanak sağlayacaktır. Tarım topraklarının varlığına karşın tarımsal üretimin yok denecek kadar az olması, yeni dinamikler ile tarım toprakları üzerindeki amaç dışı kullanım baskısını artıracaktır. Mülkiyet yapısındaki değişimler ile birlikte kırsal arazi, kentsel arsaya dönüşme eğilimine geçecek ve kent formu öngörülemeyen bir şekilde değişime uğrayacaktır.

Şekil 6.9: Bölünmüş Karayolu Güzergah Haritası



Kaynak: Karayolları Genel Müdürlüğü, 2014

7 SONUÇ ve DEĞERLENDİRME

Kırsal alanlar tarih boyunca ekonomik kazanımlarını tarım odaklı gerçekleştirirken, tarım dışı ekonomik kazanımlar sınırlı olmuştur. Ticaret, sanayi ve turizm yönünden bir gelişme göstermemekle birlikte ticari hayat komşuluk ilişkilerine dayanarak küçük ölçekte kalmıştır. Zaman içerisinde bölgenin potansiyellerine göre tarım dışı fonksiyonların geliştirilmesi, beraberinde meydana gelen yatırımlar ve ulaşılabilirlik faktörleri kırsal alanların demografik ve ekonomik yapısını değişime uğratmış ve bazı kentsel fonksiyonların oluşmasına neden olmuştur. Yaşam kalitesinin artması, ekonomik sürdürülebilirlik, sosyal ve kültürel ihtiyaçların karşılanabildiği kentsel alanların oluşmasını tetiklemiştir.

Kırsal bölgelerde meydana gelen değişimlerle birlikte ulaşım yatırımlarının artması, bölgenin daha ulaşılabilir hale gelmesi bu noktada bölgeyi tercih etme anlamında taleplerin artması, yeni yerleşme alanlarının oluşmasına, etkileşimde olan iş kollarının gelişmesine ve sonuç itibari ile kent formunun değişmesine sebep olmuştur.

Şile ilçesi 4 adet mahalle ve 45 adet köyden oluşmakta iken 5747 sayılı Büyükşehir Belediyesi Sınırları İçerisinde İlçe Kurulması ve Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkındaki Kanun ile Ağva İlk Kademe Belediyesinin bağlanması sonucu mahalle sayısı 5'e, köy sayısı 57'ye yükselmiştir. 12.11.2012 tarihinde kabul edilen 6360 Sayılı On Üç İlde Büyükşehir Belediyesi ve Yirmi Altı İlçe Kurulması İle Bazı Kanun ve Kanun Hükmünde Kararnamelerde Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun ile köy tüzel kişilikleri kaldırılarak mahalle olarak belediyeye katılmış ve Şile toplamda 62 mahalleden oluşan bir ilçe haline gelmiştir.

Şile geçimini balıkçılıktan ve ormancılıktan karşılayan kırsal bir yerleşme iken 1980 sonrasında denizin dinlendirici etkisinin keşfedilmesi, turizm potansiyellerini ortaya çıkarmış ve buna bağlı olarak sayfiye yeri özelliğinde tercih sebebi olmuştur. Turistler özellikle yaz aylarında olmak üzere tatil dönemlerinde rekreatif ihtiyaçlarını karşılamak, dinlenme ve doğal yaşam ile iç içe bulunmak üzere Şile'yi tercih etmişlerdir. İlçede günden güne pansiyonculuk işletmeleri artmış, gelişen standartlarla birlikte otel

yapılarına dönüşümler gerçekleşmiş, hizmet sektörü ve ticaret hayatında gelişmeler ortaya çıkmıştır. Farklı sektörlerin gelişmesi istihdamın artması ve nüfusun büyümesi hizmet sektörünün de genişlemesine olanak sağlamıştır.

1980 yılında hazırlanan İstanbul Metropolitan Alan 1/50.000 Ölçekli Nazım Plan kararlarında Şile merkez ve çevresinde günübirlik kullanıma ve tarımsal alanların da korunmasına yönelik plan kararları üretilirken 1985 yılında İller Bankası tarafından hazırlanarak yürürlüğe giren uygulama imar planı ile Ağlayankaya bölgesi konut yapılaşmasına açılmıştır. Bu bölgedeki yaklaşık 20.000 – 40.000 m² arasındaki parsellerde 200 – 400 m² arasında hisse satışları yapılmış ve buna bağlı olarak imar planlarında ifraz şartları sağlanmıştır. Bu durum söz konusu parsellerde tekil ikinci konut yapılaşmalarına zemin hazırlamıştır. Kamu kurumları tarafından altyapıları gerçekleştirilen bölgelerde, özellikle ulaşılabilir olan alanlarda arsa fiyatları daha farklı işleme tabi tutulurken, villa yapıları da kent içi ikinci ve üçüncü derece imar yolları çevresinde artmaya başlamıştır.

1990 yılında hazırlanan 1/25.000 Ölçekli Şile Çevre Düzeni Planı ve bu plan hükümleri doğrultusunda 1991 yılında hazırlanan 1/5.000 Ölçekli 1 Nolu Gelişme Alanı Nazım İmar Planlarında Şile Ovası olarak adlandırılan bölge mutlak tarım alanı olmasına karşın amacı dışında kullanım kararları getirilmiştir. Bu plan kararlarına göre yaklaşık 340 ha lık tarım alanında konut, ticaret, kentsel donatı alanları ve imar yolları planlanmıştır. Bu durum tarımsal üretim yapılabilecek alanların zaman içerisinde kaybolmasına yol açmıştır. Günümüzde dahi tarım yapılabilen bu bölgede, imar hakların devamlılığı mevcuttaki boş alanların korunamamasına sebep olmaktadır. İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü görüşleri doğrultusunda bu bölge mutlak tarım alanı olarak tespiti yapıldığından Şile Merkez Nazım İmar Planı veya Şile Merkez Etkilenme Bölgesi Nazım İmar Planı sınırlarına dahil edilmemiştir. Söz konusu bölgede kamu yararı kararı alınmış, ancak TEMA Vakfı tarafından açılan dava ile kamu yararı kararı alınması sürecinde usul hataları yapıldığı gerekçesi ile iptal edilmiştir. Söz konusu bölge dahilindeki taşınmazların yaklaşık yüzde 53'ü 18. Madde uygulaması görmüş, yüzde 37'si 3194 sayılı kanunun 16. ve 17. Maddelerine istinaden terk işlemlerini gerçekleştirmişlerdir. Terk işlemine tabi tutulan ve imar yollarının sınırlarının tespit edildiği bölgelerde belediye tarafından talep ve ihtiyaç durumuna göre

yol yapım çalışmaları gerçekleştirilmektedir. Kentiçi ulaşım imkanları arttıkça yapılaşmalar da tekil veya site şeklinde günden güne artmaktadır. Arz ve talebin birlikte şekillendiği bölgede diğer kamu kurumları tarafından da altyapı hizmetleri sunulmaktadır. Bölgedeki arsa ve konut satışlarında fiyat hareketliliği altyapı hizmetlerinin tamamlanmasına bağlı olarak değişkenlik göstermektedir. Mevcut yerleşimler dışındaki tarım toprağı ve boş arazi olarak kullanılan alanlar 1990 yılında yürürlüğe giren Şile 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı ile birlikte gelişme konut bölgesi olarak planlanmıştır. Yapılan alt ölçekli nazım ve uygulama imar planları ile de bu bölgelerin konut alanı olarak öngörülmesi arazi fiyatlarında hareketliliğe ve cins değişiklikleri ile arsa vasfına dönüştüğü görülmektedir.

Sahilköy, Alacalı ve Doğancılı bölgesinde nazım ve uygulama planları 1998 yılında yürürlüğe girmesi ile birlikte ikinci konut yapılaşmaları kendini göstermeye ve bölgenin yerleşme formunda değişimler gözlemlenmeye başlanmıştır. Şile Merkez'in batısında bulunan ve ana ulaşım aksının içinden geçtiği köylerde, yola yakın noktalarda ikinci konutlar hızlı bir gelişme göstermiştir. Yoldan uzak olan bölgelerde yöreye özgün mimariler korunabilmiştir. Kıyıya yakın kesimde imar planlarından gelen haklar nispetinde bölgenin yapılaşma yoğunluğu mevcut köy yerleşimlerine göre daha hızlı artış göstermiştir. 2013 yılında yürürlüğe giren Batı Sahil Kümesi Nazım İmar Planı ile, bölgedeki turizm fonksiyonları artışı öngörülürken; orman vasfını kaybetmiş ve marjinal tarım alanı olarak belirlenen taşınmazlarda; çeşitli fonksiyonlar verilerek yapılaşma hakları tanımlanmıştır.

Şile'nin batısında bu gelişmeler yaşanırken doğu bölgesinde de benzer gelişmeler yaşanmıştır. Karacaköy ve İmrenli Köyleri; Şile ile Ağva arasında yer aldığından bu durum misafir kullanıcılar için avantaj olarak değerlendirilmektedir. Çünkü ulaşım açısından buldukları lokasyon her iki merkeze de eşit sayılabilecek mesafede bulunmaktadır. Yine bu bölgede de ikinci konut kullanımları karayolu çevresinde gelişmiş, ulaşımın rahat sağlanabildiği konut bölgeleri oluşmuştur. Kendi içerisinde köy yerleşmelerinin sınırları da genişlemiştir.

2009 yılında yürürlüğe giren 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Plan kararları doğrultusunda Şile Merkez, Merkez Etkilenme, Batı Sahil Kümesi, Doğu Sahil Kümesi,

Ömerli Havza Kümesi ve Darlık Havza Kümesi olmak üzere 6 nazım plan bölgesine ayrılarak nazım plan çalışmaları yapılmış, bu plan bölgelerinden sadece Doğu Sahil Kümesi Nazım İmar Plan çalışmaları yürürlüğe girmemiştir.

Ömerli Havza Kümesi, Darlık Havza Kümesi, Batı Sahil Kümesi (Ahmetli ve Meşrutiyet yerleşmeleri hariç) ve Merkez Etkilenme Bölgesi Nazım İmar Plan sınırları dahilinde kalan köylerde köy yerleşik alan sınırları 1970'li yıllardan başlayarak çeşitli tarihlerde belirlenmiştir. Belirlenen bu sınırlar içinde, köylünün konut veya donatı yapılarında farklı haklar kazanımında bulunurken, bu sınırlar dışında Plansız Alanlar Tip İmar Yönetmeliği'ne göre, yüzde 5'i ve 250 m² yi geçemeyen yapılaşma hakları sağlanmıştır. Köy yerleşik alan sınırları toplamda 596.74 hektar olup, Sahilköy, Doğancılı ve Alacalı'yı kapsayan imar plan sınırları da yaklaşık 340 hektar, Çayırbaşı Bölgesi imar plan sınırları yaklaşık 312 hektar olmak üzere toplamda 1248.74 hektardır. 1248.74 hektarlık bu alanlarda yapılaşma fonksiyonları; konut, ticaret, turizm, sanayi ve donatı alanları şeklinde olmuştur. 2009 yılında yürürlüğe giren 1/100.000 İstanbul Çevre Düzeni Planına göre hazırlanan nazım imar planları aynı köyler üzerinden incelendiğinde yaklaşık 3094.9 hektarlık bir alanın yapı yapılabilecek şekilde planlandığı görülmüştür. Mevcut yapılaşmaya açık alanlar nazım imar planları ile yaklaşık yüzde 150 oranında artmıştır. Bu durum kentin makformunun imar planlarının etkisi ile nasıl değişiklik göstereceği konusunda bilgi sunmaktadır.

Mutlak tarım alanlarında 2009 yılı öncesinde yüzde 5'i ve 250 m²'yi geçmeyecek şekilde yapılaşma hakkı tanımlanırken, nazım imar planlarında; Tarımsal Niteliği Korunacak Alanlar olarak açıklanmış ve 20.000 m² parsel büyüklüğü olması koşulu ile İl Gıda, Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü'nün izni doğrultusunda tarımsal amaçlı yapı yapılabilirliği öngörülmüştür. Sadece tarımsal amaçlı yapıların yapılabilirliği tarımsal üretimi desteklemek, toprak bütünlüğünü korumak ve tarımsal sürdürülebilirlik açısından olumlu bir yaklaşımdır. Mutlak tarım alanları dışında kalan marjinal tarım alanlarında konut, turizm, ticaret ve tarımsal nitelikli turizm fonksiyonlarının öngörülmesi yapılaşabilir alanları artırmıştır. Bu durum gelecek dönemlerde bu alanların yerleşme alanı olarak tespitine yol açacak ve yeniden hazırlanacak imar planlarında farklı şekilde değerlendirilmelerine sebep olacak, kırsal yerleşmelerin yapı yoğunluklarının artışları gündeme gelecektir.

1/25.000 Şile Çevre Düzeni Planı'nda Ağlayankaya Bölgesinin doğusunda bulunan orman alanlarında amaçları dışında kullanım kararları üretilmiş, bu plan kararları doğrultusunda hazırlanan 1/5000 Şile Revizyon Nazım İmar Planı ve 1/1000 Uygulama İmar Planları'nda da orman alanlarının turizm ve konut gibi imar hakkı tanımlandığı ve 3194 sayılı kanunun 18. Madde uygulamasına tabi tutularak imar parseline dönüştürüldüğü ve şahısların bu taşınmazlarda maliye hazinesi ile hissedar olarak hak sahibi olması sağlanmıştır. Orman Genel Müdürlüğü tarafından sonraki dönemlerde yapılan tespitler sonrasında orman alanı olarak belirlenen sınırlar içindeki yapılaşma haklarının 6831 sayılı yasa kapsamındaki haklar dışında kaldırılması ve orman sınırlarının korunması konularında davaya konu edilmiştir ve süreç günümüzde dahi devam etmektedir. Bu konuda plan kararlarından kaynaklı hataların gerek korunması gerekli alanların imara açılması gerek özel mülkiyetli taşınmazlarla 18. madde uygulaması gerçekleştirilmesi, şahıslar ve kamu kurumlarını zor durumda bırakmıştır. Bu alanlarda imar parseli olmasına karşın yapılaşmaların gerçekleşmemesi orman alanlarının korunması açısından avantaj sağlamaktadır.

1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda orman alanlarının korunması hususu daha dikkatli ele alınarak ilgili kurumlardan elde edilen sınırlara riayet edilmiştir. Ancak planın onaylandığı tarihten sonra 6292 sayılı Orman Köylülerinin Kalkınmalarının Desteklenmesi ve Hazine Adına Orman Sınırları Dışına Çıkarılan Yerlerin Değerlendirilmesi İle Hazineye Ait Tarım Arazilerinin Satışı Hakkında Kanun yürürlüğe girmiş olup; 6831 sayılı Orman Kanununun 2. Maddesinin B bendi kapsamındaki taşınmazlar 6292 sayılı yasa ile satışa konu edilmiş ve bu taşınmazlar tapulu özel mülkiyet halini almıştır. Orman dışına çıkarılan bu taşınmazlardan yerleşim yerine uzak ve çevresi tamamen orman alanları ile çevrili olanlarda yapılaşma hakkı tanınmazken; bu özelliklerin haricindeki taşınmazlarda genellikle komşuluğunda buldukları fonksiyonlarla aynı şekilde planlanması öngörülmüştür. 6292 sayılı yasa ve söz konusu planlama yaklaşımı ile geçmişte orman alanı olan ve herhangi bir sebeple orman vasfını kaybeden bu taşınmazlar özel mülkiyete konu edilerek yapılaşma hakkı tanımlanması, kentin makroform sınırlarını etkileyen bir diğer etkidir.

1991 yılında yapımına başlanan ve 2001 yılında tamamlanan bölünmüş karayolu projesi ile birlikte ulaşılabilirlik artmıştır. Ulaşımında yaşanan bu gelişmeler, kentteki ikinci

konut kullanımlarının artmasına, turizm tesislerinin gelişmesine, yeni yapılaşmaların ortaya çıkmasını hızlandırmıştır. Bu nedenledir ki; mülkiyet sahipleri gerek geçmiş dönemlerde edindikleri taşınmazlar üzerinde gerek turist olarak geldikleri Şile'deki doğal yaşam ve turizm potansiyellerini keşfettiklerinde arazi satın alarak ikinci konutlarını inşa etmişler, yaz ayları boyunca sürekli diğer aylarda hafta sonları kullanmaya başlamışlardır. İkinci konutlar mevcut yerleşim sınırına bitişik ve yeni konut alanlarının gelişmesi şeklinde yansıma bulmuştur. Bu durum da kent formunun günden güne farklılaşmasına sebep olmuş ve yeni altyapı yatırımlarının gerçekleşmesini zorunlu kılmıştır. Altyapı yatırımları yapılan bölgelerde ulaşım ve ihtiyaç duyulan teknik hizmetlerin sağlanmasıyla ikinci konut sayıları daha da artmıştır. Bu bir döngü halinde ikinci konutlar için altyapı yatırımlarının gerçekleşmesi, altyapısı tamamlanmış bölge olarak ikinci konut kullanıcıları için pazarlanması şeklinde gerçekleşmiştir. Özellikle yerleşim yerlerine yakın tarımsal arazilerde de yapılaşma hakkı bulunmamasına rağmen potansiyel alan olarak görüldüğünden bu alanlarda da arazi fiyatları artış göstermiştir.

Ümraniye – Şile karayolu kapsamında, Şile ovasının güneyinden Üsküdar Caddesi girişi ile küçük sanayi sitesi arasında bölünmüş yol yapım çalışması yapılmış ve bu karayolundan Şile'ye ikinci bir ana giriş yolu olarak 20 metrelik yeni bir yol inşa edilmiştir. Cumhuriyet Caddesi'nin devamı olarak kent merkezi ile karayolu bağlantısını sağlamaktadır. Şile Ovasının kuzeyinde Üsküdar caddesi ve cumhuriyet caddesi arasındaki bağlantıyı sağlayan 15 metrelik Çayırlar Caddesi de güçlü bir aks olarak ikinci derece kent içi yol olarak tasarlanmıştır. Ulaşım altyapısındaki güçlendirmeler ve yeniden yapımlar sonrasında ova bölgesinde yapılaşmalar daha hızlı şekilde çoğalmışlardır. Düzensiz bir şekilde yerleştirilen ve adeta serpiştirilmiş konutlar, ulaşım altyapısının tamamlanması ile yağ dokusu şeklinde konut öbekleri halini almışlardır. Bu durum günümüzde de devam etmekle birlikte kentin çeperlerinde yeni konut bölgelerinin gelişmesini sağlamıştır.

Karadeniz Sahili Karayolu Projesi kapsamında Sinop'a kadar tamamlanmış aks, sonrasında Karabük ve Zonguldak illerinden geçerek Kocaeli'nin Karadeniz sahil bandına ulaşması, oradan da Ağva'nın güneyinden geçerek Şile'deki mevcut yol ile birleştirilmesi öngörülmektedir. Şile sınırları içindeki karayolu projesi uygulaması 2014

yılı içinde başlamıştır. Aynı şekilde Kandıra ve Akçakoca arasındaki proje de tamamlanmak üzeredir. Bu akslar haricinde özellikle Sinop – Zonguldak arasındaki aks ile Kadıköy(Şile) – Kandıra arasında aksların ihale edilecek güzergahlar olarak KGM tarafından yatırım programına alınmış olması, önümüzdeki 10 yıl içerisinde bu yeni karayolu ağının aktif şekilde kullanılacağı öngörülebilir.

Karayolları yatırımlarındaki bu gelişmeler, Şile genelindeki imar plan çalışmaları ile etkileşimli olarak gerek Şile Kent Merkezi ve çevresinde gerek ilçe merkezinden bağımsız kırsal yerleşmelerde yapılaşmaları tetikleyecektir. İstanbul Gıda, Tarım ve Hayvancılık İl Müdürlüğü tarafından hazırlanan Şile'deki tarım topraklarının çeşitliliklerine göre imar planlarında da fonksiyonlar belirlenmiş, bu çeşitlenmeye göre günümüzde ilkesel bir yaklaşımla mutlak olmayan marjinal tarım alanlarında belirli m² büyüklükleri şart koşularak konut ve turizm gibi fonksiyonlar planlanmış ve yapılaşma hakları öngörülmüştür. Günümüzde bu alanlarda düşük yoğunluklu bir yapılaşma öngörülürken, önümüzdeki 15 yıllık süreçte yeni plan çalışmaları yapılırken, bu alanlar artık yerleşim alanları olarak tespit edilecektir. Tarım vasıfları parsel bütününde belirlendiğinden; 10.000, 5.000, 3.000, 1.000 m² lik büyüklük şartlarına göre yapılaşan taşınmazlar, artık tamamı ile yerleşim alanı olarak belirlenecek ve yeni plan koşulları da bu doğrultuda şekillenecektir. Günümüzde marjinal tarım alanı olarak belirlenmiş bu alanlarda imar planları ile bugün için ilkesel olan yaklaşım, bir sonraki plan dönemindeki yapılaşma bölgelerinin altlığını oluşturacaktır.

Ulaşım yatırımları gerek ulaşılabilirliğinin artması gerek geçiş güzergahında bir ilçe konumuna gelecek olan Şile'de turizm, ticaret, küçük ölçekli sanayi ve hizmet sektörlerinde gelişme sağlanacaktır. Kentin ekonomik hayatında meydana gelecek bu değişiklikler ile istihdam olanakları çeşitlenerek artış gösterecek ve barınma ihtiyaçları ortaya çıkacaktır. Ortaya çıkan barınma ihtiyaçları öncelikli olarak mevcut yapılardan sağlanacak olup; zaman içerisinde yeni konutların inşasını gerektirecektir. Merkezde ikinci konut olarak kullanılan yapılar kiralama veya satış yoluyla sürekli konut kullanımına dönüşecektir. Sürekli konut kullanımına geçişlerle birlikte sosyal yapıdaki farklılıklar ikinci konut kullanıcılarının yeni yerleşim dokularının inşasına veya inşa edilmiş bu bölgelerde yer seçimini beraberinde getirecektir.

İmar planları ve bölgede yaşanan değişimler ile emlak ve inşaat sektöründe daha fazla hareketlilik yaşanacaktır. Bir yandan yeni konutlar inşa edilirken diğer yandan mevcut konut alanlarında ikinci konutlardan sürekli konut kullanımlarına geçişler olacak ve kentsel donatı alanları yetersiz kalacaktır. Nüfusa bağlı olarak ortaya çıkan kentsel donatı ihtiyaçlarının karşılanabilmesi için imar planlarında revizyonlar yapılırken bu alanların oluşturulabilmesi için çevrelerindeki taşınmazlarda imar artışları gündeme gelecektir. Bunun sonucunda kırsal yerleşme özelliği kaybolacak ve kentsel özellik taşıyan konut bölgeleri ortaya çıkacaktır.

Tarımsal Nitelikli Turizm Alanları'nda yapı yoğunlukları günümüzde minimum seviyede tutulurken; bir sonraki plan döneminde bu alanlar yerleşim alanı olarak karşımıza çıkacak ve imar artışları ile yeni konut bölgelerinin oluşmasına altlık oluşturacaktır. Tarımsal (kırsal) toprak kullanımları imar planlarının etkisi ile önce kentsel toprağa daha sonra kentsel arsaya dönüşecektir. Ulaşımın etkisi ile ekonomik ve sosyal yapıdaki değişimlerin fiziki mekandaki karşılığı yine yeni imar planları ile şekillenecektir. Yerli ve yabancı yatırımcıların doğal yaşam alanlarında, özellikle deniz kıyılarında ikinci konut yapılaşmaları artarken, Şile'nin tercih özelliği olan doğa ile iç içe olma, kent hayatında uzak olma, dinlenme gibi rekreatif ihtiyaçları karşılayabilme özelliği yavaş yavaş kaybolacak ve makroform, öngörülenin dışında bir sınıra ulaşacaktır.

Ortaya çıkan bu veriler ışığında; tarım alanlarının bütüncül şekilde korunarak ürün çeşitliliğinin artırılması, tarım alanlarının amaçları dışında kullanımlara açılmaması, orman alanlarının özel mülkiyete konu edilmemesi, parsel bazında imar artışları sağlanmaması, havza alanlarında kamulaştırmaların tamamlanması ve kamulaştırma sonrasında yapılardan tahliyelerin gerçekleştirilmesi, kıyılarda ilgili kanun ve yönetmelik hükümleri doğrultusunda planlama yapılması, ikinci konutların turizme kazandırılması, karayolu projelerinin ekolojik yaşamı etkilemeyecek şekilde planlanması ve uygulamalarda gerekli önlemlerin alınması; Kırsal İstanbul olarak nitelenebilecek Şile'nin kırsal yaşam alanlarının ve kendine özgü değerlerinin korunmasını sağlayacaktır.

KAYNAKÇA

Kitaplar

Ertek, T.A., Evren, E.N., 2005, Bir Coğrafi Mekan Analizi: Şile İlçesi, Güven Yayınları, İstanbul.

Göney, S. (1977). Şehir Coğrafyası İstanbul: İstanbul Üniversitesi Yayını.

Keleş, R. 1978. Yavuz, F., Geray, C., Şehircilik Sorunlar- Uygulama ve Politika, Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesi Yayınları: 412, Ankara Üniversitesi Basımevi-Ankara.

Keleş, R., Geray, C., Emre, C., Mengi, A. (1999). Kentsel Toprak Rantının Kamuya Kazandırılması, Öteki Yayınları, Ankara.

Keleş, R. (2004). Kentleşme Politikası, İmge Kitapevi, Ankara.

Kılınçaslan, İ. (2010). Kent Ekonomisi, Sektörlerin Gelişimi, Ekonomik Coğrafya, Arazi Ekonomisi, Yapısal Analiz, Ninova Yayınları, İstanbul.

Kıray, M. (1998). Orgütlenemeyen Kent izmir. istanbul: Baglam Yayıncılık.

Linzer, H. 2003. Entwicklungs-und Erneuerungsprozesse im landlichen raum, Österreichischer kunst-und kulturverlagi Wien.

Meydan, S.G. (2012). Mekansal Değişim ve Dönüşüm. 36. Dünya Şehircilik Günü Kolokyumu, Ankara.

Şile Ekosistem Yönetim ve Yerel Kalkınma Merkezi Projesi (SEMA) Çevre Durum Raporu, 2014. İstanbul.

Şile Ekosistem Yönetim ve Yerel Kalkınma Merkezi Projesi (SEMA) Doğal Eşik Analiz Raporu, 2014. İstanbul.

- Şile Ekosistem Yönetim ve Yerel Kalkınma Merkezi Projesi (SEMA) Envanter Raporu, 2014. İstanbul.
- Tekeli, İ. (2009). Kentsel Arsa, Altyapı ve Hizmetler, Türk Tarih Vakfı, Yurt Yayınları, İstanbul.
- Tolun-Denker, B. (1976). Şehir içi Arazi Kullanılışı. İstanbul: İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayını.
- Tümertekin, E., Özgüç, N. 1997. Beşeri Coğrafya İnsan-Kültür-Mekan, Çantay Kitabevi, İstanbul.
- Tütengil, C., O., 1997. 100 Soruda Kırsal Türkiye'nin Yapısı ve Sorunları, Gerçek Yayınevi, Ankara.
- Weber, M. (2000). Şehir İstanbul: Bakış Yayınları.

Sürekli Yayınlar

Arkon, C. 1997. Kıyılarımızın Günümüzdeki Görüntüsü, Ege Mimarlık, Yıl: 7, Sayı: 24, 39-43.

Darkot, B. (1955). Altıncı genel nüfus sayımı. Türk Coğrafya Dergisi 15-16:85-103.

Kılıçaslan, Ç. 2006. İkinci Konutların Deniz Kıyısına Etkisi, SDÜ Orman Fakültesi Dergisi, Yıl: 2006, Sayı: 1, 147-156

Topal, A.Kadir. 2004. Kavramsal Olarak Kent Nedir ve Türkiye’de Kent Neresidir? Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi, Cilt:6, Sayı:1.

Tanoğlu, A. (1969). Beşeri Coğrafya Nüfus ve Yerleşme İstanbul: İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayını.

Diğer Yayınlar

1/50000 Ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Nazım Plan raporu, 1980.

1/50.000 ölçekli İstanbul Metropolitan Alan Alt Bölge Nazım Plan raporu, 1995.

1/100.000 İstanbul İli Çevre Düzeni Plan Raporu, 2009

1/5.000 Şile İlçesi Batı Sahil Kümesi Nazım İmar Plan Raporu, 2013

1/5.000 Şile İlçesi Darlık Havza Kümesi Nazım İmar Plan Raporu, 2011

1/5.000 Şile İlçesi Merkez Etkilenme Bölgesi Nazım İmar Plan Raporu, 2013

1/5.000 Şile İlçesi Merkez Nazım İmar Plan Raporu, 2012

1/5.000 Şile İlçesi Ömerli Havza Kümesi Nazım İmar Plan Raporu, 2011

A.YERİŞENOĞLU, Sözlü görüşme, Şile'nin İmar Planları, 2014.

Anonim, 1996. Türkiye'de Kıyı Yerleşmelerinde Tatil Konutları, Konut Araştırmaları Dizisi:17, T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı, Ankara, 417.

Akyürek, E., Kılıçaslan, Ç., Özkan, B. 1988. Turizm ve Rekreasyon Amaçlı Yapılaşmaların Tarım Alanlarına Baskıları, Baş, S., Ege Bölgesi I. Tarım Kongresi, 7-11 Eylül 1988, Aydın, 526-531.

Arapkirlioğlu, K. 1997. Kıyı Yönetimleri ve Çevre Duyarlı Planlama Yaklaşımı, Özhan, E., Türkiye Kıyıları'97, Türkiye'nin Kıyı ve Deniz Alanları I. Ulusal Konferansı, 24-27 Haziran 1997, Ankara, 93-100.

Aslanboğa, İ., Özkan, B., Küçükerbaş, E., Kaplan, A. 1997. Ege Bölgesi Kıyı Kesimi Örneklerinde Doğal Sit Kararlarına Eleştirel Yaklaşım, 7. Ulusal Bölge Bilimi Bölge Planlama Kongresi, 20-22 Ekim 1997, İzmir, 36-43.

- Bakırcı S., 2007, Yabancıların İkinci Konut Talebinin Fiziksel Çevreye Etkisi: Dalyan Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Ankara, 1- 45.
- Bilsel, C. Bilsel, G., Bilsel, A., Kuramsal Yaklaşımlardan Kentsel Mekan Tasarımına, Kentsel Tasarım Bir Tasarımlar Bütünü, Mimar Sinan Üniversitesi Mimarlık Fakültesi Şehir Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- C. TABAKOĞLU, Sözlü görüşme, Şile'nin Mekansal Gelişimi, 2015.
- Çınar, K., 1990. Konya Ovası Köylerinde Planlamaya İlişkin Bir Yöntem Araştırması, Doktora Tezi, Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Konya
- Çimen H., 2010, İkinci Konut Almada Destinasyon Kalitesinin Etkisi: Alanya Örneği, Doktora Tezi, *Gazi Üniversitesi Eğitim Bilimleri Enstitüsü*, Ankara, 40.
- Eminağaoğlu, Z. 2004. Kırsal Yerleşmelerde Dış Mekan Organizasyonu-İlgili Politikalar ve Değerlendirmeler. Doktora Tezi. Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü. Trabzon.
- Güçlü K., Ülkemizde Sahil Bantlarında İnşa Edilen Yazlık Evler ve Yarattığı Sorunlar, *Atatürk Üniversitesi Ziraat Fakültesi Bahçe Bitkileri Bölümü*, Erzurum.
- Güder, G., 2003. AB Genişleme Sürecinde Türkiye "Tarımsal ve Kırsal Politikalar" Sempozyumu, http://www.zmo.org.tr/resimler/ekler/e406957d45fcb6c_ek.pdf?tipi=14&sube= , [ziyaret tarihi 31.01.2015].
- İ. ÇAYIROĞLU, Sözlü görüşme, Şile'nin İmar Planları ve Mekansal Gelişimi, 2014.
- İmar Kanunu (3194 s.k.). **Resmi Gazete**, 18749; 9 Mayıs 1985.
- İstanbul Metropolitan Planlama, 2009, *İstanbul 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planı ve Plan Raporu*.

- Kantar, Z. 1998. Kırsal Yerleşmelerde Dış Mekan Organizasyonu, Karadeniz Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Yüksek Lisans Tezi (basılmamış), Trabzon.
- Kılıçaslan, Ç. 1999. Rekreatyonel ve Turistik Amaçlı Kullanımların İzmir ve Yakın Çevresi Örneğinde Deniz Kıyılarına Etkisi Üzerine Araştırmalar, (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), Ege Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, 11.02.1999, İzmir,155.
- Kısa P., 1998, İkincil Konut Mimarlığında Cephe, Kütle ve Dış Mekan Oluşumu (Bodrum-Antalya Arası Kıyı Yerleşmeleri), Yüksek Lisans Tezi, *Trakya Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Edirne, 1-56.
- Kıyı Kanunu (3621 s.k.), **Resmi Gazete**, 20495; 19 Nisan 1990.
- Kızılboğa, R., 2011, Köy İdaresine Yönelik Kanun Tasarısındaki Düzenlemeler, http://www.academia.edu/7589997/K%C3%96Y_%C4%B0DARES%C4%B0_NE_Y%C3%96NEL%C4%B0K_KANUN_TASARISI_NDAK%C4%B0_D%C3%9CZENLEMELER, [ziyaret tarihi 25.04.2015].
- Manisalı K., 2007, İkincil Konutların Turizm Sektöründe Yeniden Kullanılabilmesine İlişkin Bir Model Önerisi, Doktora Tezi, *Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İstanbul, 17-30.
- Orman Kanunu (6831 s.k.), **Resmi Gazete**, 9402; 8 Eylül 1956.
- Orman Köylülerinin Kalkınmalarının Desteklenmesi ve Hazine Adına Orman Sınırları Dışına Çıkarılan Yerlerin Değerlendirilmesi İle Hazineye Ait Tarım Arazilerinin Satışı Hakkında Kanun (6292 s.k.), **Resmi Gazete**, 28275; 26 Nisan 2012.
- Özçevik, Ö., 2000, Metropoliten Kent Çeperindeki Yerleşimlerde Yapısal Dinamikler: İstanbul Metropoliten Kent Çeperi Örneği, Doktora Tezi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

- Sarı, A. 1981. Devre Mülk Sistemiyle İkinci Konut Alanı Planlaması – Çeşme Dalyanköy’de Bir Uygulama – , Şehir Mimarlığı (Yayınlanmamış Yüksek Lisans Tezi), E.Ü. Güzel Sanatlar Fakültesi, 1982, İzmir.
- S. BERKSAN, Sözlü görüşme, Şile’nin Mekansal Gelişim Süreci, 2014.
- Ş. GÜNEY, Sözlü görüşme, Şile’nin İmar Planları ve Mekansal Gelişimi, 2014.
- Taner, T. 1982. İkinci Konut Sorununa ve Çevresel Etkilerine Olumlu Bir Planlama Yaklaşımı, Doçentlik Tezi, E.Ü. Güzel Sanatlar Fakültesi., 1982, İzmir.
- Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanunu (5403 s.k.), **Resmi Gazete**, 25880; 19 Temmuz 2005.
- Ulusoy C., 2006, Kuşadası’nda İkincil Konut Alanlarının Turizme Girdi Sağlayacak Bir Kaynak Olarak Değerlendirilmesi Amaçlı Kentsel Tasarım Projesi, Yüksek Lisans Tezi, *Dokuz Eylül Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, İzmir, 26-46.
- Yıldız, M. 2012. Turizmin Gelişimine Bağlı Olarak İkincil Konutlarda Mekan Analizi; Manavgat Örneği, Yüksek Lisans Tezi, *Selçuk Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü*, Konya.

ÖZGEÇMİŞ

Kişisel Bilgiler

Adı Soyadı : Adem AVGIN
Doğum Tarihi : 03.01.1986
Doğum Yeri : Kahramanmaraş

Eğitim Bilgileri

Lise 2000-2004 : Çukurova Elektrik Anadolu Lisesi (2000-2003)
Özel Beyza Lisesi (2003-2004)

Lisans 2004-2009 : Selçuk Üniversitesi, Müh-Mimarlık Fakültesi, Şehir ve Bölge Planlama Bölümü

Yüksek Lisans : Bahçeşehir Üniversitesi, Fen Bilimleri Enstitüsü, Kentsel Sistemler ve Ulaştırma Yönetimi Lisansüstü Programı

İş Deneyimi

2009-Halen : Şile Belediyesi, İstanbul

Yabancı Dil : İngilizce