

**YILDIZ TEKNİK ÜNİVERSİTESİ
FEN BİLİMLERİ ENSTİTÜSÜ**

SİNOP KIYI KENTİ’NİN GELİŞİMİ

Mimar Ayşe ÇAKMAK

**FBE Mimarlık Ana Bilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama Programında
Hazırlanan**

YÜKSEK LİSANS TEZİ

Tez Danışmanı : Prof. Dr. Bülent TARIM

İSTANBUL, 2009

İÇİNDEKİLER

	Sayfa
ŞEKİL LİSTESİ	iv
ÇİZELGE LİSTESİ	vii
ÖNSÖZ	viii
ÖZET	ix
ABSTRACT	x
1. GİRİŞ.....	1
1.1 Tezin Amacı	2
1.2 Tezin Kapsamı.....	2
1.3 Tezin Yöntemi	3
2. KIYI KAVRAMI – KIYI MEKANİ	4
2.1 Kıyı ile İlgili Tanımlamalar	4
2.2 Coğrafi açıdan Kıyı Mekanı	4
2.2.1 Kıyı Mekanının Şekillenmesinde Rol Oynayan Etkenler ve Süreçler	5
2.2.2 Kıyı Tipolojisi.....	7
2.3 Ekolojik Açıdan Kıyı Mekanı.....	7
2.4 Sosyal Açıdan Kıyı Mekanı.....	9
2.5 Yasal Açıdan Kıyı Mekanı	10
2.5.1 Kıyı Mevzuatının Genel Olarak İrdelenmesi.....	12
2.6 Kıyının Ekonomik Potansiyeli.....	12
2.7 Kıyı Mekanında Kullanılan Fonksiyon Türleri	13
2.7.1 Konut	14
2.7.2 Turizm.....	15
2.7.3 Rekreasyon.....	17
2.7.4 Sanayi ve Ticaret.....	18
2.7.5 Ulaşım.....	19
2.8 Kıyı Kirlenmesi.....	20
2.9 Limanlar	21
2.9.1 Limanın Gelişim Süreci.....	22
2.9.2 Limanların Gelişim Sonucu.....	23
3. BİR LİMAN KENTİ OLARAK SİNOP	24
3.1 Coğrafi Konum	24
3.2 Tarihçe	25
3.3 Topografya ve Jeomorfolojik Durum	28
3.4 İklim Özellikleri	30
3.5 Kentin Altyapı Sektörleri.....	31
3.5.1 Teknik Altyapı.....	31
3.5.2 Sosyal Altyapı.....	33
3.6 Kentteki Ekonomik Göstergeler	35
3.6.1 Tarım	35

3.6.2	Hayvancılık.....	37
3.6.3	Ormancılık.....	39
3.6.4	Madencilik.....	41
3.7	Kentin Sanayi Durumu.....	41
3.7.1	Sanayi Altyapısı.....	41
3.7.2	Sanayi Yatırımları.....	42
3.8	Kentin Ticari Durumu.....	43
3.9	Sinop Kenti ve Limanının Tarihsel Süreç Boyunca Gelişimi.....	44
3.9.1	Sinop'ta İlk Yerleşimler.....	45
3.9.2	Sinop'un Kuruluşu.....	46
3.9.3	Hellen ve Roma Dönemi.....	46
3.9.4	Bizans Dönemi.....	48
3.9.5	Selçuklular Dönemi.....	48
3.9.6	Beylikler Dönemi.....	48
3.9.7	Osmanlı Dönemi.....	49
3.9.8	Milli Mücadele Döneminde Sinop.....	52
3.9.9	Cumhuriyet Döneminde Sinop.....	52
3.9.10	Günümüzde Sinop.....	53
3.10	Yerleşim Alanları.....	54
3.10.1	Kentsel Alanlar.....	54
3.10.2	Kırsal Alanlar.....	54
3.11	Binalar ve Yapı Çeşitleri.....	54
3.12	Tarihi, Kültürel, Arkeolojik ve Turistik Yapılar.....	59
3.13	Turistik Alanlar.....	71
4.	SİNOP KIYI ALANLARI.....	76
4.1	Sinop Limanı.....	76
4.2	Sinop Kıyılarında Yer Alan Balıkçı Barınakları ve İskeleleri.....	80
4.2.1	Gerze Balıkçı Barınağı.....	80
4.2.2	Güzelkent Balıkçı Barınağı.....	81
4.2.3	Türkeli Balıkçı Barınağı.....	82
4.2.4	Çaylıoğlu (Ayancık) Balıkçı Barınağı ve İskelesi.....	83
4.2.5	Sinop Merkez Balıkçı Barınağı ve İskelesi.....	84
4.3	Bir Liman Olarak Sinop'un Türkiye Açısından Önemi.....	86
4.4	Sinop'un Bir Liman Kenti Olarak Turistik ve Ekonomik Potansiyeli İçin Öneriler ve Çözümler.....	88
4.4.1	Kentin Mevcut Durumu ve Kent Problemleri.....	88
4.4.2	Kentsel Gelişim Projesi.....	88
4.4.2.1	Çalışma Alanı.....	89
4.4.2.2	Çalışma Alanının Görsel Veriler ile İncelenmesi.....	92
4.4.2.3	Öneri Proje.....	107
5.	SONUÇLAR ve ÖNERİLER.....	119
	KAYNAKLAR.....	122
	ÖZGEÇMİŞ.....	127

ŞEKİL LİSTESİ

Sayfa

Şekil 1.1	Sinop Kıyı Kenti.....	1
Şekil 2.1	Coğrafi verilere göre kıyı yaklaşımları	5
Şekil 2.2	İstanbul, Ağva	6
Şekil 2.3	Bir göl kıyısında yaşam.....	8
Şekil 2.4	Akdeniz kıyıları.....	9
Şekil 2.5	Kıyı, kıyı çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi terimlerini açıklayıcı kroki.....	11
Şekil 2.6	İstanbul	14
Şekil 2.7	İstanbul kıyılarında konut kullanımı	14
Şekil 2.8	İstanbul – Yeniköy kıyılarında konutlar.....	15
Şekil 2.9	Antalya plajları	16
Şekil 2.10	Silivri’de ikincil konutlar	16
Şekil 2.11	Kadıköy - Moda.....	17
Şekil 2.12	İstanbul – Ortaköy kıyılarında dinlenen insanlar	18
Şekil 2.13	Sinop Tersanesi	19
Şekil 2.14	Karadeniz sahil yolundan bir kesit	19
Şekil 2.15	Sinop Limanı	20
Şekil 3.1	Türkiye’de Sinop’un konumu	24
Şekil 3.2	Sinop İli ve İlçeleri	25
Şekil 3.3	Sinop yükselti haritası	29
Şekil 3.4	Gravür Karadeniz Haritası – Sinop, Kırım, İstanbul Boğazı	44
Şekil 3.5	Kabalı Çayı ve çevresi.....	45
Şekil 3.6	Sinop’un kuruluşuna ait şema	46
Şekil 3.7	Roma Dönemi’ne ait gelişim şeması.....	47
Şekil 3.8	Osmanlı Dönemi’ne ait gelişim şeması.....	49
Şekil 3.9	17. yüzyılda Sinop.....	50
Şekil 3.10	19. yüzyılda Sinop.....	51
Şekil 3.11	Rus Baskını sonrasında Sinop	52
Şekil 3.12	Mahalleler ve ana ulaşım aksı	53
Şekil 3.13	Şehir merkezinden bir görünüm	55
Şekil 3.14	Sinop’ta turizm amaçlı kullanılan bahçeli evler.....	55
Şekil 3.15	Tarihi doku ve yeni yapılaşmanın bir arada görünümü.....	56
Şekil 3.16	Tarihi doku ve yeni yapılaşmanın bir arada görünümü.....	57
Şekil 3.17	Eski Sinop’ta bir sokak görünümü	57
Şekil 3.17	Eski Sinop’ta bir sokak görünümü	57
Şekil 3.18	1988 tarihli 1/5000 Ölçekli Sinop İmar Planı	58
Şekil 3.19	Sinop Kalesi	59
Şekil 3.20	Sinop Kalesi	59
Şekil 3.21	Sinop Cezaevi 2. Kısımdan görünüş	60
Şekil 3.22	Balatlar Kilisesi	62
Şekil 3.23	Sinop Arkeoloji Müzesi.....	63
Şekil 3.24	Etnografya Müzesi	64
Şekil 3.25	Etnografya Müzesi bölümlerinden “Gelin Odası”	65
Şekil 3.26	Etnografya Müzesi bölümlerinden “Oturma Odası”	65
Şekil 3.27	Alaaddin Camii.....	66
Şekil 3.28	Pervane Medresesi.....	67
Şekil 3.29	Paşa Tabyaları	68
Şekil 3.30	Paşa Tabyaları	69
Şekil 3.31	Sinop’ta tarihi evlerin yoğun olarak bulunduğu bir sokak	70

Şekil 3.32	Tarihi Sinop Evleri	70
Şekil 3.33	Yıkılacak derecede harap olmuş tarihi evler	71
Şekil 3.34	Hamsilos Fiyordu	72
Şekil 3.35	Aklıman Yöresi	73
Şekil 3.36	Erfelek Tatlıca Şelaleleri	74
Şekil 4.1	Sinop'un doğal liman konumundaki kıyılarına ait kıyı haritası	77
Şekil 4.2	Sinop kent sınırları ve İçliman ile Dışliman	78
Şekil 4.3	İçliman ve Dışliman	78
Şekil 4.4	1900'lü yılların başında İçlimandan Sinop'a bakış	79
Şekil 4.5	2008 yılında İçlimandan Sinop'a bakış	79
Şekil 4.6	Gerze Balıkçı Barınağı planı	80
Şekil 4.7	Gerze Balıkçı Barınağı uydu görüntüsü	81
Şekil 4.8	Güzelkent Balıkçı Barınağı planı	81
Şekil 4.9	Güzelkent Balıkçı Barınağı uydu görüntüsü	82
Şekil 4.10	Türkeli Balıkçı Barınağı planı	82
Şekil 4.11	Türkeli Balıkçı Barınağı uydu görüntüsü	83
Şekil 4.12	Çaylıoğlu (Ayancık) Balıkçı Barınağı ve İskeleyi uydu görüntüsü	83
Şekil 4.13	Sinop Merkez Balıkçı Barınağı planı	84
Şekil 4.14	Sinop Merkez Balıkçı Barınağı	84
Şekil 4.15	Sinop Merkez Balıkçı Barınağı ve İskeleyi (Limanı) uydu görüntüsü	85
Şekil 4.16	Sinop Merkez Balıkçı Barınağı ve Limanı	85
Şekil 4.17	Çalışma alanı uydu görüntüsü	89
Şekil 4.18	Çalışma alanı	90
Şekil 4.19	Çalışma alanı mevcut durum	91
Şekil 4.20	Sinop Limanı	92
Şekil 4.21	Balıkçı barınağında balıkçı tekneleri	92
Şekil 4.22	Balıkçı barınağında balıkçı tekneleri	93
Şekil 4.23	Balıkçı barınağında balıkçı tekneleri	93
Şekil 4.24	Sinop Tersanesi	94
Şekil 4.25	Tersane alanında tamir için bekleyen tekneler	94
Şekil 4.26	Sinop Tersanesinde yapılan bir gemi	95
Şekil 4.27	Ağlarını boşaltan balıkçılar	95
Şekil 4.28	Denizden dönen balıkçıların ağlarını boşaltmak için kullandığı alan	96
Şekil 4.29	Denizden dönen balıkçıların ağlarını boşaltmak için kullandığı alan	96
Şekil 4.30	Yol yapımı esnasında denizin doldurulması suretiyle yıkılan Sinop Surları	97
Şekil 4.31	Dalgaların etkisi ile tahrip olan Sinop Surları	98
Şekil 4.32	Kısmen yıkılmış, kısmen tahrip olmuş, kısmen de günümüze kadar korunabilmiş Sinop Surları	98
Şekil 4.33	Sinop Kumkapı Mevkii	99
Şekil 4.34	İnsan etkileri ile bilinçsiz bir şekilde tahrip edilen Sinop Surları	99
Şekil 4.35	İnsan etkileri ile bilinçsiz bir şekilde tahrip edilen Sinop Surları	100
Şekil 4.36	Sinop sahilleri	100
Şekil 4.37	Sinop Cezaevi rölövesi	101
Şekil 4.38	Sinop Cezaevi Kampüsü	102
Şekil 4.39	Sinop Cezaevi birimleri (üstte çocuk ıslah evi, ortada ana bina, altta hamam)	103
Şekil 4.40	İç-kale ve Sinop Cezaevi	104
Şekil 4.41	Cezaevi cephesinden bir detay	105
Şekil 4.42	Sinop Cezaevi arka cephesi	105
Şekil 4.43	Sinop Cezaevi 1. Kısımdan görünüş	106
Şekil 4.44	Rıza Nur Kütüphanesi	106

Şekil 4.45	Kentsel gelişim projesi	109
Şekil 4.46	1 Numaralı alan (Mevcut durum).....	110
Şekil 4.47	1 Numaralı alan (Öneri)	111
Şekil 4.48	A – A Kesiti (Mevcut durum)	112
Şekil 4.49	A – A Kesiti (Öneri).....	112
Şekil 4.50	Silüet (Mevcut durum)	113
Şekil 4.51	Silüet (Öneri).....	113
Şekil 4.52	2 Numaralı alan (Mevcut durum).....	114
Şekil 4.53	2 Numaralı alan (Öneri)	115
Şekil 4.54	3 Numaralı alan (Mevcut durum).....	116
Şekil 4.55	3 Numaralı alan (Öneri)	117
Şekil 4.56	4 Numaralı alan	118

ÇİZELGE LİSTESİ

Sayfa

Çizelge 3.1	Sinop kronolojisi	26-28
Çizelge 3.2	Sinop'a ait istatistiki veriler	30
Çizelge 3.3	Sinop Limanı iyileştirme projeleri	32
Çizelge 3.4	Sinop'ta arazi varlığı	35
Çizelge 3.5	Tarımsal üretim miktarları.....	36
Çizelge 3.6	Hayvan potansiyeli	38
Çizelge 3.7	Hayvansal üretim miktarları	39
Çizelge 3.8	Orman alanları dağılımı.....	39
Çizelge 3.9	Orman ürünleri üretim-satış ve ağaçlandırma durumu.....	40
Çizelge 3.10	Sanayi kuruluşları dağılım grafiği – 2006	42
Çizelge 3.11	Sanayi kuruluşları dağılım grafiği – 2007	42
Çizelge 4.1	Sinop Limanı kapasitesi	86

ÖNSÖZ

Bu tez Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü'ne bağlı Mimarlık Anabilim Dalı Bina Araştırma ve Planlama yüksek lisans programı için hazırlanmıştır. Konusu “Sinop Kıyı Kenti'nin Gelişimi” dir.

Bu çalışmalar sırasında, Sinop ile ilgili araştırmalarım esnasında yardımlarını esirgemeyen Sinop Belediyesi, Sinop Valiliği, İller Bankası Genel Müdürlüğü, Sinop Kültür ve Turizm Müdürlüğü, Sinop Orman Bölge Müdürlüğü çalışanlarına, tezin hazırlanmasında bilgi ve deneyimlerinden yararlandığım değerli hocam Sayın Prof. Dr. Bülent TARIM'a, benden desteklerini hiçbir zaman esirgemeyen canım aileme, sevgili eşime ve hep yanımda olan arkadaşlarıma teşekkürlerimi sunarım.

ÖZET

Kıyılar, toplum için sunduğu çeşitli kullanım olanakları sebebiyle kent içinde bir çekim merkezine bürünmüş, kıyı kentlerinin ve ülkelerin ekonomik ve sosyal açıdan kalkınmasında önemli roller üstlenmiştir.

Yapılan araştırma ile; doğal, tarihi ve kültürel değerleri bünyesinde barındıran ve tarih boyunca ülkemiz açısından doğal liman özelliğinde önemli bir kıyı kenti olan Sinop Kenti incelenmiş, kent sorunları belirlenmiş ve sorunların çözümlenmesine yönelik öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır.

Sinop Kenti, doğal liman özelliğine sahip olması ile oluşmuş ve tarih boyunca limanda gerçekleştirilen ticari fonksiyonlar ile gelişmişini sürdürmüştür. Ancak çeşitli faktörlerle liman kullanılamaz hale gelmiş ve kent, kimliğini oluşturan temel unsurdan soyutlanmıştır.

Tez kapsamında; Sinop Kenti'nin var olmasında öncü sebep teşkil eden doğal liman özelliğindeki Sinop kıyılarında kullanım alanları sebepleri ile birlikte araştırılmış ve yanlış kullanımlara yönelik kentsel gelişim projesi hazırlanmıştır. Kentsel gelişim projesinde; kentin turistik ve ekonomik açıdan gelişiminin sağlanması temel amaç olarak belirlenmiş ve amaç doğrultusunda öneriler sunulmuştur.

Anahtar Kelimeler: Kıyılar, Kıyı Kentleri, Limanlar, Sinop, Sinop Limanı.

ABSTRACT

Coasts; became an attraction center by offering various opportunities for the community in the city center, has also undertaken an important role in terms of economic and social development for coastal cities and nations.

By this research, Sinop City including; natural, historical and cultural values also has a throughout history of our country in terms of being an important natural port in the coastal town was examined, urban problems and issues are identified, resolution proposals are tried to be developed.

Sinop City, was formed with the natural port and has performed a development with commercial port functions throughout the history. However, several factors have become unavailable and the port city has been isolated from the basic elements that make up identity.

Being natural port that is the leading cause for the existence of Sinop City, Sinop coastal usage areas and causes are both investigated also an Urban Development Project has been prepared due to the usage defects. In urban development projects, the city's tourism and economic development has been identified as the main purpose of the provision and recommendations are presented for the purpose.

Keywords: Coasts, Coastal Cities, Ports, Sinop, Sinop Port.

1. GİRİŞ

Su kenarları; deniz, göl veya akarsu olsun, tarih boyunca insanoğlunun yaşamını sürdürebilmesine yönelik ihtiyaçlarını karşılayabildiği en ideal yaşam alanlarından biri olmuştur. Su alanlarının işlevsel açıdan sağladığı kolaylıklardan dolayı, tarihte bilinen ilk yerleşim yerleri su kenarlarında oluşmuştur. Su kenarlarında oluşan kentler “kıyı kenti” olarak nitelendirilmiştir.

Bir kentin kuruluşu ve gelişmesinde en temel etken ticari faaliyetlerini sürdürebilmesidir. Tarihsel sürece bakıldığında kıyı kentlerinin su kenarlarında kurulmasındaki ortak amacın ticari ilişkilerini deniz yoluyla sürdürebilmeleri olduğu görülmektedir. Bu açıdan incelendiğinde, kıyı kentleri aynı zamanda liman kenti olma özelliğini de taşımaktadır diyebiliriz.



Şekil 1.1 Sinop Kıyı Kenti (www.sinop.bel.tr)

Sinop Kenti'nin kuruluşundaki amaç da kuşkusuz ticarettir. Ancak Sinop'u diğer kıyı kentlerinden ayıran en önemli özellik, doğal limana sahip olmasıdır. Doğal liman olma özelliğinden dolayı tarih boyunca gelişen kent, belli dönemlerde bir Karadeniz metropolü olma potansiyeline kavuşmuş olsa da, kentin ulaşım sorununun çözülmemesi ve teknolojik gelişmeler sayesinde yakın çevresinde yapay limanların yapılması ve ticari sektörün tüm ihtiyaçlarına karşılık verebilecek niteliğe erişmesi, Sinop'a olan ilginin azalmasına ve kentin ticari ilişkiler açısından tercih edilmemesine sebep olmuş, sonuç olarak kent; ticari işlevini yitirmiş limanı ile sürekli gelişen kent kimliğinden, gelişmekte olan

kentler arasında yerini almıştır. Günümüzde Sinop Limanı, doğal liman özelliğinden dolayı, Karadeniz’den geçmekte olan gemilerin, fırtınalı havalarda coşkun Karadeniz dalgalarından korunması için sığındığı bir liman olarak önemini korumaktadır.

Yapılan araştırma ile; tarih boyunca ülkemiz açısından doğal liman özelliğinde önemli bir kent olan Sinop Kenti incelenmiş, kent sorunlarının çözülmesine ve kentin yaşayan bir kent haline dönüştürülmesine yönelik öneriler geliştirilmeye çalışılmıştır.

1.1 Tezin Amacı

Geçmişten bu yana birçok medeniyete ev sahipliği yapmış ve tarihi ve kültürel açıdan önemli bir yere sahip olan kıyı kenti Sinop, bir doğal liman özelliğine sahip olması ile kurulmuş ve gelişmiştir. Kentin en büyük potansiyeli, şüphesiz, kıyılarıdır.

Genel olarak Dünya kıyı kentleri incelendiğinde, sanayi döneminde kıyı alanlarında liman ve tersane fonksiyonlarına ağırlık verilirken, sanayi sonrası devirde bu fonksiyonların, hizmet sektörünün ve teknolojinin gelişimi ile birlikte denizyolu taşımacılığındaki değişimin etkisiyle kent içinde yeni alanlara taşındığı görülmektedir. Ancak Sinop Kenti, sahip olduğu topografyası sebebi ile ulaşım açısından gelişemediğinden, liman işlevini önemli ölçüde yitirmiş, ticari potansiyelini kaybetmiştir.

Bu çalışmanın amacı, liman işlevini yitirmesi sebebiyle gözden düşen ve gelişimini tamamlayamayan Sinop Kenti’nin, ekonomik ve turizm potansiyelinin arttırılmasına yönelik öneriler geliştirmektir.

1.1 Tezin Kapsamı

Çalışma 5 ana bölümden oluşmuştur. Çalışmanın ilk bölümünü oluşturan giriş kısmında çalışmanın amacı, kapsamı ve yöntemi tanımlanmıştır. 2. bölümde, Sinop bir kıyı kenti olduğundan, kıyı kavramı ile kıyıların oluşturduğu kıyı mekanları, kıyı kullanımları ve bir kullanım türü olarak limanların gelişimi incelenmiştir. 3. bölümde, bir kıyı ve liman kenti olarak Sinop, sosyal, kültürel ve ekonomik açıdan incelenmiş, kentin gelişimi doğrultusunda önemli unsurlar açıklanmıştır. 4. bölümde ise, teze konu olan kentin oluşumunda en büyük etken olan kıyıları incelenmiş ve kentin turistik ve ekonomik açıdan canlanmasına yönelik öneriler geliştirilmiştir. 5. ve son bölüm olan sonuç kısmında, kentin önemi vurgulanmış ve kent için önerilen gelişim projesine yönelik öneriler ortaya koyulmuştur.

1.2 Tezin Yöntemi

Tez için izlenen yöntem olarak, bir Karadeniz kıyı ve liman kenti olarak Sinop'un var olma gerekçesi olan kıyılar ve limanlar ile Sinop Kenti'ne yönelik literatür araştırması yapılmıştır. Literatür araştırmasında yazılı kaynak olarak üniversitelerin kütüphanelerinden tezler, ansiklopediler, kitaplar, raporlar, makaleler, bildiriler, süreli yayınlar taranmış, bunların dışında internet yoluyla da ulaşılan kayıt ve belgelerden yararlanılmıştır. Araştırma alanı olan Sinop kıyı bölgesinde değişik zamanlarda bulunularak alan incelemesi yapılmıştır. Alan incelemesi sürecinde çalışma alanında yaşayarak mevcut durum saptanmış, kamu kurumlarından kent ile ilgili kesin verilere ulaşılmış, kent problemleri saptanmış ve bölgenin potansiyelinin artırılmasına yönelik inceleme yapılmıştır.

2. KIYI KAVRAMI – KIYI MEKANI

2.1 Kıyı ile İlgili Tanımlar

Kıyı; karanın deniz boyunca uzanan kenarıdır. (Anonim, 1969)

Kıyı; karaların, yapıların veya kent kesitlerinin su ile temas ettiği noktadır. (New Webster's Dictionary and Thesaurus, 1992)

Kıyı; su ile karanın birleştiği yer veya yatay değinim yeridir. (Kuntalp, 1981)

Kıyı; kara ile denizin temas noktalarının birleşmesinden meydana gelen ve bir çizgi boyunca uzanan şerittir. (Erinç, 1971)

Kıyı; hem kara hem de denizin kullanımıyla oluşan birçok faaliyete dönük bir kaynaktır. (Özdemir, 2007)

Bir geçiş şeridi, kırılma noktası (Tekeli, 1976), su ve diğer olayların çarpıştığı bir alan (Pala, 1975) olarak da tanımlanan kıyı, sadece bir çizgiden ibaret olmayıp, belirli bir genişlik ve etrafındaki atmosferi de içeren üç boyutlu ve yaşayan bir mekandır. Bu nedenle kıyılar, mekansal bir alan olarak değerlendirilebilir.

2.2 Coğrafi Açıdan Kıyı Mekanı

Kıyı alanları, zaman ve mekanda sürekli değişim içindedir. Bu da devamlı olarak, kıyı mekanının coğrafi anlamda yeniden tanımlanmasını gerektirir. Deniz seviyesinde oluşan değişiklikler, dalgaların biriktirdiği veya denize sürüklediği toprak miktarı, akarsu ağızlarında zaman içinde oluşan delta alanları ve benzeri birçok doğal sebepten dolayı kıyı mekanı coğrafi anlamda yenilenir. (Bilgin, 2003)

Karabey (1978), kıyı mekanını bazı coğrafi alt parçalara ayırarak incelemiştir:

Kıyı, kara ile denizin temas noktalarının meydana getirdiği bir çizgi boyunca uzanır ve bütün kıtaları çevreler.

Kıyı Bölgesi, falezlerin gerisinden başlayarak karaların içerisine doğru uzanan ve genişliği kesin olarak tanımlanamayan bir bölgedir.

Kıyı Şeridi, deniz veya göl sularının en alçak oldukları zaman çekildikleri sınır ile falezlerin kaidesi arasında kalan şerittir.

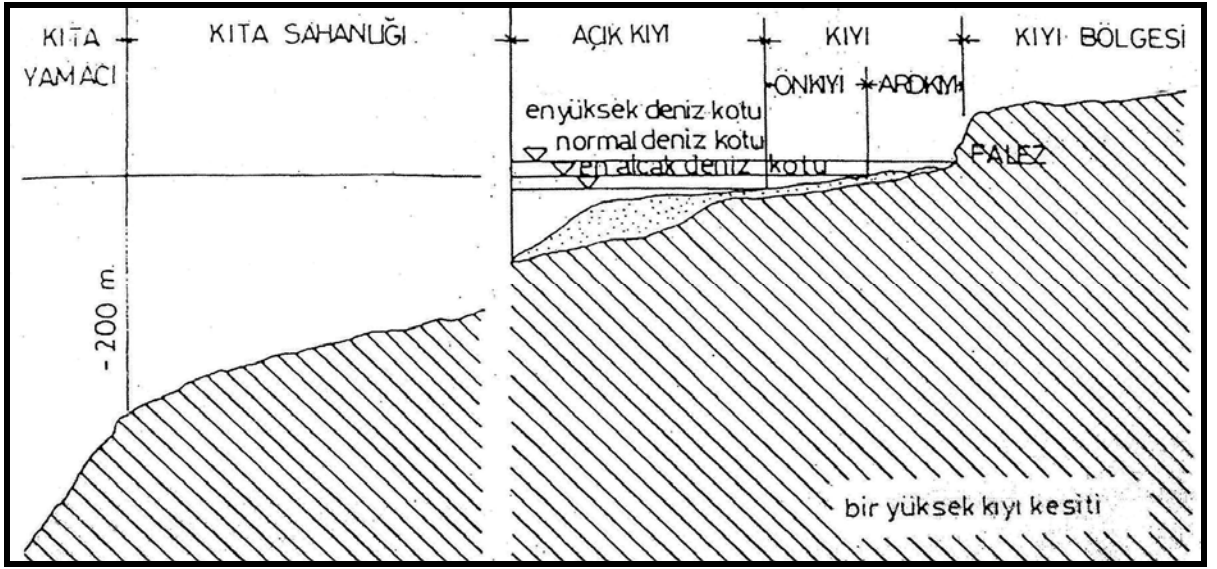
Kıyı Çizgisi, herhangi bir anda kara ile denizi ayıran sınır çizgisidir, sabit değildir.

Kıyı çizgisi iki şeritten oluşur; ard kıyı ve ön kıyı. Ard kıyı, herhangi bir anda kıyı çizgisi ile suların en çok ilerlediği sınır arasındaki şerit; ön kıyı ise, kıyı çizgisi ile suların en çok çekildiği sınır arasındaki şerittir.

Açık Kıyı, ön kıyının dış sınırlarından, açıklara doğru uzanan sığ ve genişliği değişik bölgedir.

Kıta Sahanlığı, ön kıyının dış sınırından, yaklaşık su altında 200 m derinlikteki su altı zemini kırılma noktasına kadar uzanan az eğimli bölgedir.

Kıyı Yamacı, su altı zemininin kıta sahanlığı sınırından sonra kırılarak hızla derinleştiği bölgedir.



Şekil 2.1 Coğrafi verilere göre kıyı yaklaşımları (Karabey, 1978)

Genel anlamı ile kıyı, karanın deniz boyunca uzanan kenarıdır. Fakat morfolojide, kıyı kelimesi yerine, deniz ile karanın temas sahasında bulunan çeşitli şekillere ayrı ayrı terimler kullanılmaktadır (falez, plaj, tombolo, kordon vs.). Kıyı genişliği birkaç metre ile 15 km arasında değişir. Birçok yerde dar bir şerit şeklinde uzanan kıyının 10–15 km kadar genişlediği yerler, gelgit olayının denizde önemli seviye değişimleri yaptığı bölgelerdendir. (İnandık, 1957)

2.2.1 Kıyı Mekanının Şekillenmesinde Rol Oynayan Etkenler ve Süreçler

Jeomorfolojiye göre; kıyıların oluşumu öncelikle karaların oluşumuna bağlı kabul edilmekte, karanın jeolojik yapısı, morfolojik durumu kıyının ilk şeklini tayin etmektedir. Kıyı

gelişiminde kayaçların cinsi, yağışların miktarı, kıyının tipi, gel-git olayları vb. etkilerle kıyının düzleşmesine doğru giden gelişim aşamaları bulunmaktadır. Bu etkiler nedeniyle kıyı çizgisinde bir düzensizlik söz konusudur. (İnandık, 1967)

Deniz hareketleri ile karanın yapısı, zaman içinde karşılıklı etkileşim ile kıyıda özel şekiller oluşturur, bu özgün ortam kıyı üzerindeki çevre koşullarının ilk dinamiğidir. Bu etkileşim içinde kıyının yapısı, karanın toprak yapısı, eğim ve yüksekliği, özel iklim koşulları, bitki ve hayvan dokusu, kıyıdaki yerleşmeler, üzerindeki insan faaliyetleri yoğun bir ilişki içindedir. (Karabey, 1978)



Şekil 2.2 İstanbul - Ağva

Kıyıda su ile kara arasında kendi paylarını büyötmeye yönelik çetin bir mücadele vardır. Böylece kıyı, sadece su ile karanın bir temas yeri değil, havanın da katılımıyla karşılıklı sürdürdükleri bir mücadele alanı görünümündedir. Ayrıca kıyının yapısının sağlıklı bir biçimde ortaya konabilmesi için sadece denizin jeomorfolojik etkisinin göz önüne alınması yeterli olmayıp, karaya doğru kıyı yakını bütün art bölgesinin (hinterlandın) incelenmesi gerekmektedir. (Kuntalp, 1981)

Kıyıların şekillenmesinde tek etken denizin hareketi değildir. Rüzgarlarla yer değiştiren kumlar, gel-git olayları, kıyıların değişmesinde, yeni şekiller almasında etkilidir. (Ay, 1996)

2.2.2 Kıyı Tipolojisi

Kıyı tipleri ile ilgili sınıflandırmalar:

Boğulmuş Kıyılar: Kıyıların alçalması ya da denizin yükselmesi ile kısmen su altında kalmış kıyılardır.

Sulardan Çıkmış Kıyılar: Karaların yükselmesi ya da denizin alçalması sonucunda oluşan kıyılardır.

Tarafsız Kıyılar: Denizin ya da akarsuların yığılmasıyla oluşan kıyılardır.

Karmaşık Kıyılar: Sayılan türlerin birden fazlasını içeren bir yapıya sahip olanlarıdır.

Alçak Kıyılar: Ova ya da deltaların oluşturduğu kara yönünde ani yükselme göstermeden devam eden kıyılardır.

Haliçli ve Limanlı Kıyılar: Plato kıyılarının akarsu oyuklarından ya da iç bükey ağızlardan deniz işgaline uğradığı yerlerdir.

Ria ve Kalanklı Kıyılar: Vadi ağızları ve kalker birleşimli toprak yapısı olan yerlerde, deniz işgali (dalmaç tipi) ya da fay kırılması (fay tipi) sonucunda oluşmuş kıyılardır.

Fiyordlu Kıyılar: Deniz işgaline uğramış tekne vadileridir.

Boyuna Yapılı Kıyılar: Kaya engebelerinin deniz kıyısına paralel olduğu yerlerde oluşan kıyılardır.

Enine Yapılı Kıyılar: Kara engebelerinin deniz kıyısına dik olduğu yerlerde oluşan kıyılardır.

Resif Kıyılar: Organik kökenli birikimler sonucunda şekil almış kıyılardır.

Eski Kıyılar: Deniz çekilmesi ya da deniz ilerlemesi sonucunda oluşan kıyılardır.

Kıyı Taraçaları: Ölü falezlerin, kıyıya eğimli, az yüksek kara yapısı olan yerlerde görülen kıyılardır. (Öksüz, 2000)

2.3 Ekolojik Açıdan Kıyı Mekanı

Ekoloji, canlı varlıklarla çevreleri arasındaki karşılıklı ilişkiyi araştıran, biyolojinin bir kolu olarak uzun zamandır bilim alanında yer alan bir daldır. Çevre sorunlarının bir kısmını

oluşturan canlı varlıkların yaşam ortamlarının olumsuz yönde şekil değiştirmesi sonucunda varlıklarını sürdürebilme sorunu ekolojinin alanıdır. (Alexander ve Fichter, 1974)

Kıyı mekanı, kendisini oluşturan alt birimlerin her birinde, denizlerdeki eriyik oksijen ve mineraller, ısının dengeli ve iklimin yumuşak, bölgenin sulak olması gibi nedenlerle, kendine özgü bir ekolojik zincir oluşturmuştur. Bu ekolojik zincir birçok beslenme zincirinin birbirini kapsadığı bir alandır. Bu zincir flora, fauna, kara, hava, su ve insanlık arasında çeşitli derece ve biçimlerde var olmaktadır. (Anonim, 1974)

Denizler, göller, akarsular, karalara göre daha homojen bir ortam oluştururlar. Denizlerde üç ana ekolojik ortam vardır. Bunlar kendilerine özgü yapıları olan, dolayısıyla özel ekoloji zincirleri oluşturan, açık deniz, kıta sahanlığının üstü ve denizin yıkadığı kıyı mekanıdır. Bunlardan sonuncusu, gıda ve oksijen bakımından en zengin olanıdır ve kıyısında yer aldığı kesimin özelliklerine göre daha dar anlamda birimlerden oluşur. Kayalık, kumluk, çakıllık, bataklık, toprak, durgun su, akarsu ağzı, dalgalı açık deniz kıyısı, akıntılı deniz, dolgu, rıhtım, kıyı gölü gibi özel ortamlar, kendi özel canlılar sistemini de zamanla oluştururlar. Kıyı mekanının özelliği yüzünden, bu zincirlerin bir ucu da kara üzerinde, denizin etkisinin ulaştığı derinliğe kadar uzanır. Bu alan üzerinde, mikroorganizmalar, kara ve deniz bitkileri, kabuklu deniz hayvanları, balıklar, kıyı hayvanları, böcekler, çeşitli kuş türleri barınabilmektedir. (Karabey, 1978)

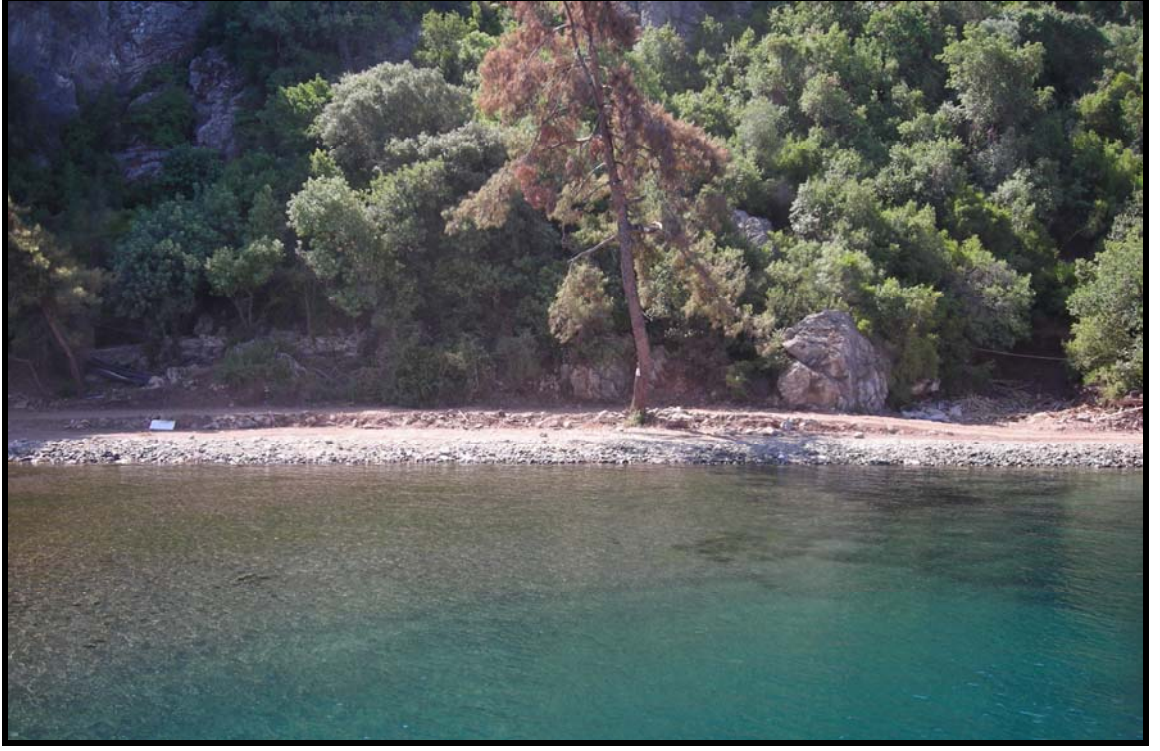


Şekil 2.3 Bir göl kıyısında yaşam

Kıyılar, deniz ile karaların birleştiği ekosistemler olarak, değişik hayvan ve bitki türleri için uygun habitatlar oluştururlar. Kıyılarda su yüzünden başlayarak dibe kadar inen doğal değerler vardır. Kentsel coğrafyanın önemli bir parçası olan kıyılar, doğal yaşamın döndüğü

suyu sağlayan acil bir kaynak olmasının yanında canlı kentsel yaşamın odak noktasıdır. (Kılıç, 1999)

Kıyı mekanının ekolojik açıdan canlı kalabilmesi için kirliliğe maruz kalmaması gerekmektedir. Bununla ilgili olarak öncelikle insanlar bilinçlendirilmeli, ülke çapında yasal çerçevede birtakım önlemler alınmalıdır.



Şekil 2.4 Akdeniz kıyıları

2.4 Sosyal Açıdan Kıyı Mekanı

Yaşam biçiminde oluşan değişimler, teknolojinin beraberinde getirdiği yoğunluk, gürültü, çevre kirliliği, kent yaşamının oluşturduğu sorunlar, insan-doğa-çevre arasındaki ilişkilerin kopukluğu, insanları kıyı mekanlarındaki ortak kullanım alanlarına yöneltmiştir. (Yıldızcı, 1982)

İnsanların sosyal gereksinimlerine kaynaklık eden kıyı mekanları; kıyı parkları, çocuk oyun alanları, spor alanları, meydanlar, botanik bahçeleri vb. olarak değerlendirilmelidir. Bütün bu alanlar, kentin statik yapısına bir yanıt olan, kentin fiziksel yapısını sosyal yaşantı ile dengeleyen sosyal mekanlardır. (Fanusçu, 1994)

Yaşadığımız yoğun tempo içerisinde özgürlük hissini en iyi veren mekanların başında, kıyı mekanları gelmektedir.

2.5 Yasal Açıdan Kıyı Mekanı

18.10.1982 tarihinde kabul edilen Anayasa'nın 43. maddesinde; "Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır.

Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanılış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkan ve şartları kanunla düzenlenir." denilmektedir.

04.04.1990 tarihinde kabul edilen ve 17.04.1990 tarihinde 20495 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan 3621 sayılı Kıyı Kanununun 4. maddesinde;

"Kıyı çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, taşkın durumları dışında, suyun karaya değdiği noktaların birleşmesinden oluşan çizgiyi,

Kıyı Kenar Çizgisi: Deniz, tabii ve suni göl ve akarsularda, kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturulduğu kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık ve benzeri alanların doğal sınırını,

Kıyı: Kıyı çizgisi ile kıyı kenar çizgisi arasındaki alanı,

Sahil Şeridi (Değişik tanım: 01/07/1992 - 3830/1 md.) Kıyı kenar çizgisinden itibaren kara yönünde yatay olarak en az 100 m genişliğindeki alanı,

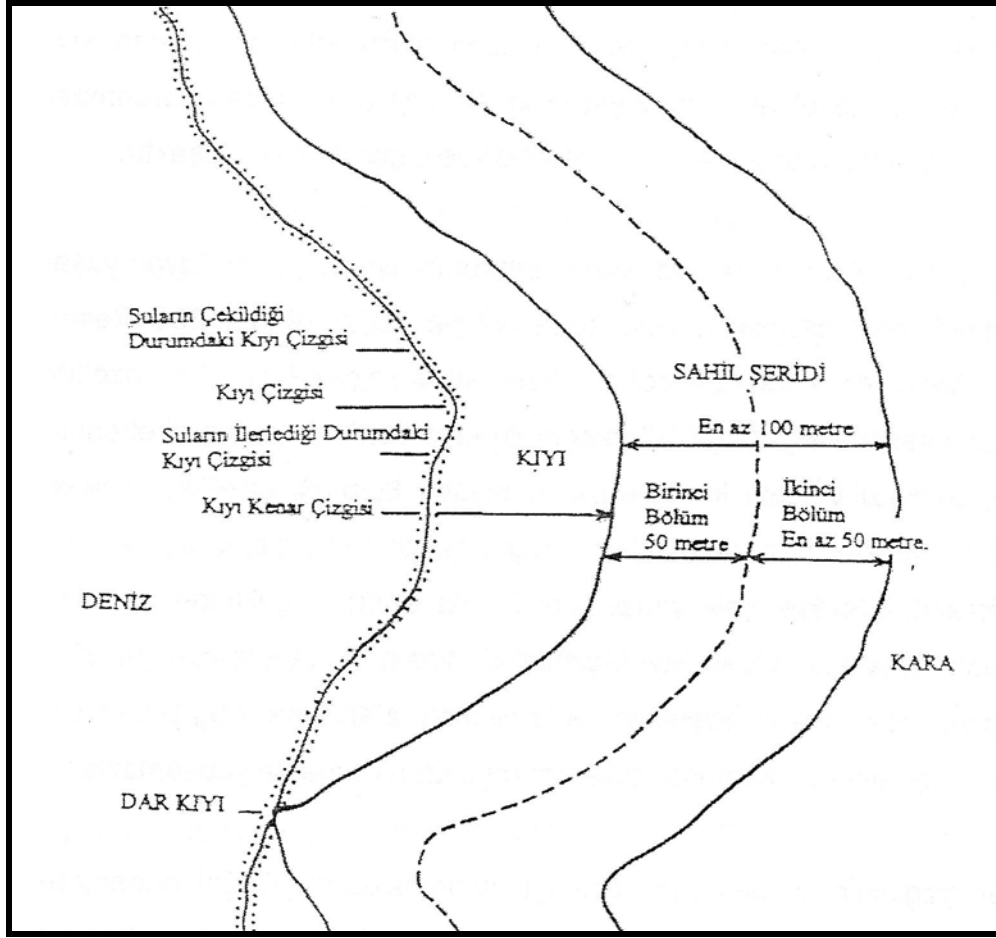
Dar Kıyı: Kıyı kenar çizgisinin, kıyı çizgisi ile çakışmasını ifade eder" şeklinde kıyı ile ilgili tanımlamalar yapılmıştır.

Aynı Kanunun 5. maddesinde; "Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır,

Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir.

Kıyıda ve sahil şeridinde planlama ve uygulama yapılabilmesi için kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur.

Kıyı kenar çizgisinin tespit edilmediği bölgelerde talep vukuunda, talep tarihini takip eden üç ay içinde kıyı kenar çizgisinin tespiti zorunludur." hükmü yer almaktadır.



Şekil 2.5 Kıyı, kıyı çizgisi, dar kıyı, sahil şeridi terimlerini açıklayıcı kroki (3621 sayılı Kıyı Kanununa bağlı Yönetmelikten alınmıştır, 03.08.1990 tarih, 20594 sayılı Resmi Gazete)

Yukarıda belirtilen tanımlamalar doğrultusunda; plancıları en çok zorlayan yasal bağlayıcı, kıyı kenar çizgisidir. Kıyı kenar çizgisi, 30.3.1994/21890 Resmi Gazetede “deniz, tabii ve suni göl ve akarsuların, alçak basık kıyı özelliği gösteren kesimlerinde kıyı çizgisinden sonraki kara yönünde su hareketlerinin oluşturduğu kumsal ve kıyı kumullarından oluşan kumluk, çakıllık, kayalık, taşlık, sazlık, bataklık benzeri alanların doğal sınırı; dar-yüksek kıyı özelliği gösteren kesimlerde ise şev yada falezin üst sınırı” şeklinde yeniden tanımlanmıştır. Böylece yüksek kıyı biçimleri de yasal tanım kazanmıştır. Kıyı kenar çizgisi, doldurma yöntemiyle elde edilen alanlarda değiştirilemez. Dolayısıyla dolgu alanlar, kamusal kullanım dışında bir amaçla yapılamazlar. (Bilgin, 2003)

Kıyı kenar çizgisinin iki belirleyici özelliği bulunmaktadır. Doğal nedenlere bağlı olarak oluşum süreci içinde bulunması ve kıyı kullanımında belirleyici niteliği gereği hukuki bir kavram olması. (Doğan vd., 2002)

2.5.1 Kıyı Mevzuatının Genel Olarak İrdelenmesi

Ülkemiz kıyılarının korunması ve toplum yararına kullanılması kıyı mevzuatının başlangıcından bu yana temel ilkesi olmuştur. Yinede bu olumlu yaklaşıma rağmen kıyı mevzuatı, kıyı mekanının düzenli kullanımı ve denizlerden en etkin şekilde yararlanılmasını, kıyıların doğal güzelliklerinin ve kaynaklarının korunmasını sağlayamamıştır. Kıyı mevzuatı genelde irdelendiğinde en belirgin olumsuzluk bir kıyı yönetimi yaklaşımından yoksun oluşudur. Bu bağlamda, kıyı mevzuatının kapsamına kıyının sınır olduğu ve etkilendiği deniz yüzeyi, deniz ulaşımı, denizde ve deniz dibinde yürütülebilecek faaliyetler, kirlilik ve çevre korunmasına ilişkin tüm faaliyetler de girmelidir. Bilimsel verilerden değil günlük ihtiyaçlardan kaynaklanan bu yorumlar uygulamanın tutarlılığını azaltmaktadır. Sahil şeridi ve kısmi yapılaşma tanımlarındaki ve dolgu alanlarındaki yapılaşma hakları konusundaki sıkça değişiklikler bu konuya örnek olarak verilebilir. (Önal ve Nuray, 1997)

2.6 Kıyının Ekonomik Potansiyeli

Kıyılar, su ve kara parçalarının birleştiği alanlar olarak, tarihin her döneminde medeniyetin başladığı ve geliştiği odak noktaları anlamında önem kazanmıştır. Kıyıların sahip olduğu doğal kaynaklar, toplumların ekonomik ve sosyal açıdan gelişmelerinde önemli potansiyeller oluşturmuş ve ilişkili olduğu kentlerin ve bölgelerin kalkınmalarında kıyıyla bağlantısı olmayan diğer alanlara göre daha önemli katkılarda bulunmuştur. Bu özelliğinden dolayı kara ve deniz etkileşiminin en yoğun olduğu kıyı alanları ve bu alanların çevresinde gelişen kıyı yerleşmeleri, hızlı nüfus artışı baskısı altında yoğun rant çatışmalarının ve spekülasyonların yaşandığı alanlar olarak karşımıza çıkmaktadır. (Açıkbaş, Önem, 2006)

Toplumsal farklı kesimlerinin kıyı kullanımı, dolaylı ve dolaysız olmak üzere ikiye ayrılabilir. Dolaylı olarak kullanım, kıyı alanlarında yapılan ve ülke ekonomisine katkıda bulunabilecek sanayi, enerji, turizm, ulaşım amaçlı yatırımlar yoluyla, dolaysız kullanım ise, kıyı yatırımları sonucu elde edilebilecek karın doğrudan doğruya orada bulunanlarca paylaşılması biçiminde gerçekleşmektedir. Dolayısıyla dolaylı veya dolaysız olarak kıyılardan elde edilen karın artışı zamanla kıyılara olan ilginin çoğalmasına öncülük etmiştir.

Sanayi toplumu yaşayışına geçişle birlikte dünya nüfusu hızlı bir şekilde artarken, kent olgusu ön plana çıkmış, buna bağlı olarak özellikle de toprak ve diğer doğal kaynakların önemi artmıştır. Kıyılar bu gelişim sürecinde ülkemizin iktisadi kalkınmasının gereği ulaşım, konut, turizm, sanayi vb. sektörler için zorunlu yatırım alanı haline gelmiştir. (Akkaya vd., 1998)

Özellikle ülkemizde 1950'lerde başlayan sanayileşme hareketleriyle birlikte kentleşmenin hızlanması, sanayinin kuruluş yeri olarak kent sınırlarına taşması ve kendine buralarda yer araması, bireylerin de tatil bilincine sahip olması ile turizm hareketlerinin çoğalması ve ikinci konut istemlerinin artması, kıyılar üzerinde aşırı ölçüde talep yaratmıştır. (Uyanık, 1991)

Kıyılar bu ilgi nedeniyle, yakın dönemde nüfus yapısının değişimi, sosyal ve ekonomik ihtiyaçların artmasına paralel olarak hızla artan kaynak ve mekan gereksinimi sonucunda biçimsel, yapısal ve ekolojik değişimlere uğramakta (Büyükvelioğlu, 1998) ve kara ile deniz ulaşımı hareketlerinin birleşim noktası olma özelliği ile, birçok ekonomik faaliyetlerin yerleşmek için yarıştığı bir alan haline dönüşmüştür.

2.7 Kıyı Mekanında Kullanılan Fonksiyon Türleri

Kıyı mekanı, deniz ile kara arasında bir köprü pozisyonunda olması nedeniyle, barınma, eğlenme, dinlenme, çalışma gibi bireysel ihtiyaçlara cevap verebilecek şekilde çok yönlü kullanımlara açık bir kaynaktır.

Toplumların yaşayış biçimlerindeki gelişmeler, kıyılardaki kullanım türlerini değiştirir. Geçmişe bakıldığında kıyıların önce su ürünlerinden yararlanma ve ulaşım için kullanıldığını görmekteyiz. Teknolojik gelişmeler ulaşım, depolama gibi nedenlerden dolayı sanayi türü kullanımların kıyılarda yer almasını sağlamıştır. Aynı zamanda, dinlenme amacıyla kıyıların kullanımı, kentleşme ve sanayileşmenin artması sonucu ortaya çıkmıştır. (Kızılkaya, 1996)

Kıyılar, tarihin her döneminde uygarlığın odak noktasını oluşturmuş, yerleşme ve kullanım amaçları açısından sosyal bir önem kazanmıştır. Geçmişten bugüne kıyısal alanlardaki nüfus yoğunluğu hızlı bir artış göstermektedir. Bu artış, insanların fiziksel ihtiyaçları dışında, rekreasyonel ve turistik ihtiyaçlarının da karşılanması amacıyla hız kazanmakta ve sonuçta, kıyısal alanlarda yer yer onarılması çok güç ve hatta olanaksız bozulmaları ve çevre sorunlarını beraberinde getirmektedir. (Tolunay vd., 2004)

Kıyılarda kullanılan fonksiyon türlerini aşağıda belirtilen başlıklar altında inceleyebiliriz:

- Konut (kırsal ve kentsel yerleşmeler)
- Turizm (turistik tesisler, ikincil konutlar, plaj tesisleri)
- Rekreasyon (kent parkları, gezinti ve yürüyüş parkurları, spor alanları)
- Sanayi ve ticaret (limanlar, serbest bölgeler, tersaneler)
- Ulaşım (karayolları, limanlar)

2.7.1 Konut

Kıyılarda yerleşim olgusunun insanoğlunun yaşamında ilk devirden beri önemli rol oynadığı görülmektedir. Kıyı alanlarda yerleşim eğiliminin, suyun insanlar için hayati bir yeri olması ve insanın suya bağımlı olması nedeniyle doğal bir sonuç olarak ortaya çıktığı düşünülmektedir. İnsanların kıyı kentleri oluşturmaları ve bu kentlerin gelişimi, birçok bilim dalında ilk yerleşim yerleri açısından incelenmektedir. Bilim adamları; arkeolojik, antropolojik ve sosyolojik bulguların incelemesiyle, insan ve kıyı gelişimi arasındaki ilişki, insanın suyla olan ilişkisi ve suya olan bağımlılığını ortaya çıkarmıştır. (Arslan, 2005)



Şekil 2.6 İstanbul



Şekil 2.7 İstanbul kıyılarında konut kullanımı



Şekil 2.8 İstanbul - Yeniköy kıyılarında konutlar (www.ibb.gov.tr)

2.7.2 Turizm

Turizm, para kazanma amacına dayanmayan ve devamlı kalış şekline dönmek kaydıyla, kişilerin bir yerde konaklamalarından ve bir yere seyahatlerinden doğan olay ve ilişkilerin bütünüdür, diye tanımlanmaktadır. Dinlenme, eğlenme, rahat etme gereksinmelerinden kaynaklanan turizmin, bu eylemleri için çeşitli donatılar gerekecek ve bu donatıların düzenlenmesiyle doğal mekanda bir tüketim başlayacaktır. (Kökten, 1996)

Türkiye’de özellikle son yirmi yıl içinde Marmara, Ege ve Akdeniz kıyılarına nüfus ve kapital yığılması yaşanmaktadır. Bu süreç “kıyısallaşma” olarak adlandırılmaya başlamıştır. Bu kıyısallaşma, değişik mekanizmaların bileşik bir etkisi sonucu ortaya çıkmaktadır. Bunlardan ilki, Türkiye’de özel araba sahipliğinin artışı ve yaşam kalıplarındaki değişimler sonucu kıyılarda dinlenme ya da spekülasyon amaçlı çok sayıda ikinci konutun yapılmasıdır. İkincisi ise, özellikle 1980’li yıllardan sonra büyük ölçekli turizm yatırımlarının özendirilmiş olmasıdır. Turizm sektöründeki gelişme bu alanlara çok sayıda küçük girişimcinin gelmesine ve kamunun altyapı harcamaları içinde öncelik almasına neden olmaktadır. (TOKİ, 1995)



Şekil 2.9 Antalya plajları (www.antalya.gov.tr)



Şekil 2.10 Silivri’de ikincil konutlar

2.7.3 Rekreasyon

Sanayi devrimini takiben yaşanmaya başlanan değişim ve gelişim sürecinde ortaya çıkan hızlı kentleşme, beraberinde farklı sorunların da gündeme gelmesine yol açmıştır. Bunlardan birisi de, toplumun dinlenme ve eğlenme gereksinimlerine yönelik alanlara olan ihtiyaçlardır. Bu ihtiyaç doğrultusunda toplumun dinlenme ve eğlenmesine yönelik kent içinde farklı türlerde rekreasyonel mekanlar oluşturulmuştur.

Rekreasyon türleri, kişinin eğilimlerine, yeteneklerine, toplumun sosyal, ekonomik, kültürel, politik durumuna, geleneklerine, ülkenin doğal potansiyeline ve bu potansiyeli insanlar için daha sağlıklı ve mutlu bir yaşama çevresi haline getirebilecek planlama biçimine bağlı olarak değişir. Ülkeden ülkeye olduğu kadar, bir ülkede kentten kente ve hatta aynı kentin farklı sosyal ve ekonomik tabakalarına kadar rekreasyon türleri ve eğilimleri değişiklik gösterir (Sevil, 1991). Kıyı kentlerinde kıyı alanları tercih sebebidir.



Şekil 2.11 Kadıköy - Moda

Kıyı rekreasyonu, insanların kıyıların doğal ve kültürel zenginliklerine dönük dinlenme ve yitirilen enerjinin yeniden kazanılması eğilimleridir. İnsan sağlığı üzerindeki olumlu etkileri, çekicilikleri ve rekreasyonel potansiyelinin büyüklüğü sebebiyle su ve kıyıları en fazla tercih edilen rekreasyon alanlarıdır. Su yüzeylerini ve kıyıları rekreasyonel bakımdan önemli kılan faktörlerden birisi de gerçekleştirilebilecek aktivite çeşitliliğinin çok fazla olmasıdır (Yılmaz, 2006, a). Kıyılarda gerçekleştirilebilecek rekreasyonel aktivitelere; gezinti ve dinlenme amaçlı parklar, koşu ve yürüyüş parkurları, eğlenme amaçlı balık tutma alanları, spor alanları gibi örnekler verebiliriz.



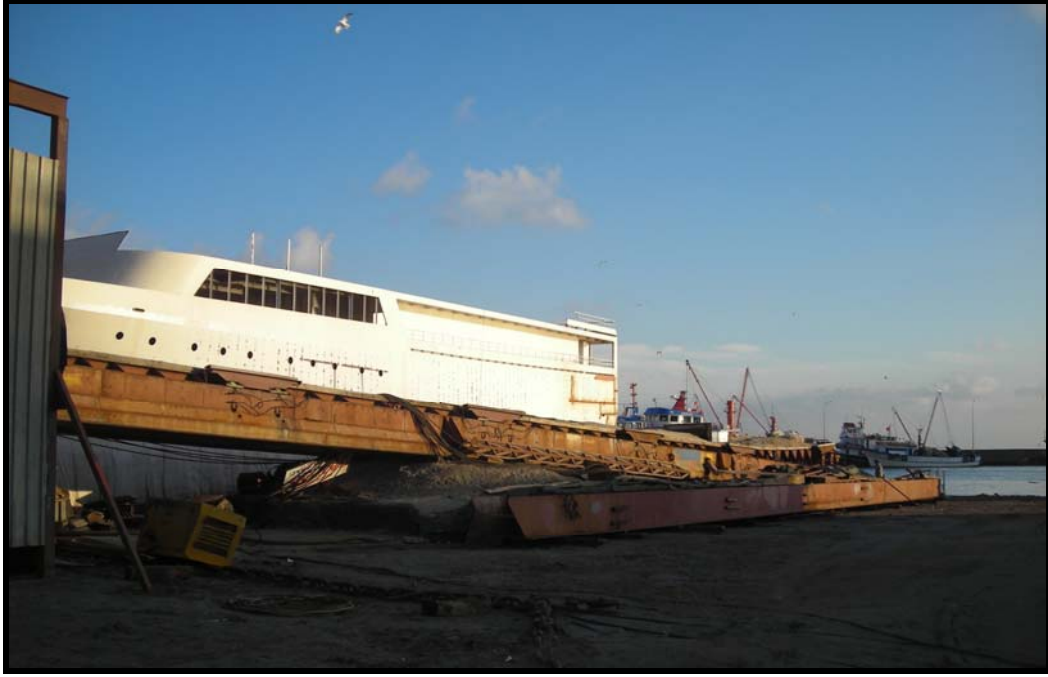
Şekil 2.12 İstanbul – Ortaköy kıyılarında dinlenen insanlar

2.7.4 Sanayi ve Ticaret

Kıyılardaki endüstri kullanımını, tarihsel gelişim içerisinde endüstrinin yer seçimi ölçütlerine göre değerlendirmek gerekir. Bunlardan doğaya bağlı olanlar; hammadde kaynağı olması, yüzey şekli, iklim durumu ve enerji kolaylığıdır. İnsana bağlı ölçütler ise; işgücü, sermaye, pazar, teknoloji ve karar organlarıdır. (Karabey, 1978)

Kıyılardaki yapılaşmanın ilk adımı limanlar ile gerçekleşmiştir. Endüstri devrimi ile başlayan deniz taşımacılığındaki gelişmeler, limanların artmasına neden olmuştur. Deniz yoluyla

taşımacılık maliyetinin, kara taşımacılığına göre daha düşük olması da limanların yapımını teşvik etmiş ve kıyılardaki endüstri kullanımını arttırmıştır. (Özmert, 1997)



Şekil 2.13 Sinop Tersanesi

2.7.5 Ulaşım

Kıyılarda görülen en etkin ulaşım kullan taşıt yolları ve limanlardır.

Kara ulaşımı için kıyıya paralel olarak devam eden taşıt yolları yapılmaktadır. Genellikle kıyıların doldurularak yapıldığı bu taşıt yolları doğal kıyının zedelenmesine ve kent ile deniz arasındaki ilişkinin yok olmasına sebep olmaktadır.



Şekil 2.14 Karadeniz sahil yolundan bir kesit
(www.yapi.com.tr/V_Images/2008/haberler/63749_karadeniz_sahilyolu.jpg)

Deniz ulaşımının ana elemanı limanlardır. Liman fonksiyonlarının odak noktası taşımacılıktır. Yükleme ve boşaltma hizmetleri yanında, iç bölgelere yapılan her türlü malın dağıtımını da üstlenmiş olan liman, bölge ekonomisinde olduğu kadar, şehrsel gelişmede de önemli rol oynar. Limanın gelişimi, taşımacılıkta ve hizmette görülen teknolojik ilerlemelerle paraleldir. Limanın görevini tam anlamıyla yerine getirebilmesi için kıyı bölgesinin bölgesel taşımacılık ağına bağlanması gereklidir. Limanın kıyı ekolojisi üzerinde yarattığı başlıca problem kirlenmedir. Kirlenme, gemilerden ve liman üzerinde bulunan yapılardan kaynaklanır. Liman yer seçiminde, mümkün olduğunca doğal olarak korunabilen ve çevreye yönelik negatif etkilerin minimum olacağı alanlar seçilmelidir. (Alkay, 1995)



Şekil 2.15 Sinop Limanı

2.8 Kıyı Kirlenmesi

Türkiye son 30-40 yıl içinde sanayileşmeye paralel olarak hızlı bir kentleşme sürecine girmiştir. Sanayileşme ve hızlı kentleşme sonucu her yıl daha çok insan, daha büyük şehirlerde, yoğunluğu giderek artan kapalı mekanlarda çalışmakta ve yaşamaktadır. Bu nedenle kıyılar ve şehirler bireylerin üretken ve sağlıklı yaşamları için gerekli çevresel ihtiyaçlarının daha büyük bölümünü karşılamak zorunda kalmıştır. Çalışmaktan yorulan insan dinlenme ve eğlenme ihtiyaçlarına cevap alabilmek için kıyıları tercih etmiş ve kıyılarda turizme yönelik kullanımlar artmıştır. Sonuç olarak; sanayileşme ve kentleşme hızının artması ve buna bağlı olarak gelişen turizm, kıyıların önemini daha da arttırmıştır. (Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü, 1998)

Türkiye üç tarafı denizlerle çevrili bir ülkedir. Dolayısıyla kıyı tanımına giren alanları oldukça fazladır. Kullanım türleri doğrultusunda kıyılar; tarımsal çalışmalar, toprak erozyonundan gelen sedimentler, hızlı kentleşme ve kıyı bölgelerinin yerleşime açılması, şehirlerin katı atık ve kanalizasyonları, enerji üretim sistemlerinin kurulması, göl ve akarsularda taşımacılık yapılması, kıyılardan da maden ve kum çıkarılması, endüstriyel atıklar ve özellikle gelişen turizm dolayısıyla kirlenmektedir. (Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü, 1998)

2.9 Limanlar

Kıyılar toplum tarafından çeşitli şekillerde kullanılmakla birlikte en geniş kullanım alanları olarak deniz ticareti, turizm ve balıkçılık ön plana çıkmıştır. Bu faaliyetlere katılan gemiler ve küçük tekneler (yatlar, balıkçı tekneleri, vb) dalga ve akıntı etkilerine karşı korunmak amacıyla korunaklı bölgeler ararlar. Bu tip tabii veya korunmuş bölgelere ‘barınak’ adı verilmektedir. Diğer taraftan korunmuş bölgelerde eğer gemilerin çeşitli ihtiyaçları karşılanıyorsa, bakım ve onarımları yapılıyor ve inşa edilebiliyorsa, yükleme ve boşaltma hizmetleri veriliyorsa ve depolama imkanları mevcutsa bu tip bölgelere ‘liman’ adı verilmektedir. (Eşkar, 1997)

Limanlar kentlerin tanıtım ve gelişmesindeki en önemli etmendir ve kentleri tanımlarlar. Ulaşım bağlantıları, doğal ve topografik koşullar, hidrografik ve hidrolojik koşullar, meteorolojik koşullar, malzeme temini liman yer seçimini etkileyen faktörlerdir. Taşımacılık, liman fonksiyonlarının odak noktasıdır. Limanlar bölge ekonomisinde olduğu kadar, şehirselleşmede de önemli rol oynar. Çünkü limanlar, yükleme ve boşaltma hizmetleri yanında, iç bölgelere yapılan her türlü malın dağıtımını da üstlenmişlerdir. Taşımacılıkta ve hizmette görülen teknolojik ilerlemelerle, limanın gelişimi paraleldir. (Özdemir, 2007)

Limanın konumu genelde mevcut fiziksel çevreye bağlıdır. Bu yüzden açık denizden uzakta bir iç liman olarak konumlanmış olabilir veya hemen kıyıya konumlanmış bir dış liman olabilir. Tarihsel olarak, birçok eski liman fırtınalı havadan yelkenlilerin korunmasını sağlayan iç liman olarak konumlanmıştır. Gemiler küçüktür ve haliçler okyanus trafiğini karşılayabilecek kadar derindir. Limandan iç bölgelere doğru yapılan taşımacılık öncelikli olan demiryollarının ve araç yollarının yavaş inşası sonucu bir miktar sorun olmuştur. Uzak iç bölgeye kadar uzanan liman bu yüzden büyük avantaj sağlar ve kent içine bu denli giren liman kent merkezini etrafında oluşturur. Birçok örnekte olduğu gibi liman, sadece geniş hinterland için deniz servislerini sunmakla kalmaz ayrıca politik, ekonomik ve sosyal faaliyetleri de teşvik eder. (Ramin, 1999)

2.9.1 Limanın Gelişim Süreci

Günümüze kadar gelen liman oluşumlarını üç ana bölümde üç nesil olarak değerlendirmek mümkündür:

1. nesil liman tipleri; 1960'lara kadar tercih edilmiş, sadece yükleme ve boşaltma işlevinin görüldüğü, kargo akışının basit bireysel faaliyetlerle yürütüldüğü, yine faaliyet alanı bakımından rıhtım ve kıyı şeridiyle sınırlı ve gelişim bakımından da son derece tutucu ancak kentle son derece ilişkili tesislerdi. Öyle ki, kent, liman için ticari her türlü servisi, haberleşmeyi, kara taşımacılığını, su ve konut gibi temel ihtiyaçları sağlamaktaydı.

1960 ile 1980 arası dönem, 2. nesil limanların ortaya çıktığı dönem olarak değerlendirilmektedir. Bu dönemde, her an genişleme politikasının güdüldüğü, kargo taşımacılığının gemi ilişkili endüstriyel ve ticari servislerle karşılandığı, ticari kargonun yerini endüstriyel kargoya terk etmeye başladığı bir ortamın yaşandığı daha geniş alanlara yayılmış liman tesisleri görülür. Limanın bir sistem olarak çalışmaya başladığına tanıklık edilir.

1980'lerden günümüze kadarki zaman, 3. nesil limanların ortaya çıktığı dönemdir. Bu dönemde çok daha genişletilmiş, uluslararası ticari oryantasyonlu, büyük hacimli ve paketlenmiş kargo ve bilgi akışının sağlandığı lojistik ve kara hava taşımacılık destekli, teknoloji hakim geniş alana yayılmış ve buna mukabil iş gücünün asgariye indirildiği liman sistemleriyle karşı karşıya kalınır. (Eşkar, 1997)

Bahsi edilen dönemden itibaren insan transferlerinde yavaş yavaş havayolları tercih edilmeye başlanmıştır. Kente gelenler kente merkezinden değil periferisinden girmeye başlamışlardır. Limanlar kitlesel anlamda büyük malların, dev konteynırlarla transferlerinin sağlandığı mekanlar haline gelmiştir. Yükleme ve boşaltma teknikleri irileşmiştir. Değişen kargolama standartları, dev tren garlarıyla bir aradalık, limanların çehresini ve iç işleyişlerini de değiştirmiştir. Limanlar dev vinçleri, siloları, depo binaları ile insan ölçeğinden kopmuş, dolayısıyla fiziksel ve sosyal anlamda kentle ilişkisini yitirmiş, kentin ve kentlinin suyla alışverişini sonlandırmıştır.

1970'li yıllarla beraber Amerika ve Avrupa'nın bir çok ülkesinde üretilmiş ve üretilen projelerle tek fonksiyonlu limanlar çok fonksiyonlu (konut, kültürel sosyal alanlar, rekreasyon, eğitim gibi) kamusal mekanlara dönüştürülmeye çalışılmış, bunun mümkün olmadığı bölgelerde limanlar başka yerlere taşınmıştır; Liverpool Limanı'nın Birkenhead'e, Bordeaux Limanı'nın Verdona'ya yada New York Limanı'nın Elizabeth Mevkiine taşınması gibi. (Işıkkaya, 2002)

2.9.2 Limanların Gelişim Sonucu

Büyük kentler kendi ana nehir ağızlarında, haliçlerinde (Londra, Bordeaux..), doğal limanların etrafında (İstanbul, Genoa, Marseille,...) veya korunaklı ada bölgeleri etrafında (Kopenhag, Malta, Venedik,...) büyümektedirler. Limanlar, ekonomik gelişmeyi farklı derecelerde kolaylaştıran taşımacılık noktaları olarak hizmet vermektedir. (Hoyle, Pinder, 1993)

Limanların gelişimi bölgesel ekonomilerin büyümesinde en uygun şartları hazırlamaktadır. Limanlar, bulundukları bölge ve hinterlandlarının sosyal ve kültürel yönlerden etkileşim ve gelişiminde etken bir rol oynamaktadır (Yercan, 1996). Ancak, tarihsel süreç içinde değişen teknolojik, mekansal, sosyo-ekonomik ve çevresel nedenler, geleneksel deniz kıyısı avantajlarını azaltmaktadır. Limana bağlı yeni sanayi alanları, ya yeni sanayi fonksiyonlarının su kenarına eskisi kadar bağımlı olmaması ya da suya bağlı sanayilerin farklı noktalarda ortaya çıkmasıyla sonuçlanmıştır. Bir başka neden de yeni yükleme-boşaltma işlevi için gerekli olan geniş alanlara ve yeni fonksiyonlar ile teknolojik gelişimler için geniş mekanlara ihtiyaç duyulmasıyla, yeni liman gelişimi geleneksel liman merkezlerinden artan bir uzaklıkta konumlanmıştır. Liman işlevleri kentten uzaklaştıkça, daha önce liman için çok önemli olan, depolama ve ulaşım tesislerine artık ihtiyaç duyulmamakta ve bunun sonucunda terk edilmektedir. Tüm bunların sonucunda kent içinde kalmış, boşalmış alanlar ortaya çıkmaktadır. Bu boşalmış alanların kente bir şekilde geri kazandırılması kaçınılmaz olmuştur. (Uysal, 2005)

Liman bölgelerinde yaşanan bu olumsuz gelişmeler sonucu kent ve limanın yeniden birleştirilmesi için çalışmalar yapılmıştır. Bu bölgelerde yeni liman fonksiyonlarına hitap edebilecek mekanlar yaratılmaya çalışılmıştır. Ancak bu fonksiyonlara uygun mekanlara elverişli alanlar oluşturulamıyorsa bu bölgelerde limandan bağımsız olan daha farklı fonksiyonlar yer almaya başlamaktadır. Bunların sonucunda dünyada birtakım liman bölgeleri düzenleme çalışmalarına başlanmıştır. (Bruttomesso, 1992)

Dünya üzerindeki dönüşüm hareketlerinin barındırdığı temel amaç, sanayi kenti ile parçalanmış olan kent ile su ilişkisinin yeniden kurgulanmasıdır.

Sinop, 5862 km²'lik yüzölçümüyle Türkiye topraklarının %0,8'ini kaplamaktadır. 475 km uzunluğundaki sınırlarının 300 km.si kara, 175 km.si denizdir. İl olarak Merkez İlçe hariç, 8 ilçesi, 11 belediyesi ve 469 köyü bulunmaktadır. (T.C. Sinop Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2007)



Şekil 3.2 Sinop İli ve İlçeleri (www.sinop.gov.tr/index_1.asp)

3.2 Tarihçe

Anadolu'nun en eski şehirlerinden biri olan Sinop, daha Tunç Çağı'nda insanlar tarafından iskan edilmiştir. M.Ö. 3000 yıllarında Karadeniz'in yerli kavimlerinden Gaşkalar tarafından kurulan şehir daha sonraları Asurluların ticaret yaptığı bir pazaryeri olmuştur. Anadolu'ya giren Hititler ve Frigler uzun bir süre burada yaşamışlardır. M.Ö. VIII. yüzyılda kendilerine yeni topraklar arayan Miletliiler ticaret sahasına elverişli ve stratejisi kuvvetli olan bugünkü Sinop'a yerleşmiştir. Kurdukları bu yeni şehre Sinope adını vermişlerdir. Şehir hızla gelişerek zamanın en büyük ticaret şehirleri ile rekabete başlamıştır. Sinop, şöhretini dünyaya yayarak şehir adına para bastırılmıştır. Halk tarafından idare edilen şehirde, değerli bilgin hatip ve siyasetçiler yetişmiştir. Bunlardan İskender'e "Güneşime gölge etme" diyen meşhur Dioganes (Diyojen) Sinopludur.

Anadolu'ya giren ve buradaki Pers idaresine son veren Büyük İskender, M.Ö. 333 yılında Ankara dolaylarına gelince, Sinoplular ona bir heyet göndererek bağlılıklarını bildirmişlerdir.

M.Ö. II. yüzyılda bağımsızlıklarını ilan eden Paflagonyalılar, teşkilatlanarak birçok yerleri tekrar zapt etmiştir.

M.Ö. 70 yıllarında Sinop'a giren Romalılar şehri yağma etmiştir. Sinop'un Roma idaresinde en fazla ilerlemesi Sezar zamanında olmuştur. Roma'nın ikiye bölünmesi ile Sinop, Doğu Roma bölümünde kalmıştır. M.S. VI. yüzyılda ve İmparator Jüstinyen zamanında Sinop'ta kaleler, su yolları ve kiliselerin yapıldığı görülmektedir.

Haçlı seferleri sırasında Bizans İmparatorluğu yıkılınca Sinop Trabzon Devleti'nde kalmıştır. İç Anadolu'ya yerleşen Selçuklular, Sinop'u 3 Ekim 1214 yılında ele geçirmişlerdir. Selçukluların Sinop'u almalarından kırk sene kadar sonra şehir, Trabzon Devleti tarafından tekrar ele geçirilmiştir. Fakat Rumların Sinop'u ele geçirmelerinden kısa bir müddet sonra şehir, Süleyman Pervane tarafından 1261'de tekrar geri alınmıştır. Pervane ilk olarak da bugünkü medreseyi Sinop'un Rumların elinden alınmasının bir hatırası olarak yaptırmıştır.

Sırasıyla Pervaneoğulları ve Osmanlılar döneminde Sinop büyük onarım görmüş; tersane, liman ve kale şehri olarak Türk Kültürünün yayılmasına hizmet vermiştir.

Sinop idari teşkilat olarak önceleri merkezi Samsun olan Canik Ovası'na bağlanmış, Tanzimat'ın ilanından sonra Kastamonu'ya sancak olmuş ve Cumhuriyet'in ilanından sonra 1924 yılında vilayet haline getirilmiştir. (T.C. Sinop Valiliği Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü, 2003)

Çizelge 3.1 Sinop kronolojisi (T.C. Sinop Valiliği, 2006)

M.Ö. 2200-2000	Akaların Sinop'a gelişi ve Sinop'un oluşumu
M.Ö. 1330	Gaşkaların Sinop ve çevresine egemen oluşu
M.Ö. 1800	Sinop'un Hititlerin faydalandığı bir iskan yeri oluşu
M.Ö. 1344-1180	Sinop'un Hitit kontrolüne girişi
M.Ö. 1200-1180	Hititlerin tarihten silinişi
M.Ö. 1117-1090	Asurluların Karadeniz'e çıkışı, Sinop'la ilgilenmeleri
M.Ö. 676	Sinop'a Friglerin egemen oluşu
M.Ö. 676	Frig kralı Midas'ın Kimmerlere yenilişi ve kendisini öldürmesi
M.Ö. 700-676	Kimmerlerin Sinop'u başkent yapması
M.Ö. 650	Kimmerlerin tarihten silinişi
M.Ö. 690	Sinop'un Milletlerin kolonisi haline gelişi
M.Ö. 656-546	Sinop'un Karadeniz'de Lidya'nın en önemli bir ticaret limanı oluşu
M.Ö. 480	Sinop'un bağımsızlığı ve ilk kez para bastırması
M.Ö. 169-120	Sinop'un Pontus Krallığı başkenti oluşu

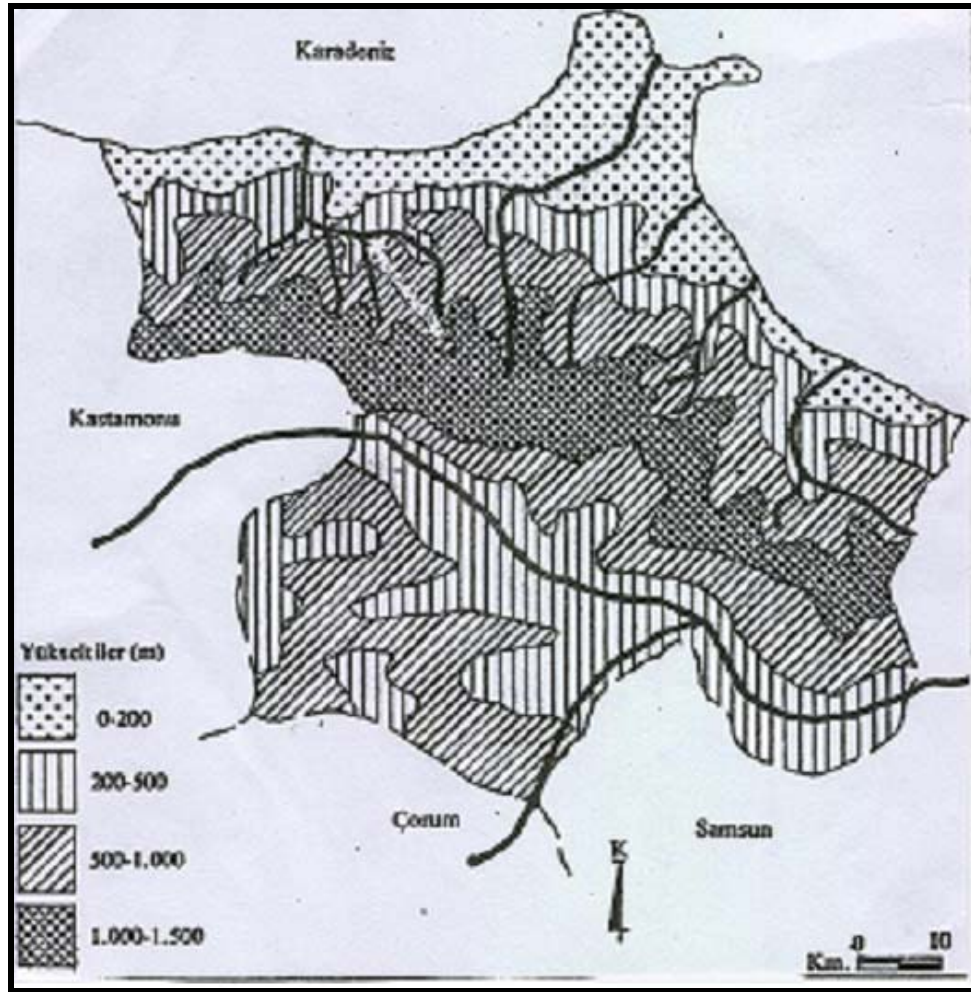
M.Ö. 70	Sinop'un Romalılar eline geçmesi
M.S. 1105	Boyabat ve Durağan'ın Danişmentlerin eline geçmesi
M.S. 1204	Sinop'un Trabzon Rum İmparatorluğu'na bağlanması
M.S. 1214	Sinop'un ilk kez Selçukluların eline geçmesi
M.S. 1261	Trabzon Rum İmparatorluğu'nun Sinop'u geri alması
M.S. 1263	Selçuklu ordusu ile Pervane M. Süleyman'ın Sinop'u Trabzon Rum İmparatorluğundan geri alışı
M.S. 1263	Pervane M. Süleyman tarafından oğlu Mehmet'in Sinop'a kendisine naip ataması
M.S. 1277	P. Süleyman'ın oğlu M. Mehmet'in babasının öldürülmesi üzerine Sinop'ta hükümdarlığını ilan etmesi
M.S. 1322	Pervaneoğlu Gazi Çelebi'nin Sinop'ta ölümü ve kızının babası yerine geçmesi
M.S. 1326	Candaroğlu Süleyman Paşa'nın Sinop'u Candaroğulları Beyliği'ne katması
M.S. 1340	Candaroğlu Süleyman Paşa'nın ölümü
M.S. 1340	G. İbrahim'in Candaroğlu Bey'i oluşu
M.S. 1345	G. İbrahim Bey'in ölümü
M.S. 1366	Celaaddin Beyazıt'ın (kötürüm) Candaroğlu Bey'i oluşu
M.S. 1392	Celaaddin Beyazıt'ın ölümü.
M.S. 1392	Yıldırım Beyazıt'ın Kastamonu ve Gökırmak vadisini ele geçirmesi
M.S. 1402	İsfendiyar Bey'in değerli hediyelerle Aksak Timur'dan eski topraklarını istemesi
M.S. 1431	Padişah II. Murat'ın Candaroglu İbrahim'in kızı Hümme Hatun'la evlenmesi
M.S. 1440	İsfendiyar Bey'in ölümü
M.S. 1440	T. İbrahim'in Candaroğlu Bey 'i oluşu
M.S. 1443	T. İbrahim'in ölümü
M.S. 1443	K. İsmail'in Candaroğulları Bey'i oluşu
M.S. 1459	K. İsmail'in Kastamonu'dan Sinop'a kaçması

M.S. 1459	Fatih Sultan Mehmet'in Kastamonu'ya gelişi
M.S. 1459	Kızıl Ahmet Bey'in Candaroğulları Bey'i oluşu
M.S. 1461	Candaroğulları Beyliği'nin kaldırılması ve topraklarının Osmanlılara katılması
M.S. 1461	Sancak olan Kastamonu'ya, Sinop, Ayancık (İstifan), Boyabat, Durağan ve Gerze kadılıkalarının bağlanması
M.S. 1844	Sinop'un Kastamonu'ya bağlı sancak oluşu
M.S. 1853	Rus donanmasının Osmanlı donanmasını Sinop'ta yakması
M.S. 1919	Atatürk'ün Samsun'a geçerken Sinop Limanı'na uğraması
M.S. 1920	Sinop'un bağımsız sancak oluşu
M.S. 1928	15 Eylül 1928 tarihinde Atatürk'ün ilk alfabe dersini Sinop'ta vermesi.

3.3 Topografya ve Jeomorfolojik Durum

Sinop'ta, Erfelek-Ayancık arasında yer alan dar kıyı düzlükleri hariç, topografya denizden iç kısımlara doğru yükselmektedir. Batı Karadeniz Bölgesi'nde yer alan İsfendiyar Dağları'nın doğu kısmı kenti boydan boya kaplamaktadır. Fazla yüksek olmayan bu dağ sırasının üzerinde yer yer yüksekliği 1500-1800 m arasında değişen tepeler ve doruklar vardır.

İsfendiyar (Küre) Dağları, 3. jeolojik zamanın başlarında meydana gelen Alp-Himalaya kıvrım kuşağı üzerinde yer almaktadır. Bu dağların en önemli özelliği genç ve yüksek olmalarıdır. Eski dağlar kadar aşınmaya uğramamışlardır. Kent sınırları içinde dağlar, fazla yüksek olmamalarına karşılık iç bölgelerle kıyı kesimi arasında ulaşımında yıllarca zorluk ve güçlük çıkarmışlardır. Kentin iç kısımlarla olan ilişkisinin sık ve devamlı olmamasından, gelişip büyümediği görülmektedir. Küre Dağları yörenin engebeli arazisini meydana getirmektedir. Kuzeybatıda yükselen dağlar merkez sahillerine 9 km yaklaşınca alçalmakta, kıyı ovalarını meydana getirmekte ve Gerze sınırından itibaren tekrar yükselerek Bafra Ovası'na ulaşmaktadır.



Şekil 3.3 Sinop yükselti haritası (T.C. Sinop Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2007)

Dağlar kent arazisinin % 80'ini kaplamaktadır. En yüksek tepeler, Ayancık'ta Çangal (1605 m), Erfelek Dağı (1763 m), Zindan (1050 m), Gerze'de Elma ve Köse Dağları (900 m), Uzunören (850 m), Göktepe ve Soyuk (1200 m), Boyabat'ta Dranaz (1345 m), Alaca (900 m), Karaağaç (850 m)'dir.

Dağlar arasında ve dağlarla sahil kesimi arasında kalan ovalar büyük düzlükler halindedir. En önemlileri Sinop ve Boyabat düzlükleridir. Boyabat Ovası'nı; Gökırmak, Arım, Gazidere, Asarcık düzlük ve ova vadileri meydana getirmiştir. Sinop Ovası ise Erfelek, Aksaz, Sarıkum kıyı düzlüklerinden oluşmuştur. Gerze yöresinde Çalvanlar Çayı'nın meydana getirdiği Dereyeri ve Güzelceçay boyunca uzanan vadi düzlükleri de kıyı ovalarına örnek olarak gösterilebilmektedir.

Boyabat, Durağan Yöresi'ndeki Kızılırmak Vadisi'nin dışında büyük vadiler yoktur. Akarsuların kendi adını verdikleri birçok küçük vadiler, aynı zamanda bölgenin arazi yapısı karakterini özetlemektedir.

Sinop kıyıları Karadeniz'in en girintili ve çıkıntılı kıyılarıdır. Sinop kıyıları, Doğu Karadeniz kıyılarına oranla dik ve sarp değildir. Yalnız Ayancık kıyıları engebeleridir. Dağlar burada kıyıya paralel uzanmakla beraber, doğudaki kadar denize yakın değildir. (T.C. Sinop Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2007)

3.4 İklim Özellikleri

Sinop, Doğu ve Batı Karadeniz iklim özelliklerinin iç içe geçtiği bir yörededir. Kentte mevsimler arası sıcaklık farkları pek fazla değildir. Yıl boyunca esen sürekli rüzgarlar etkili olmaktadır. Yazın birkaç gün dışında bütün yıl nemli ve yağışlı geçer. Sinop'un kuzey kesiminde Karadeniz iklim tipi egemendir, güney kesimlerinde ise kıyıya koşut olarak uzanan dağlar nedeniyle Karadeniz ikliminin etkisi giderek azalmaktadır. Bu bölgede yağışlar azalır, sıcaklık düşer, bozkır ikliminin etkileri görülmeye başlar. (T.C. Sinop Valiliği, 2006)

Çizelge 3.2 Sinop'a ait İstatistiki veriler
(www.meteor.gov.tr/veridegerlendirme/il-ve-ilceler-istatistik.aspx?m=SINOP)

SİNOP	Ocak	Şubat	Mart	Nisan	Mayıs	Haziran	Temmuz	Ağustos	Eylül	Ekim	Kasım	Aralık
Uzun Yıllar İçinde Gerçekleşen Ortalama Değerler (1975 - 2006)												
Ortalama Sıcaklık (°C)	6.9	6.3	7.4	10.7	14.8	19.6	22.7	23.0	19.8	15.9	12.0	8.8
Ortalama En Yüksek Sıcaklık (°C)	9.6	9.3	10.5	14.2	18.2	23.0	25.8	26.3	23.1	19.1	15.0	11.7
Ortalama En Düşük Sıcaklık (°C)	4.5	3.9	5.0	8.1	12.1	16.6	19.8	20.1	17.1	13.4	9.4	6.4
Ortalama Güneşlenme Süresi (saat)	2.3	3.1	4.1	5.1	6.7	8.8	9.4	8.5	6.9	4.8	3.2	2.2
Ortalama Yağışlı Gün Sayısı	15.1	12.6	12.7	12.3	10.2	8.6	5.9	6.9	8.6	12.6	12.5	15.9
Uzun Yıllar İçinde Gerçekleşen En Yüksek ve En Düşük Değerler (1975 - 2007)												
En Yüksek Sıcaklık (°C)	22.8	23.4	28.1	30.9	33.6	33.2	34.4	33.2	31.7	34.0	27.2	24.2
En Düşük Sıcaklık (°C)	-4.5	-7.5	-4.8	0.5	2.5	8.8	13.6	14.5	7.7	4.2	-0.4	-2.2

Kentte iki iklim karakteri hakimdir. Sahil kuşağında yer alan Merkez, Dikmen, Gerze, Erfelek, Ayancık ve Türkeli İlçelerinde iklim mutedil olup, yılın her mevsiminde yağış görülür. Dağların kıyıya paralel olması nedeniyle deniz iklimi içlerlere kadar giremez. Bu nedenle Boyabat, Durağan ve Saraydüzü İlçelerinde Karadeniz iklimi ile İç Anadolu'nun karasal iklimi arasında bir geçit bölgesi iklimi görülmektedir. (T.C. Sinop Valiliği, 2006)

3.5 Kentin Altyapı Sektörleri

3.5.1 Teknik Altyapı

Ulaşım, haberleşme, enerji gibi teknik altyapı sektörleri, sosyo-ekonomik gelişmede önemli rol oynayan temel sektörlerdendir. Teknik altyapıyı meydana getiren söz konusu sektörler yeterince gelişmeden, istenilen nitelikte bir sosyo-ekonomik gelişmenin sağlanması oldukça güçtür.

Sinop'ta teknik altyapı sektörlerindeki mevcut durumu, bu açıdan aşağıda ele alınmıştır.

Ulaşım

Sinop, Karadeniz Bölgesi'nde, karayolu ulaşımına engel teşkil eden oldukça engebeli bir coğrafyada yer almaktadır. Bununla birlikte, ulaşım büyük ölçüde karayolu ile sağlanmaktadır.

Sinop'u, başta İç Anadolu Bölgesi'nde yer alan kentler olmak üzere diğer kentlere bağlayan en önemli karayolu bağlantısı, Sinop-Samsun karayolu bağlantısıdır. Bölgenin engebeli yapısı sebebiyle virajlı ve meyilli olan bu yol, ağır tonajlı araç trafiğine uygun değildir. Bu yol Sinop'u, doğu istikametinde Samsun üzerinden Doğu Karadeniz'e, güneybatı istikametinde ise İç Anadolu'ya ve Ankara'ya bağlamaktadır.

Sinop'u Boyabat ve Taşköprü üzerinden İç Anadolu Bölgesi'ne daha kısa yoldan bağlayan Sinop-Kastamonu karayolu ise keskin virajları ve meyilli kesimleri sebebiyle pek fazla kullanılmamaktadır. Tünel geçişin de yer alacağı söz konusu güzergahı iyileştirmek için projeler hazırlanmış ve çalışmalara başlanmış bulunmaktadır.

Komşu kentler arasındaki karayolu bağlantılarını iyileştirmek amacıyla Karayolları Genel Müdürlüğü'nce yapılan diğer çalışmalar, Sinop-Samsun ve Sinop-Boyabat-Çorum güzergahlarını kapsamaktadır.

Karadeniz'e kıyısı bulunmasına rağmen Sinop'ta denizyolu ulaşımından tam anlamıyla yararlanılamamaktadır. Mevcut liman, gerekli donanımlara sahip olmadığından, genellikle

balıkçı barınağı olarak kullanılmaktadır. Belirli zamanlarda ise, yer yer yük taşınmasında ve yaz aylarında turistleri taşıyan yolcu gemilerince kullanılmaktadır.

Mevcut limanın eksikliklerinin giderilerek, limandan tam olarak faydalanılmasını sağlayacak liman iyileştirme projeleri, Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Havaalanları İnşaatı Genel Müdürlüğünce (DLH) hazırlanarak uygulamaya konulmuştur. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

Çizelge 3.3 Sinop Limanı iyileştirme projeleri
(2000 Yılı Yatırım Programı, 14 Ocak 2000 Tarih ve 23933 Sayılı Resmi Gazete)

Proje No	Proje Adı	Başlama ve Bitiş Tarihleri	Proje Tutarı (milyar TL)	1999 sonuna kadar yapılan harcama	2000 yılı Ödeneği
1996E020100	Sinop Limanı Fizibilitesi	1999-2000	10	-	10
1995E020350	Sinop Limanı Altyapı İnşaatı	1995-2007	42.750	-	1
1995E020350	Sinop Limanı 1.Kısım İnşaatı	1998-2002	6.413	-	1
1995E020350	Sinop Limanı İkmal İnşaatı	2002-2007	36.338	-	1
Toplam			85.511	-	13

Kentte, iki pisti bulunan bir havaalanı mevcuttur. 1. pist, 30 m genişliğinde ve 1.652 m uzunluğunda, 2. pist ise, 22 m genişliğinde ve 795 m uzunluğundadır. Sinop havaalanının terminal binası ve 5 uçaklık apronu bulunmaktadır.

Mevcut havaalanı, THY'nin elinde bulunan en küçük uçakların iniş ve kalkışına uygun olmasına karşın, yaz ayları dışında diğer aylarda yeterli yolcu talebi olmadığından, yılın büyük bir bölümünde kullanılmamaktaydı (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001) ancak, 2008 yılının Haziran ayından itibaren haftada 3 gün olarak Sinop'a uçuşlar gerçekleştirilmektedir.

Haberleşme

Sinop, 1984 yılında şehirler ve milletlerarası otomatik telefon görüşmesine kavuşmuştur. Türk Telekom Başmüdürlüğü bünyesinde il ve ilçeler dahil 12 araç 37 adet el telsizi, 7 adet sabit telsiz bulunmaktadır. İl ve ilçeler dahil 26 adet tek telefonlu köy ve mahal bulunmaktadır. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

Enerji

Kentte elektrik enerjisi ihtiyacı ulusal enerji sisteminden sağlanmaktadır. Elektrik enerjisinin Türkiye ve Karadeniz genelinde sanayi sektöründe sırasıyla % 22 ve % 25 oranlarında yoğun olarak kullanılmasının aksine, Sinop'ta konutlarda % 48 oranında tüketilmekte olup, enerji tüketiminde sanayi sektörü meskenlerden sonra gelmekte ve toplam tüketimin % 34'ünü oluşturmaktadır. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

3.5.2 Sosyal Altyapı

Sosyal altyapı, teknik altyapı ile birlikte, kalkınmanın temel kriterlerinden ve göstergelerinden biridir. Sosyal altyapı sektörlerinden eğitim, nitelikli eleman yetiştirme açısından önemi son derece büyük olan bir sektördür.

Sosyal altyapı sektörleri arasında bulunan eğitim ve sağlık sektörlerinde Sinop'taki mevcut durum aşağıda verilmiştir.

Nüfus

2000 Genel Nüfus Sayımı sonuçlarına göre, kentin toplam nüfusu 227.933'tür.

Nüfus büyüklüğüne göre Türkiye üzerinde 70. sırada yer alan Sinop'un yıllık nüfus artış hızı % -29,54'tür.

Nüfuslarına göre ilçeler Boyabat, Durağan, Ayancık, Gerze, Türkeli, Erfelek, Dikmen ve Saraydüzü olarak sıralanabilir.

Ekonomik koşullarının yetersiz olması nedeniyle Sinop'tan sürekli olarak kent dışına göç yaşanmaktadır. 1960 yılından sonra başka illere ve yurt dışına yönelen göç hareketi, kent

nüfusunun gelişimini olumsuz yönde etkilemiştir. Kentte doğurganlık düzeyinin düşük olması da nüfusun yavaş gelişmesinde önemli bir etkidir.

Karadeniz sahil şeridindeki Merkez, Ayancık, Gerze ile Türkeli İlçelerinin köylerinde dağınık bir kırsal yerleşme özelliği göze çarpmaktadır. İç kesimlerdeki Boyabat ve Durağan İlçelerinin köylerinde ise toplu yerleşme örneği görülmektedir. (T.C. Sinop Valiliği, 2006)

Eğitim

Sinop, mevcut eğitim kurumları bakımından yeterli bir seviyeye ulaşmış bulunmaktadır.

İlköğretim seviyesinde, kentlerde hemen her yerleşim biriminde okul mevcuttur. Kırsal yerleşim yerlerinin dağınık ve yeterli öğrenci olmaması gibi sebeplerle, her yerleşim biriminde okul bulunmayıp, merkez okul uygulaması şeklinde öğretim yapılmaktadır. İlköğretim seviyesinde, Türkiye ve Karadeniz ortalamasının da üzerinde bir okullaşma oranına sahiptir.

Ortaöğretim seviyesinde genel amaçlı liseler yaygındır. Ortaöğretim kademesindeki okullaşma oranı, ilköğretim kademesinin aksine Türkiye ve Karadeniz ortalamalarının biraz altındadır.

Yüksek öğrenim seviyesinde okullaşma oranı, hem diğer öğretim kademelerine göre, hem de Türkiye ve Karadeniz ortalamalarına göre oldukça düşüktür.

Sağlık

Sağlık sektöründe, sahip olduğu tedavi kurumları ve personel açısından ele alındığında, Sinop'un hem Karadeniz Bölgesi hem de Türkiye geneli itibarıyla yeterli durumda olmadığı söylenebilir.

Kentte 4 devlet hastanesi (toplam fiili yatak sayısı 488+104-SSK), 2 sağlık merkezi (Gerze Sağlık Merkezi fiili olarak hizmet vermekte yatak kapasitesi 10), 34 sağlık ocağı, 195 sağlık evi (161'i köy sağlık evi), 2 AÇSAP merkezi, 2 verem savaş dispanseri, ayrıca şehir merkezinde 1 halk sağlığı laboratuvarı, bir özel poliklinik ve Milli Eğitim Müdürlüğü'ne bağlı 1 sağlık eğitim merkezi bulunmaktadır. (T.C. Sinop Valiliği, 2006)

3.6 Kentteki Ekonomik Göstergeler

Sinop'ta ekonomi büyük ölçüde 1. derecede tarım, 2. derecede hayvancılığa dayanmaktadır. Karadeniz Bölgesi'nin orta kesiminde yer alan kentte, meyve ve sebze tarımı ağırlıklıdır.

Orman varlığı bakımından oldukça zengin olan Sinop'un maden varlığı bakımından zengin olduğunu söylemek mümkün değildir.

Çizelge 3.4 Sinop'ta arazi varlığı (Tarım İl Müdürlüğü, 2007)

Arazi Cinsi	Birim	2005	2006	2006/2005 Artış oranı % (+,-)
Tarım arazisi	hektar	231.170	231.170	0%
Mera alanı	hektar	13.037	13.037	0%
Orman alanı	hektar	320.209	320.209	0%
Diğer alanlar	hektar	34.821	34.821	0%
TOPLAM	hektar	599237	599237	0%

3.6.1 Tarım

Tarım, Sinop ekonomisinde ilk sırada yer almaktadır. 599.237 hektar olan kentin yüzölçümünün 231.170 hektarı tarım amaçlı olarak kullanılmaktadır.

Tarım, kentin coğrafi konumu ve toprak özellikleri sebebiyle tarla tarımı şeklinde gerçekleştirilmektedir. Bu sebeple, tarım yapılan arazilerin % 39,4 gibi büyük bir bölümü tarla tarımına ayrılmıştır. Tarla tarımına ayrılan araziler 119.754 hektardan oluşmaktadır.

Tarım arazilerinin büyük bir bölümü ormanlardan elde edildiğinden çok küçük, engebeli ve erozyona açık arazilerden oluşmakta, yüksek kesimlerde yer almaları sebebiyle de sulamaya uygun bulunmamaktadır.

Güneyde yer alan düz ve sulu arazilerde sebze ve meyve tarımı daha yaygın olarak yapılmaktadır. Sebze tarımına ayrılan araziler 4.128 hektar, meyve tarımına ayrılan araziler 1.259 hektardan oluşmaktadır. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

Tarımsal Üretim

Tarımsal üretimin % 75 gibi çok büyük bir bölümü tarla bitkilerinden oluşmaktadır. Tarla bitkilerinin % 70'ini tahıllar meydana getirirken, tahılların % 50'sinin de buğdaydan oluştuğu görülmektedir. Mısır ve pirinç ise buğdaydan sonra gelmektedir. Kentte buğday potansiyeli 20.000 ton/yıl kapasiteli iki un fabrikasına hammadde teminine yetecek miktardadır. Mısır ve pirinç miktarı ise mısırlı ve pirinçli patlamış çerez veya ezme fabrikaları için yeterli hammadde sağlayacak seviyededir.

Endüstriyel bitkiler (şeker pancarı) ve yumru bitkiler potansiyeli ise herhangi bir yatırım için yeterli hammadde olacak miktarlarda değildir. Bununla birlikte, yumru bitkilerin önemli bir bölümünü oluşturan patates miktarının, cips vb. için yeterli seviyede olduğu söylenebilir. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

Çizelge 3.5 Tarımsal üretim miktarları (Tarım İl Müdürlüğü, 2007)

Tarım Ürünü	Birim	2005	2006	2006/2005 Artış oranı % (+,-)
Sebze (Muhtelif)	ton	46.258,30	49.766,80	8%
Şeker Pancarı	ton	33.540	37.840	13%
Tütün	ton	119	33,6	-72%
Fındık	ton	1248	1302,9	4%
Patates	ton	14.960	5.435	-64%
Soğan, Sarımsak	ton	1425	284	-80%
Meyve (Muhtelif)	ton	19.433,50	20.047,20	3%
Yaş Üzüm	ton	71	70	-1%

Sinop'ta üretilen sebzenin çoğunluğunu meyvesi yenen sebzeler (kavun ve karpuz) oluştururken, yaprağı yenen sebzeler ikinci sırada yer almaktadır. Pazarlanma oranları dikkate alındığında büyük oranda ticari olarak sebze yetiştirildiği görülmektedir.

Üretim miktarı bakımından sebze üretimi ile paralellik arz eden meyveler arasında yumuşak çekirdekli ilk sırayı almaktadır. Tamamına yakını elma ve armudun oluşturduğu söz konusu meyveler yaş olarak tüketilmektedir.

Taş çekirdekli kızılcık, sert kabuklulardan kestane ve üzüm meyvelerinden dut en fazla üretilen meyve çeşitleridir. Bunlardan kızılcık ile yabani meyvelerden kuşburnu, meyve suyu üretiminde, dut ise pekmez üretiminde yerel olarak değerlendirilmektedir. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

3.6.2 Hayvancılık

Sinop'ta hayvancılık, engebeli kuzey kesimlerde birinci uğraş olarak yapılırken, tarıma elverişli toprakların yer aldığı güney kesimlerinde ise tarımın yanında ikinci uğraş olarak yapılmaktadır. Kent ekonomisinde hayvancılık, tarımdan sonra gelmektedir. Ticari işletme şeklinde hayvancılık yatırımları da söz konusu olmasına karşın hayvancılık genelde aile işletmeciliği şeklinde yapılmaktadır. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

Hayvan Potansiyeli ve Canlı Hayvan Ticareti

İlde küçükbaş hayvancılık yaygın olarak yapılmaktadır. Özellikle Boyabat, Durağan ve Gerze İlçelerinde küçükbaş hayvancılık temel uğraş durumundadır. Hayvancılık aile ihtiyaçlarını karşılamaya yönelik olarak yapıldığından canlı hayvan pazarlama oranları düşüktür.

Büyükbaş hayvan sayıları bakımından ele alındığında küçükbaş hayvan sayısına yakın büyükbaş hayvan varlığı olduğu görülmektedir. Genelde yerli ırklardan oluşan hayvan varlığını ıslah ederek et ve süt verimlerini artırıcı çalışmalara devam edilmektedir. Son yıllarda büyükbaş hayvancılığın ticari olarak yapılmaya başlandığı görülmektedir.

Küçükbaş hayvan potansiyelinde son yıllarda bir artış görülmekle birlikte ticari işletme sayısı sınırlıdır.

İklim ve bitki örtüsü, ilde arıcılık için uygun bir ortam oluşturmalarına rağmen bu potansiyel yeterince değerlendirilememektedir. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

Çizelge 3.6 Hayvan potansiyeli (Tarım İl Müdürlüğü, 2007)

Besi Hayvan Varlığı	Birim	2005	2006	2006/2005 Artış oranı % (+,-)
Manda	adet	3846	3340	-13%
İnek	adet	5284	4887	-8%
Dana	adet	6537	6753	3%
Boğa	adet	1057	1088	3%
Koyun	adet	103.165	100.940	-2%
Kıl keçi	adet	14.465	13.227	-9%
Tavuk	adet	208.760	164.840	-21%
Horoz	adet	52.190	41.210	-21%
Ördek	adet	2.080	1.415	-32%
Kaz	adet	660	430	-35%
Arı Kovanı	adet	21.507	21.840	2%

Hayvansal Ürünler Üretimi

Hayvansal ürünler içinde yumurta ilk sırayı almaktadır. Deri ile kırmızı ve beyaz et hariç, büyük bir bölümü aile ihtiyaçlarına ayrılan hayvansal ürünlerin pazarlanma oranları da düşüktür.

Avlanma ve üretim yoluyla çeşitli deniz ürünleri de elde edilen Sinop'ta en önemli deniz ürünü, Karadeniz'in simgesi olan hamsidir. Yıllık olarak avlanan hamsi miktarı yaklaşık 6.000 ton civarındadır. Diğer deniz ürünleri miktarı hamsi yanında çok az miktarda olup, toplam üretim miktarları yaklaşık 450 ton kadardır. Hamsi üretiminin azlığına karşın, Karadeniz'de çalışabilen yegane hamsi yağı ve unu fabrikaları Sinop'ta yer almaktadır. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

Çizelge 3.7 Hayvansal üretim miktarları (Tarım İl Müdürlüğü, 2007)

Hayvansal Üretim	Birim	2005	2006	2006/2005 Artış oranı % (+,-)
Hayvansal Üretim	ton	61.014,60	69.634,20	14%
Tiftik+Kıl Üretimi	ton	17,6	16,2	-8%
Et (Kırmızı)	ton	396	1.803	355%
Su Ürünleri (Balık, Karides, vb.)	ton	8,851	16,375	85%
Süt	ton	49,14	49,31	0%
Bal	ton	319	270	-15%
Yumurta	adet	32843,19	26.283,02	-20%

3.6.3 Ormancılık

Yüzölçümünün % 57'si ormanlarla kaplı Sinop, orman varlığı bakımından oldukça zengindir. Toplam orman varlığı 323.327 hektardır. Ormanların büyük bir bölümü koru ormanlarından oluşmaktadır. Koru ve baltalık ormanlarının çoğunluğu ise bozuk koruluklar ve baltalık ormanlardan meydana gelmektedir. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

Çizelge 3.8 Orman alanları dağılımı (Sinop Orman Bölge Müdürlüğü, 2007)

	Birim	ORMANSIZ ALAN	ORMANLIK ALAN		GENEL ALAN
			İğne Yapraklı	Yayvan Yapraklı	
TOPLAM ALAN	Hektar	244.020	164.423	158.904	567.347
			323.327		
TOPLAM	(%)	43	29	28	100
			57		

Çizelge 3.9 Orman ürünleri üretim-satış ve ağaçlandırma durumu
(Sinop Orman Bölge Müdürlüğü, 2007)

Ürün Türü		Birim	2005	2006	Artış oranı % (+,-)
ÜRETİM MİKTARI	Tomruk	m ³	96.259	124.773	30%
	Maden Direği	m ³	7.909	4.911	-38%
	Tel Direği	m ³	881	417	-53%
	Sanayi Odunu	m ³	9.226	6.957	-25%
	Kağıtlık Odun	m ³	48.129	86.837	80%
	Lif Yonga Od.	m ³	105.475	130.267	24%
	Yakacak odun	m ³	149.587	185.826	24%
	Sırk	Ster	506	1.258	149%
SATIŞ MİKTARI	Tomruk	m ³	96.263	118.288	23%
	Maden Direği	m ³	9.911	4.728	-52%
	Tel Direği	m ³	965	400	-59%
	Sanayi Odunu	m ³	8.940	7.043	-21%
	Kağıtlık Odun	m ³	51.007	84.997	67%
	Lif Yonga Od.	m ³	97.294	130.271	34%
	Yakacak odun	m ³	23.860	28.065	18%
	Sırk	Ster	674	1.677	149%
SATIŞ TUTARI	Endüstriyel odun	bin YTL	22.892.958	32.365.414	41%
	Yakacak odun	bin YTL	881.653	1.089.212	24%
	Toplam	bin YTL	23.774.611	33.454.626	41%
Toplam Ağaçlandırılan Alan		hektar	15	90	500%
Dikilen Fidan		adet	24.340	56.400	132%

Orman işletme müdürlüklerince, Sinop orman varlığının kalitesinin yükseltilmesine ve artırılmasına yönelik çalışmalar sürdürülmektedir. Bu kapsamda, her yıl yaklaşık belirli bir alan ağaçlandırılarak orman varlığına katılmaktadır. Orman varlığındaki zenginliğe rağmen orman ürünleri üretiminde kullanılacak niteliklerdeki kerestelerin elde edileceği baltalık orman varlığının sınırlı olması, ilde faaliyet gösteren orman ürünleri işletmelerini ithal

hammadde kullanmaya sevk etmektedir. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

3.6.4 Madencilik

Kentte çıkarılan madenlerden en önemlisini kuvars kumu teşkil etmektedir. Etibank Genel Müdürlüğü tarafından işletilen kuvars, Karadeniz Bakır İşletmeleri tarafından değerlendirilmektedir. Boyabat İlçesi, Akbelen Köyü mıntıkasında bulunan kömür ocağında yapılan sondaj çalışmalarında olumlu sonuçlar alınmasına rağmen işletme safhasında istenen verim alınamamıştır. Bundan başka işletmeye değer madene rastlanmamıştır. (T.C. Sinop Valiliği Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü, 2003)

3.7 Kentin Sanayi Durumu

Sanayi sektörü, ekonomik olarak gelişmişliğinin önemli bir göstergesidir. Kentlerin coğrafi konumları, doğal kaynak potansiyeli, tarım, turizm, ticaret ve hizmetler sektörlerinin gelişimi, sanayinin gelişmesi için birer altyapı oluşturduğundan, sanayinin gelişmesinde bu faktörler önemli rol oynamaktadır.

Sinop'ta ekonomi, tarım, hayvancılık ve ticaret sektörlerine dayalıdır. Ancak, söz konusu sektörlerin hasıl ettikleri katma değerlerin düşük olması, turizm ve hizmetler sektörlerinin yeterli desteği sağlayamaması, sanayi sektörünün yeterince gelişmemesinin sebepleri arasındadır. Bununla birlikte, sanayi sektöründe son yıllarda çok az da olsa bir gelişme görülmektedir. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

3.7.1 Sanayi Altyapısı

Sinop'ta biri Merkez, diğeri Boyabat İlçesi'nde olmak üzere iki küçük sanayi sitesi faaliyette, biri Ayancık, diğeri Durağan ve Gerze İlçeleri'nde olmak üzere üç küçük sanayi sitesi ise inşaat halindedir.

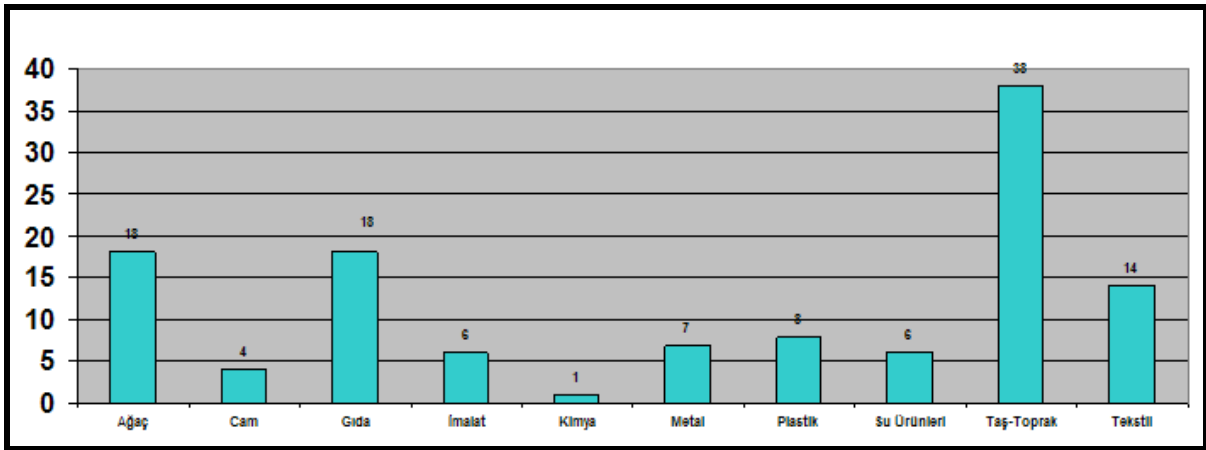
Sinop-Gerze yolu üzerinde yer alan ve Sinop'ta yeni faaliyete geçecek olan sanayi tesislerini bir araya getirecek olan Sinop 1. Organize Sanayi Bölgesinin altyapı inşaatı devam etmektedir. 100 hektarlık bir alan üzerinde yer alan organize sanayi bölgesinde 72 sanayi parseli yer alacak olmasına karşın talebin fazla olması üzerine 2. bir organize sanayi tesisi gündeme gelmiştir. Bu amaçla 2. organize sanayi bölgesinin yer seçimi yapılmış ve seçilen

yer Bakanlıkça onaylanmıştır. Halihazırda 2. organize sanayi bölgesi etüt aşamasındadır. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

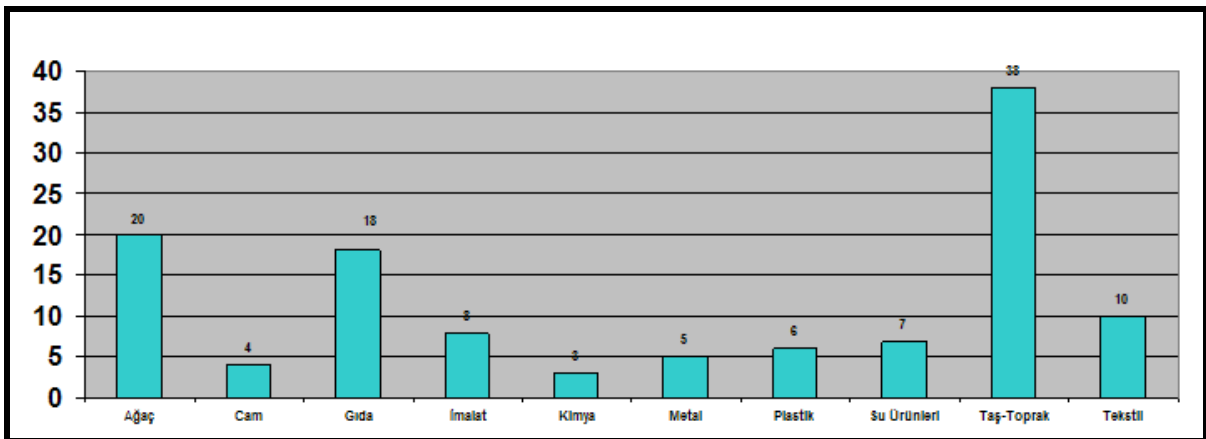
3.7.2 Sanayi Yatırımları

Sinop'ta sanayi sektörü, doğal kaynak potansiyelini değerlendirmeye yönelik olarak faaliyet gösteren taş ve toprağa dayalı sanayi ile gıda sektörü ağırlıklı bir yapıya sahiptir. Tekstil sektörü ise gelişme gösteren bir başka sanayi sektörü durumundadır. Sanayi tesisleri küçük ölçekli olup sezonluk çalışan deniz mahsulleri işleme tesisleri çoğunluktadır. İşsizlik nedeniyle göç veren bir şehir durumundadır. Genellikle iş alanları olarak kamu sektörü ağırlıklı olmak üzere ticaretle uğraşmaktadır. Kent genelinde işsiz sayısı 4355 olup bu sayı toplam nüfusun %3'üne tekabül etmektedir. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

Çizelge 3.10 Sanayi kuruluşları dağılım grafiği – 2006 (Sinop Valiliği)



Çizelge 3.11 Sanayi kuruluşları dağılım grafiği – 2007 (Sinop Valiliği)



- Gıda, tekstil, orman ürünleri, kimya, cam, taş ve toprağa dayalı imalat sanayi sektörlerinde faaliyet göstermekte olan 78 adet sanayi tesisi mevcuttur.
- Balık işleme sanayinde faaliyet gösteren küçük ölçekli 9 yatırım mevcuttur. Sektörün sağladığı toplam istihdam 90 kişidir.
- Gıda sanayinde faaliyet gösteren küçük ölçekli 9 yatırım mevcuttur. Sektörün sağladığı toplam istihdam 127 kişidir.
- Tekstil sanayi, kent için yeni bir yatırım alanı olmasına karşın tekstil yatırımları giderek artmaktadır.
- Taş ve toprağa dayalı sanayi, kentteki yatırımların en yaygın olarak yer aldığı bir sektördür. Toplam 34 işletmenin faaliyet göstermekte olduğu bu sektörde 1.486 kişi istihdam edilmektedir.
- Metal sanayinde üçü çivi ve tel fabrikası olmak üzere dört işletme faaliyette olup, toplam istihdamları 77 kişidir.
- Orman ürünleri sanayinde, beş işletme faaliyette bulunmaktadır. Kereste, parke ve yonga levha ile ders araçları üretilen sektörde faaliyette bulunan söz konusu işletmenin sağladığı istihdam ise 185 kişidir.
- Cam sanayinde, cam mozaik üreten iki işletme faaliyette bulunmaktadır. Söz konusu işletmelerin sağladığı istihdam ise 14 kişidir.
- Tütün işleme sanayinde, iki yaprak tütün bakım işletmesi mevcuttur. Söz konusu iki işletmenin sağladığı istihdam ise 334 kişidir.
- Kimya sanayinde, temizlik ürünleri üreten bir işletme mevcut olup 17 kişi istihdam edilmektedir. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

3.8 Kentin Ticari Durumu

Ticaret sektörü, üretim sektörleri ile hizmet sektörleri tarafından üretilen mal ve hizmetlerin, tüketicilere arz edildiği bir sektör olmakla birlikte, oluşturduğu katma değer ve sermaye birikimi yoluyla yeni yatırımlar için de kaynak oluşturan bir sektördür. Bu sebeple canlı bir ticari hayat ve oluşturulan katma değer, kentin sanayileşmesinin de bir göstergesi olmaktadır.

Ticaret sektörü, küçük esnaf veya işletmelerden meydana gelen, ağırlıklı olarak, tarımsal ve hayvansal ürünler, gıda maddeleri, giyim, ev araç ve gereçleri, inşaat malzemeleri ile diğer

tüketim mallarının alım ve satımlarının yapıldığı içe dönük bir yapı arz etmektedir. Kentin ticari hayatında pirinç ve tuğla önemli yer tutmaktadır. Pirinç üretim merkezi olan Sinop'ta pirinç hasadından sonra ticari hayatta bir canlanma görülmektedir. Mevsimlik bir ticari canlanmaya sebep olan pirince karşın Boyabat İlçesi'nde üretilen tuğla ve kiremit özellikle de üretildiği Boyabat İlçesi'nde canlı bir ticari hayatın sürekliliğine imkan sağlamaktadır.

Sinop, bir kıyı kenti olması sebebiyle, dış ticaret açısından ihracat fazlası bulunan şehirlerimizden biridir. İhracat kalemleri arasında tarım ürünleri, gıda maddeleri, tekstil ürünleri, toprak sanayi ürünleri ağırlıkla yer alırken, ithalat kalemleri arasında ise, kereste başta olmak üzere deri ve kösele ilk sırayı almaktadır. (T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, 2001)

3.9 Sinop Kenti ve Limanının Tarihsel Süreç Boyunca Gelişimi

Sinop, Anadolu'nun kuzey yönde uç noktası olan İnce Burun'a doğu yönde bağlanan Boztepe Burnu berzahında bir kale-şehir olarak kurulmuş ve tarih boyunca doğu yönünde gelişmiştir. Tarih boyunca kale dışına pek taşmayan şehir bir liman kenti özelliği taşımaktadır. (İl Kültür Müdürlüğü, 1992)



Şekil 3.4 Gravür Karadeniz Haritası – Sinop, Kırım, İstanbul Boğazı (Özcanoğlu vd., 2005)

Coğrafi konumunun özelliğinden dolayı Sinop, Antikçağlardan beri, Anadolu’yu Karadeniz’e açan önemli bir liman kentidir.

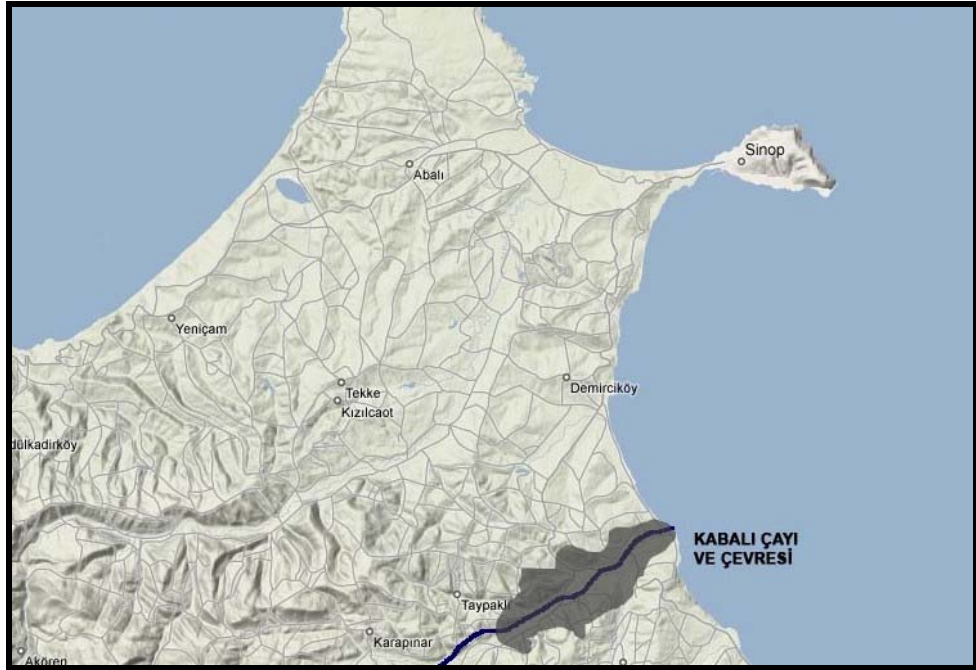
3.9.1 Sinop’ta İlk Yerleşimler

Sinop İlk Çağda “Paflagonya” adı verilen bölge içindedir. Anadolu’nun kuzey sahilleri ile Kırım Yarımadası arasında deniz ticaretinde önemli bir rol oynamıştır. Önemli bir doğal liman konumundadır. (İl Kültür Müdürlüğü, 1992)

Yapılan yüzey araştırmalarında Sinop’ta ilk yerleşim merkezinin Kalkolitik Çağ’a (M.Ö.4500-3000) kadar uzandığı görülmüştür. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)

1953 yılı ile 1987 ve 1988 yıllarında yapılan yüzey araştırmaları sonucunda tarih öncesi devreler aydınlığa kavuşmuştur. Karagöz Höyük’te yapılan kazılarda, İlk Tunç Çağı 1. dönemine ait (M.Ö.3000-2700) buluntular ortaya çıkarılmıştır.

Yapılan yüzey araştırması sonucunda çevrede çok sayıda tarih öncesi yerleşim yerlerine rastlanmıştır. Bu yerleşim yerleri sahil boyunca, nehir ağzlarında ve nehir vadileri boyunca iç kesimlere doğru yayılmaktadır. Ele geçen malzeme genel olarak İlk Tunç Çağı 1. ve İlk Tunç Çağı 2. döneme ait buluntulardır. Ancak Kabalı Çayı Vadisi’nde Erken Kalkolitik (M.Ö. 4500) yıllarına tarihlenen iki yerleşim yeri saptanmıştır. Bugün Sinop çevresinde en eski yerleşim alanı Kabalı Çayı Vadisi olarak belirlenmiştir. (İl Kültür Müdürlüğü, 1992)



Şekil 3.5 Kabalı Çayı ve çevresi

3.9.2 Sinop'un Kuruluşu

Batı Anadolu kıyılarındaki Yunan şehirlerinin ticaret ve kültürel ilişkilerinin Lidyalılar tarafından engellenmeye çalışılması, bunlardan biri olan Miletlileri yeni koloniler kurmak amacıyla Karadeniz'e buradan da Sinop'a itmiştir (Kuru, Çakmakoglu, 2004). Sinop, M.Ö. 756 yılında (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi) Miletliler tarafından kurulmuş ve bir deniz üssü halini almıştır. (Strabon, 1993)

M.Ö. 700 yıllarından itibaren bu bölgede ticari amaçlı kolonileştirme dönemi başlamıştır. Karadeniz kıyılarında Sinop Limanı dışında doğal liman bulunmadığından, Sinop Yarımadası'nın konumu gemicilerin dikkatini çekmiş ve bu nedenle Sinop kıyılarında ticari faaliyetlerde bulunulmuştur (Özcanoglu vd., 2005). Şehrin bu dönemde surlarla çevrili olduğu düşünülmektedir. (Kuru, Çakmakoglu, 2004)



Şekil 3.6 Sinop'un kuruluşuna ait şema

3.9.3 Hellen ve Roma Dönemi

Helenistik Dönemde Sinop Surları onarılmış, mabet ve tiyatro binaları yapılmış, kültüre büyük önem verilmiştir. Sinoplu ünlü düşünür Diogenes bu dönemde yetişmiştir. Sinop'ta doğan

Diogenes (M.Ö. 413-327) genellikle bir fıçı içerisinde yaşamını sürdürmüştür. Bu dönemin Sinop'un deniz ticaretinde de önemli bir yeri vardır. Zeytin, zeytinyağı, amphora üretilerek ihraç edilmiş (Özcanoglu vd., 2005) ve ekonominin canlanması sağlanmıştır.

Sinop Surları, M.Ö. 183 yılında, bölgede Pontus hakimiyeti mevcut iken bugünkü sınırlarına kavuşturulmuştur. Büyük Mithridates şehri mabetler, tersaneler ile süslemiştir. (Kuru, Çakmakoglu, 2004)

M.Ö. 70 yılında Roma hakimiyetine giren Sinop, Romalı toplulukların şehre gelerek yerleşmesi üzerine, kalenin dışında bugünkü Ada Mahallesi'ne doğru gelişmiştir (Kuru, Çakmakoglu, 2004). Böylelikle ilk defa, şehir surlarının dışına çıkmış ve şehir, sur dışına doğru genişlemeye başlamıştır.



Şekil 3.7 Roma Dönemi'ne ait gelişim şeması

Romalılar, daha çok Ege ve Akdeniz ticaretine önem verdiğinden, Sinop'un ticari önemi Romalılar döneminde azalmıştır. Buna rağmen, Sinop'ta Romalılardan kalma birçok eser bulunmaktadır. Demirci Köyü yakınlarındaki köprü bu eserlerden biridir. (Özcanoglu vd., 2005)

Helen ve Roma Döneminde Sinop, kültürel açıdan en parlak dönemini yaşamıştır.

3.9.4 Bizans Dönemi

395 yılından sonra başlayan Bizans Döneminde, Sinop'ta Hristiyanlık inancı yayılmıştır. Bu inanç doğrultusunda birçok dinsel yapılar ve eserler oluşturulmuştur. Balatlar Kilisesi, bu dönemin en güzel yapıtlarındandır. Ayrıca, kaleler onarılmış, uzaklardan şehre su yolları yapılmıştır. (Özcanoglu vd., 2005)

3.9.5 Selçuklular Dönemi

Bu dönemde, Sinop'a yerleştirmek için diğer Selçuklu şehirlerinden zengin ve saygıdeğer Müslümanlar getirilmiş ve Müslüman mahalleleri oluşmuştur.

Selçuklular Dönemi Sinop'un en önemli imar dönemidir. Çok sayıda yapı ustaları Sinop'a getirilmiş (Ülkütaşır, 1949), şehir baştanbaşa imar edilmeye başlanmıştır. Kiliseler camiye dönüştürülmüş, kalenin yıkıntıları tamir edilmiş, Sultanın emri ile bir iç-kale yaptırılmıştır (Özcanoglu vd., 2005). İç-kalenin içinde bugünkü cezaevinin yerinde bir tersane yaptırılmıştır. Sinop'un stratejik konumu, doğal limanı yanı sıra gemiler için gerekli kerestenin tedarikine elverişli olması da Sinop'ta bir tersane yapılmasının sebeplerindendir.

Sinop Kenti'nin Selçuklu Devrindeki gelişimi sur içinde gerçekleşmiştir. İç-kale, tersaneden dolayı daha askeri bir özellik taşıırken, kale içindeki Alaaddin Cami'nin bulunduğu bölge şehir merkezi durumundadır. Ayrıca Sinop şehri ve limanı, bu dönemde önemli bir denizcilik üssü konumundadır. (Kuru, Çakmakoglu, 2004)

3.9.6 Beylikler Dönemi

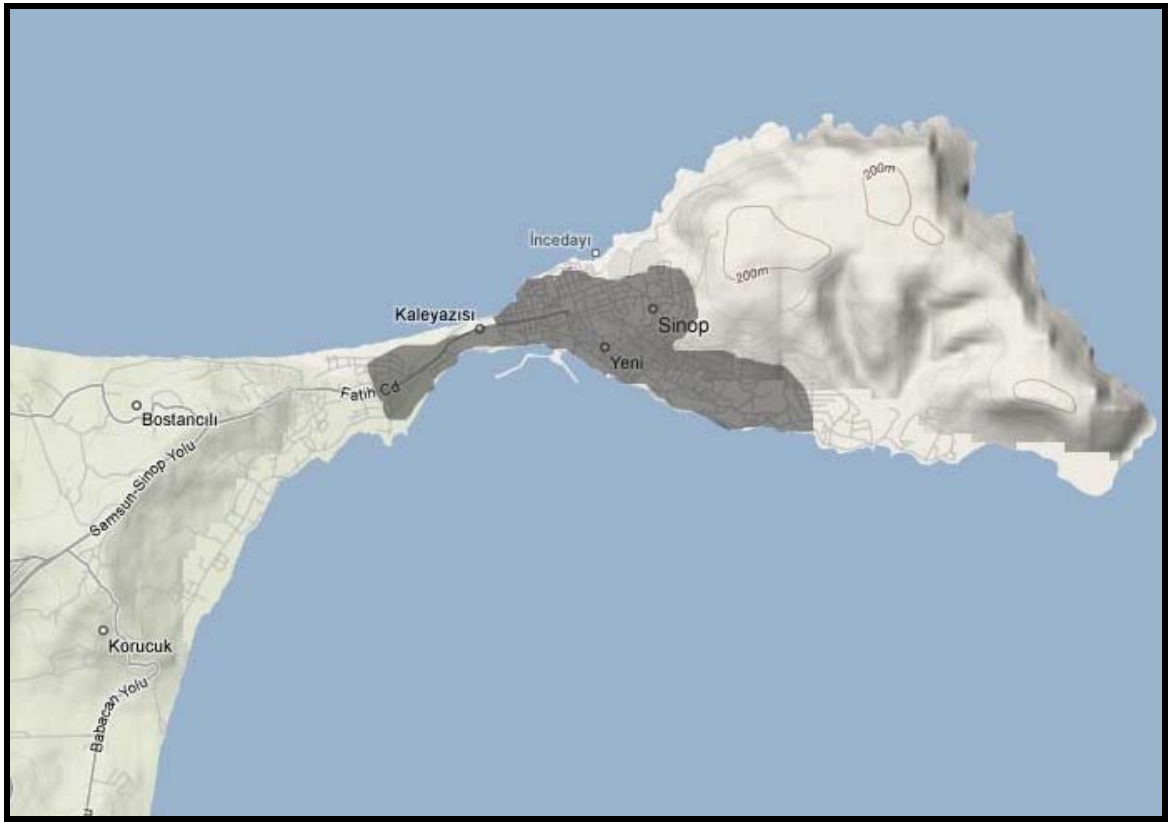
Şehrin Selçuklu zamanındaki gelişimi, Candaroğulları Beyliği döneminde de devam etmiştir. Candaroğulları İç-kaleyi ve içerisindeki eserleri tamir etmenin dışında yine kale içerisine yaptırdıkları cami ve çeşmelerle şehrin gelişmesine katkıda bulunmuşlardır. (Kuru, Çakmakoglu, 2004)

Bu devirde Sinop, tersanelerinde gemi yapılan işlek bir ticaret limanı olma özelliğini korumaktadır (Merçil, 1991). Ticari faaliyetler bakımından büyük ölçüde gelişim göstermiştir. Sadece liman değil aynı zamanda tersane de en verimli dönemlerinden birini yaşamıştır. (Kuru, Çakmakoglu, 2004)

3.9.7 Osmanlı Dönemi

Sinop Limanı, askeri ve ekonomik öneminin farkında olan Fatih Sultan Mehmet tarafından 1461 yılında Osmanlı Devleti'ne katılmıştır. (Yücel, 1991)

Bu dönemde Kastamonu'ya bağlı önce kaza, sonra sancak olan Sinop, 1487 tarihine göre onüçü Müslümanlara, yedisi Rumlara ait yirmi mahalleden meydana gelmekte, mahalleler bir cami veya bir kilisenin adını taşımaktadır (Ünal, 1999). Kale içinde Türkler, sur dışında Boztepe'ye doğru alanda ve sahilde ise gayrimüslimler yerleşmiştir (Kuru, Çakmakoglu, 2004).



Şekil 3.8 Osmanlı Dönemi'ne ait gelişim şeması

Ticaret yollarındaki değişiklik sonucu 1530 yılında görülen nüfus azalmasını önlemek amacıyla halk bazı vergilerden muaf tutulmuştur (Ünal, 1999). Müslim ve gayrimüslim olarak ayırt etmeden belli durumlarda uygulanan vergi muafiyeti semeresini XVII. yüzyılda göstermiş, Evliya Çelebi kale içinde ve dışında olmak üzere Sinop'taki mahallelerin sayısını yirmi dört olarak vermiştir (Özcanoglu vd., 2005). Şehirdeki bu gelişme daha çok tersane ve donanma kaynaklıdır. Çünkü Sinop'ta tarım ile uğraşanların yanı sıra bir kaleye, limana ve tersaneye sahip olmanın gereği başka meslek gruplarını da oluşturmuştur. Sinop Kalesi'ndeki

muhafızlara ok yapanlar, gemiler için kereste kesenler, gemilere gözcülük yapanlar gibi. (Ünal, 1999)

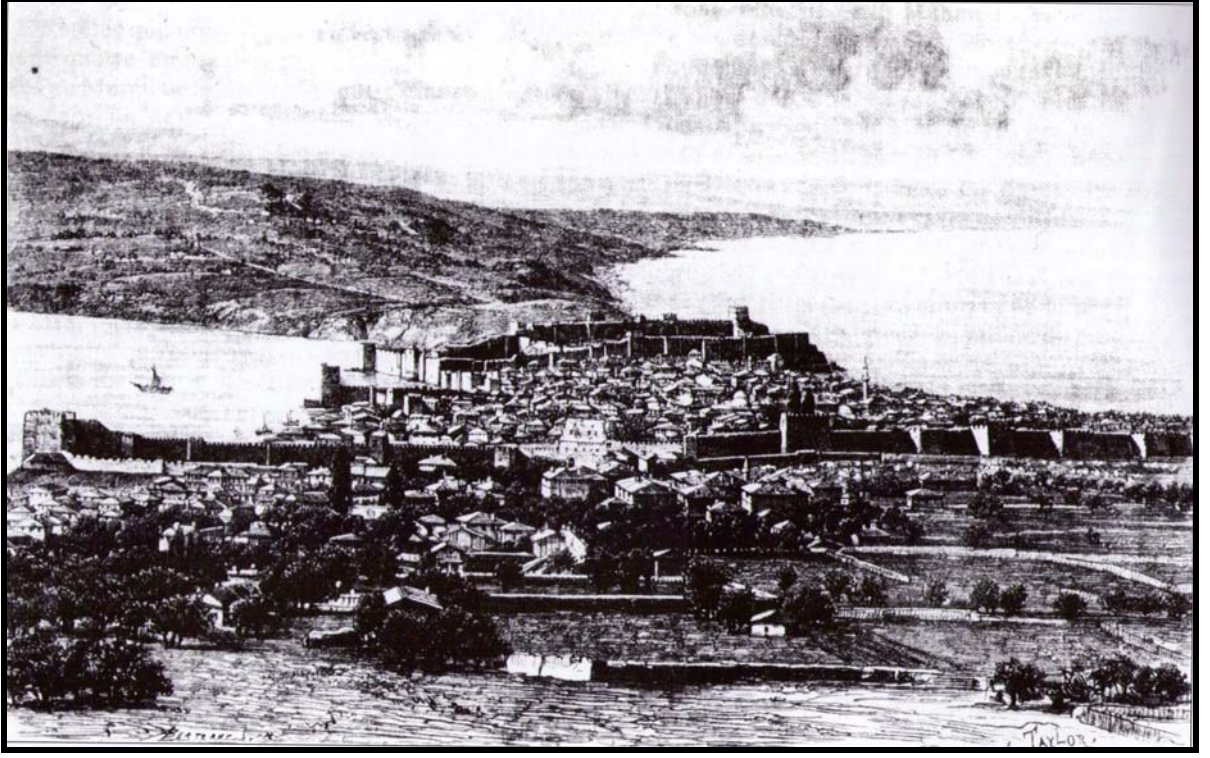


Şekil 3.9 17. yüzyılda Sinop (Özcanoğlu vd., 2005)

18. yüzyılda başlayan özellikle de 19. yüzyılda sıklaşan Osmanlı Rus savaşları Sinop Kale'sini canlı tutmuş, hatta günümüzde park olan yerde bir tersane daha yapılmıştır (Başoğlu, 1978). Ortaçağ Sinop'unun ikinci tersanesi olan bu tersane, konumu gereği donanmanın artan gemi ihtiyacına cevap vermek üzere de askeri özellik kazanmıştır. (Kuru, Çakmakoglu, 2004)

1853 yılında Ruslar tarafından gerçekleştirilen Sinop baskınında Osmanlı savaş gemileri büyük ölçüde tahrip edildikten sonra bunlarla ilgili deniz okulu ve tersaneler de zarar görmüş, her ne kadar 1855 yılındaki Kırım Savaşı sonrasında zararı karşılamak amacıyla bir tersane ve yapım atölyesi inşa edilmişse de 1856 yılında imzalanan Paris Antlaşması ile Karadeniz'in Osmanlı ve Rusya için tarafsız hale getirilmesi sonucu Karadeniz'deki tersaneler ile birlikte Sinop Tersanesi de atıl bir halde bırakılmıştır. (Kara, 1995)

Savaşlar sırasında şehrin kuzey ve güney surlarının tahrip olmasına karşın doğu ve batı surları ile İç-kalenin sağlam durumda olması, dönemine ait resimlerden görülmektedir.

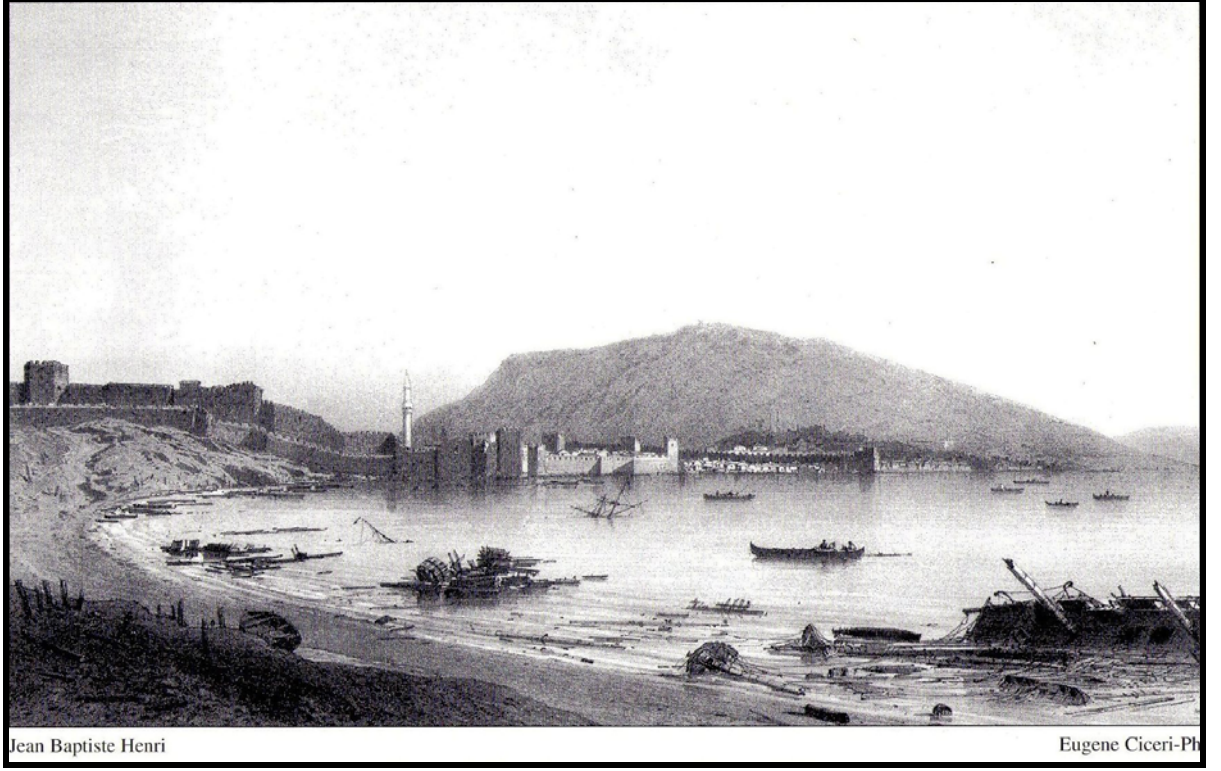


Şekil 3.10 19. yüzyılda Sinop (Özcanoğlu vd., 2005)

Sağlam durumdaki İç-kalenin güneyinde 1856 yılına kadar tersane olarak kullanılan alanda 1885 yılında cezaevi yaptırılmıştır. (Hüseyin Hilmi, 1923)

Böylece Selçuklu ve Candaroğlu Devrindeki gibi olmasa da Osmanlı Döneminde de yüzyıllar boyunca önemini devam ettiren Sinop Limanı ve Tersanesi, 1853 yılında gerçekleşen Rus baskınından sonra ortaya çıkan Kırım Savaşı neticesinde uluslararası bir antlaşma ile Sinop Limanının askeri amaçlı etkinliğinin yasaklanması sonucu işlevini kaybetmiş ve (Esemenli, 1990) bir daha eski parlak günlerini bulamamış, ticari itibarı kaybolmaya başlamış ve şehir iyice küçülerek kale içine çekilmiştir (İl Kültür Müdürlüğü, 1992). Karadeniz’de ticari ağırlık noktası Samsun ve Trabzon olmuş ve bu kentlerin çevre yollara sahip olmasıyla ticaret hareketlenmiştir. (Özcanoğlu vd., 2005)

Osmanlı Devrinde de şehrin gelişimi büyük ölçüde sur içinde yapılan camiler, türbeler, hamamlar, çeşmeler ve hanlar ile devam etmiştir. Ayrıca, 18. yy.da başlayan Rus tehlikesi sebebiyle Sinop daha çok bir askeri üs özelliği kazanmış ve kale ve surların tamiri dışında paşa tabyaları ve kışlalar gibi savunma yapıları da yapılmıştır.



Şekil 3.11 Rus Baskını sonrasında Sinop (Özcanoğlu vd., 2005)

3.9.8 Milli Mücadele Döneminde Sinop

Sinop 30 Ekim 1918 Mondros Ateşkes Antlaşmasının imzalandığı tarihlerde, Kastamonu Vilayeti'ne bağlı bir sancak merkezidir. Merkez kaza dışında, Ayancık, Boyabat ve Gerze diğer kazalarıdır. Sinop nüfusunun bu tarihlerde 30.000 civarında olduğunu bilinmektedir.

Sinop, Tanzimat'ın ilanından sonra Kastamonu'ya sancak olmuştur. 1921 yılında ilk matbaa kurulmuş ve 1922 yılından itibaren de "Sinop" isimli haftalık gazete basılmıştır. 1924 yılında Kastamonu'dan ayrılarak il haline getirilmiştir. (Özcanoğlu vd., 2005)

3.9.9 Cumhuriyet Döneminde Sinop

1924 yılında Sinop'ta yaşamakta olan Rumlar ile Yunanistan'da yaşayan Türkler yer değiştirmişlerdir. 9 Ekim 1924'te Rıza Nur Kütüphanesi hizmete girmiş, 1932 yılında halkevi açılmıştır. 1926 yılında Kibrit Fabrikası kurulmuş, 1935 yılında Sinop Elektrik İşletmesi hizmete girmiştir. 1941 yılında Pervane Medresesi müze olarak yeniden işlevlendirilmiştir. 1950 yılında NATO üssü kurulmuştur. (Özcanoğlu vd., 2005)

3.9.10 Günümüzde Sinop

Antik çağdan beri parlak ve yoğun bir ticari ve kültürel yaşantıya sahip olan Sinop, bu niteliğini Bizans, Selçuklu, Candaroğlu ve Osmanlı yönetimlerinde de sürdürmüş, ayrıca kale ve tersanesi ile bölgenin en önemli askeri üslerinden biri olmuştur. Bu durumunu Sinop Baskını'ndan sonra kaybetmeye başlayan kent, sur dışına güneydoğu yönde azınlık yerleşmeleri ile batıya doğru ise yönetim ve eğitim gibi kamu hizmetleri yerleşmesiyle çıkmıştır. Ulaşım şebekesi olarak Antikçağdan beri geometrik yapısını koruyan Sinop'un ulaşım omurgasını, Boyabat yolu ile bu yolun şehir içindeki devamı olan Sakarya, Cumhuriyet ve Fatih Caddeleri oluşturmaktadır. Bu eksendeki en önemli dikey bağlantı, Valilik ve Belediye Binaları önünden geçen Gazi Caddesi'dir. Kent yerleşiminde, Yeni Mahalle yüksek gelirli memurların, Camikebir Mahallesi zengin tüccar, serbest meslek sahibi ve esnaf ailelerin, Gelincik Mahallesi ise taşradan yeni gelmiş olanların yerleştikleri alanlardır. Batıda Gelincik, Kuzeydoğuda İncedayı ve Kefevi, doğuda Ada Mahalleri düşük gelirli grupların yerleşim yerleridir.



Şekil 3.12 Mahalleler ve ana ulaşım aksı

3.10 Yerleşim Alanları

3.10.1 Kentsel Alanlar

Sinop, Karadeniz Bölgesi'nde kuzeye çıkıntı yapan Boztepe Yarımadası üzerinde üç tarafı denizlerle kaplı ve yaklaşık 6 km uzunluğunda bir yarımada üzerinde bulunan coğrafi semer üzerine yerleşmiştir. 41-42° kuzey enlemlerinde 34-35° doğu boylamları arasında yer almakta olup, Türkiye'nin en kuzey noktasında bulunmaktadır. Kentin doğu ve güneydoğu sınırlarında Samsun, batı sınırında Kastamonu, güney sınırında ise Çorum yer almaktadır. Kent merkezinin gelişimi heyelanlardan dolayı olumsuz etkilenmektedir. Dağların konumu itibarıyla şehre ulaşım ağının gelişmemiş olması, şehrin gelişimini de olumsuz yönde etkilemiştir.

Kentin deniz kıyısı toprakları yaklaşık 175 km uzunluğunda olup, yüzölçümü 5842 km²'dir. Kentin kuzeyinde Merkez İlçesi, batısında Ayancık ve Türkeli, güneyinde Boyabat ve Durağan, doğusunda ise Gerze İlçeleri bulunmaktadır. Sinop'un Merkez İlçesi ile birlikte toplam 9 ilçesi, 6 bucağı, 469 köyü vardır. Yerleşik alanlarda kişi başına düşen yeşil alanlar 7m²/kişi den az, gelişme alanlarında ise, 7m²/kişi den fazladır. Sinop merkezi ve mücavir alan sınırlarının 611 hektarı planlıdır. Kentin 2390 hektarlık alanında 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı, 611 hektarlık alanında 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı bulunmaktadır.

İl merkezinde eski yerleşik alanlı nüfus 350/400 kişi/ha'dır.

Sanayi alanları kentin mücavir alan sınırları içinde yer almaktadır ve kentleşme sürecine etkisi olmamıştır. (T.C. Sinop Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2007)

3.10.2. Kırsal Alanlar

Sinop kırsal alanlarında gerek tarımla uğraşanlar gerekse tarım dışı sektörlerde çalışanlar gelir düşüklüğü nedeniyle geçim sıkıntısı çekmektedir. Kentte kırsaldan merkeze, merkezden diğer büyük şehirlere göç yaşanmış ve yaşanmakta, bu nedenle köylerde nüfus hem azalmış hem de yaşanmış durumdadır. (T.C. Sinop Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2007)

3.11 Binalar ve Yapı Çeşitleri

Kent merkezinin doğusunda küçük sanayi tesisleri, kuzeyinde askeri alan bulunmakta, kent merkezinde ticaret, sosyal donatı ve kamuya ait idari tesisler yer almaktadır. Merkeze yakın eski mahallelerde genelde yerli aileler yaşamaktadır. Kent merkezinin kuzey batısında her

birinin kendine ait bahçesi bulunan tarihi Sinop evleri yer almaktadır. Ayrıca merkezin güney kesiminde turizm amaçlı kullanılan bahçeli evler bulunmaktadır.



Şekil 3.13 Şehir merkezinden bir görünüm



Şekil 3.14 Sinop'ta turizm amaçlı kullanılan bahçeli evler

Kent merkezinde ilk yerleşim çok eski çağlara dayanmasına rağmen günümüze kadar gelen yapıların büyük çoğunluğu Osmanlı Dönemi yapılarıdır. Mimari karakteristik açısından yapılar değerlendirildiğinde, Anadolu’da yer alan geleneksel mimarinin izleri Sinop’ta da aynen görülmektedir diyebiliriz. Özellikle ormanın ve doğal olarak ağacın bol olması nedeniyle konutlar, genellikle taş zemin kat üzeri ahşap malzemedен yapılmıştır. Eski yapılar genellikle iki ve üç katlı olarak düzenlenmiştir. (Yılmaz, 2006, b)



Şekil 3.15 Tarihi doku ve yeni yapılaşmanın bir arada görünümü

Sinop Kenti çok sayıda tarihi eseri bulundurması bakımından tarihi ve estetik bir görünüme sahiptir. Bu yapılar modern binalar ile yan yanadır. Şehir merkezinde yer alan tarihi yapılar günümüzde artık yerlerini yeni yapılara terk etmektedir. Sinop kent merkezinde bulunan önemli yapılardan bazıları hala özgün özellikleri korunarak kullanılmakta ise de bir kısmı yıkılarak yerine yeni yapılar yapılmış, bir kısmı da terk edilmek suretiyle kullanılmaz duruma gelmiştir. (Yılmaz, 2006, b)



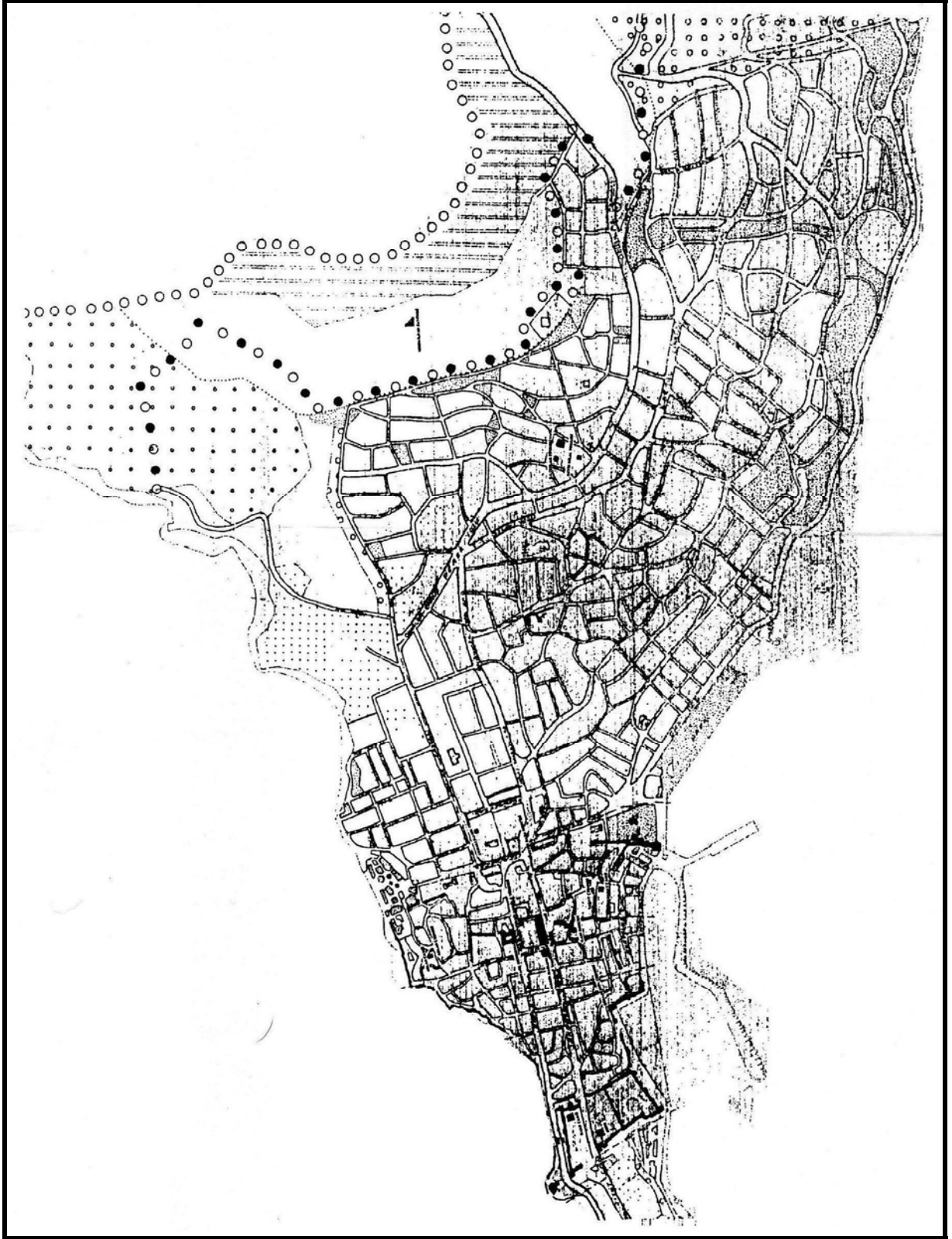
Şekil 3.16 Tarihi doku ve yeni yapılaşmanın bir arada görünümü



Şekil 3.17 Eski Sinop'ta bir sokak görünümü

Kentte görülen konut açığı yapılan imar tadilatları ve yeni mesken alanları açılarak giderilmeye çalışılmaktadır. Kullanılmakta olan İmar Planı 1988 yılında İller Bankası tarafından yapılmış olup, ihtiyaca yeterli olduğu kabul edilmektedir. Şehrin bazı kesimlerinde heyelan tehlikesi olduğundan bu yöndeki yapılaşma sınırlandırılmıştır. Bunun

yanında Ada Mahallesi ve Karakum Mevkiinde yapılaşma hızla sürmektedir. (T.C. Sinop Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, 2007)



şekil 3.18 1988 tarihli 1/5000 Ölçekli Sinop İmar Planı (İller Bankası Genel Müdürlüğü)

3.12 Tarihi, Kültürel, Arkeolojik ve Turistik Yapılar

Sinop Kalesi

Sinop Kaleleri ilk defa M.Ö. 2000’de yaşayan yerli kavim Gaskalılar zamanında kurulmuş, Grek, Pontus, Roma, Selçuk ve Osmanlılar Döneminde büyütülerek onarılmıştır. Kalenin bugünkü sınırlarına M.Ö. 72 yılında Pontus Kralı Mitridates Eupatour zamanında ulaşmış ve daha sonraki devirlerde tamirat ve ilaveler yapılmıştır.

Anadolu’ya Türklerin yerleşmesini izleyen yıllarda İç Anadolu’yu ve Sivas’ı Karadeniz’e bağlayan yol üzerinde olması nedeniyle Sinop’un önemi artmış ve 1214 yılında Selçuklu Hükümdarı Keyhüsrev tarafından ele geçirilmiştir. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)



Şekil 3.19 Sinop Kalesi



Şekil 3.20 Sinop Kalesi (www.sinop.gov.tr)

Sinop Tarihi Cezaevi

Tarihi Sinop Cezaevi, 1214 yılında şehrin Selçuklular tarafından alınışının anısına Sultan İzzettin Keykavus tarafından yaptırılan İç-kalenin içinde yer almaktadır. 1877 yılında kullanılmaya başlanmıştır. Cezaevini çevreleyen İç-kale 11 adet burç ile desteklenmiştir. Burçların yüksekliği denize hakim güney bedende 32 m.ye kadar ulaşmaktadır. Kuzey-güney konumlu ve üzerinde 5 adet burç olan bedende ise 22 m yüksekliğe ulaşmaktadır. Sur bedenleri 18 m yüksekliğinde 3 m kalınlığındadır. Sur bedenlerinin ve burçların yapımı sırasında Arkeik, Klasik ve Helenistik devirlere ait çok sayıda yapıların mimari unsurları yoğun bir şekilde devşirme olarak kullanılmıştır. Bir nevi mimari parçaların bir araya toplandığı bir müze şeklindedir.

İç-kale, yapılışından itibaren aynı zamanda tersane olarak kullanılmıştır. Tersaneye ait 2 büyük kemer sonradan kapatılmış olup güney bedende hala görülebilir durumdadır.

Sinop Cezaevi yaklaşık 13.000 m²'lik bir alana sahiptir. İki katlı, geniş (U) planlı, kesme taştan yapılmış bir yapıdır. Giriş, önde merdivenli orta kısımdan yapılmış, rahat bir plana sahip yapıdır. Sırtını batı duvarına çevirmiş ve avluya açılmış yapının 28 odası mevcuttur. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)



Şekil 3.21 Sinop Cezaevi 2. Kısımdan görünüş

Binanın önünde tek kubbeli bir Osmanlı hamamı vardır.

İç-kale burçları 1560 yılından itibaren zindan olarak kullanılmıştır. Zindanda ilk yatanlar, 1560'lı yıllarda çıkan bir ayaklanmada yağmacılıkla suçlanan İbrahim ve Mehmet adında iki şahıstır. Zindanların bir başka misafiri ise 1713'te Kırım Hanı Devlet Giray'dır.

Evliya Çelebi Sinop Zindanını şöyle anlatır: “Büyük ve korkunç bir kaledir. 30 demir kapısı, dev gibi gardiyanları, kolları demir parmaklıklara bağlı ve her birinin bıyığından 10 adam asılır nice azılı mahkumları vardır. Burçlarında gardiyanlar ejderha gibi dolaşır. Tanrı korusun, oradan mahkum kaçtırmak değil, kuş bile uçurtmazlar.” (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)

Kefevi Camii

Kefevi Mahallesi'nde bulunan bu caminin Şeyh Mahmut Kefevi tarafından yaptırıldığı bilinmektedir. Harap bir halde iken Sancak Mutasarrufu Bekir Paşa tarafından 1896 yılında tadilen yaptırılmıştır. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)

Meydan Kapı Camii

Sakarya Caddesi üzerinde bulunan bu camiinin ilk yapılış tarihi belli değil ise de Şeyh Ömer Efendi tarafından yaptırıldığı vakıf kayıtlarından öğrenilmektedir. 1878'de ise Mutasarruf Ahmet Kamil Paşa tarafından Kanuni Sultan Süleyman'a izafe edilmek üzere tamir edilmiştir. Camiinin ahşap minaresi Sinop minarelerinin en güzel örneklerindendir. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)

İsfendiyoğulları Türbesi

Alaaddin Camisi avlusunda bulunan türbe Candaroğulları'ndan Celalettin Beyazıt ile oğlu İsfendiyar ve İsfendiyar'ın oğlu İbrahim Beylerle bu aileye mensup sekiz zatın kabrini ihtiva etmektedir. Türbenin hangi tarihte ve kimin tarafından yapıldığı bilinmemektedir. İçindeki sandukalar Türk taş işleme ve oymacılığının güzel örneklerindendir. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)

Cee Sultan Türbesi

Sinop Gerze İlçesi ee Sultan Köyü’nde bulunan türbe Selçuklular döneminden kalma bir yapıdır. Türbe dikdörtgen planlı, tek katlı ve tek mekanlı bir yapıdır. Kesme taştan yapılmış kemerli bir kapısı olup, kapı üzerinde Selçuklu dönemi yazı sitilinde yazılmış bir kitabesi vardır. Türbe binası içinde ee Sultan ve akrabalarına ait olduğu sanılan sekiz adet mezar bulunmaktadır. Türbe binası aynı zamanda cami olarak kullanılmaktadır. Çevredeki köylülerce her yıl yapılmakta olan hıdrellez burada kutlanmaktadır. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)

Balatlar Kilisesi

Bizans dönemine ait bir yapıdır. Geniş bir alana yapılmış büyük bir avlu, havari simetrik planlı bir mekandır. şapel ve diğer mekanlardan oluşan kilise, tümüyle dikdörtgen yapılıdır. şapel tavanı ve giriş mekanında boyalı freskler günümüze kadar bozulmadan kalabilmiştir. Bizans dönemi özelliklerini yansıtan güzel bir örnektir. Tüm duvarlarda dört sıra tuğla kullanılmıştır. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)



şekil 3.22 Balatlar Kilisesi (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)

Arkeoloji Müzesi

1921 yılında Sinop ve çevresinde dağınık bir halde bulunan tarihi eserler toplanarak bir araya getirilmiş ve o zamanda ortaokul binası olarak kullanılan Mekteb-i İdadi’de koruma altına alınmıştır. Ancak zaman içinde binanın yetersiz kalması sonucu bugünkü müze binası 1969

yılında tamamlanmış ve 29 Ekim 1970 günü Cumhuriyet Bayramı'nda ziyarete açılmıştır. Müzede Roma, Bizans, Selçuklu ve Osmanlı dönemlerine ait pek çok eser sergilenmektedir. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)



Şekil 3.23 Sinop Arkeoloji Müzesi (www.kulturturizm.gov.tr)

Boyabat Kalesi

Boyabat Kalesi'nin M.Ö.600 yıllarında yapıldığı sanılmaktadır. Daha sonraki dönemlerde onarım ve eklerle güçlendirilen yapı hala ihtişamını korumaktadır.

2006 yılında Boyabat Kalesi'nin toprakla dolu olan tünelleri boşaltılarak ışıklandırılmış olup, turizmin hizmetine sunulmuştur. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)

Etnografya Müzesi

Kefevi Mahallesi, Kemalettin Sami Paşa Sokak'ta yer alan konak, okunabilen tapu kayıtlarına göre, 1307 Hicri (1890) tarihli olup, Kavizade kızı Rukiye Hanım'la başlamaktadır. Konak önce Rukiye Hanımın oğulları arasında paylaştırılmış, daha sonra hisselerin bir bölümü torunlarından Ziya Özcanoğlu ile Fatma Hanımın eşi Aslan Torun tarafından satın alınmıştır. 1979 yılında

Kültür Bakanlığı tarafından varislerinden satın alınarak kamulaştırılmış, 1996 yılında Ankara Rölöve ve Anıtlar Müdürlüğü tarafından restorasyonu tamamlanarak müze haline getirilmiştir. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)



Şekil 3.24 Etnografya Müzesi

Konak, Sinop'taki Osmanlı sivil mimarlığın en güzel örneklerinden biridir. Yöresel kaynaklara bağlı olarak ahşap malzemenin ağırlıkta olduğu yapı, kesme taş zemin kat üzerine, ahşap çatki arası tuğla dolgu, 1. ve 2. katlar bindirme tekniği ile yapılmıştır. Güney cephesinde yer alan çift kanatlı ve sade giriş kapısının iki yanında eli böğründelerle desteklenen çıkma ile taşırılmış bindirme kat biçimindedir. Katlara geçişte ahşap kuşaklar, ışığı içeri dolduran bol pencere, cepheye hareket sağlamaktadır. Zemin katta geniş bir kemerden geçilerek, sağlı sollu iki merdivenle yukarı çıkılmaktadır. 1. ve 2. katlar benzer planda ve simetrik düzene sahiptir. Sofa etrafında oda-evyan alternatif sırayla yerleştirilmiştir. Bütün ahşap malzeme zengin kalem işleriyle işlenmiştir. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)

Konağın her odası zamanının yaşamını anlatacak nitelikte donatılmıştır.



Şekil 3.25 Etnografya Müzesi bölümlerinden “Gelin Odası”



Şekil 3.26 Etnografya Müzesi bölümlerinden “Oturma Odası”

Alaaddin Camii

Evkaf kayıtlarında Selçuklular'dan Alaaddin Keykubat'a ait olduğu yazılı bulunan bu camii 66 m. uzunluğunda ve 22 m. genişliğindedir. Duvarları bir sıra taştan yapılmıştır. Biri büyük olmak üzere ortasında üç kubbesi, doğu ve batı taraflarında birer küçük kubbesi vardır.

Cami kuzey tarafından 12 m. yüksekliğinde büyük bir duvarla çevrilidir ve avlu içinde şadırvanı bulunmaktadır ve bu avluya açılan beş kapısı mevcuttur. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)



Şekil 3.27 Alaaddin Camii

Pervane Medresesi

12. yüzyılda (1262) Selçuklu Döneminde şehrin düşmandan kurtuluşu anısına Selçuklu veziri Süleyman Pervane tarafından yaptırılmıştır. İçinde eyvan karşısında geniş avlu, ortasında şadırvan, sağ ve sol yanlarında revaklara açılan 16 küçük oda yer almaktadır. Söz konusu mekan yöresel yemek ve el sanatları ile turizmin hizmetine sunulmuştur. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)



Şekil 3.28 Pervane Medresesi

Ambarkaya Kaya Mezarı

Ambarkaya Kaya Mezarı, Durağan İlçesi'ndedir. Mezar odasının kapısı dikdörtgen şeklindedir. Duvarları dik, tavanı kubbelidir. M.Ö. 6. yüzyılda yapıldığı tahmin edilmektedir. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)

Salarköyü Kaya Mezarı

Salarköyü Kaya Mezarı, M.Ö. 7. yüzyıl ortalarında Pafyagonyalılar tarafından yapıldığı sanılmaktadır. Mezardaki hayvan figürleri tarihi açıdan oldukça değerlidir. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)

Durakhan

Durakhan Kervansarayı, 1265 yılında Pervaneoğulları zamanında Süleyman Pervane zamanında yapılmıştır. Bir avlusu ve avlunun etrafında 13 odası bulunmaktadır. Durağan İlçesi geçmişten bu yana, İstanbul, Trabzon, Kastamonu, Çorum, Samsun yollarına ulaşımında uğrak yeri olduğundan, Anadolu'nun doğu ve batısına olduğu gibi güneyine de geçerken konaklanan bir mekandır. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)

Paşa Tabyaları

Karakum yolu üzerinde 1877-1878 yıllarında Osmanlı-Rus savaşları sırasında denizden gelen tehlikeleri önlemek amacıyla yapılmıştır. Yarı ay şeklindedir, 11 adet top yatağı, cephanelik ve mahzenlerden ibaret güçlü bir yapıdır. Yapı günümüzde yaz aylarında mesire yeri olarak kullanılmaktadır. (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)



Şekil 3.29 Paşa Tabyaları



Şekil 3.30 Paşa Tabyaları (www.sinop.gov.tr)

Tarihi Sinop Evleri

Sinop'ta geleneksel kent dokusunu oluşturan konutlar, Osmanlı Döneminde Anadolu ve Balkanlar'da görülen geleneksel Türk Evi ile aynı özellikleri taşımaktadır. Plan olarak genellikle geniş bir aileyi barındıracak nitelikte iki veya üç katlı yapılardır. Hepsinde avlu yada bahçe bulunmaktadır.

Plan özelliklerine bakıldığında, sofa mekanının plan tipini belirleyici ana unsur olduğu görülmektedir. Zemin katta genellikle servis birimleri ile ıslak hacim birimlerinin yanı sıra bazen yaşama birimleri yer alır. Bu katta genellikle depolar, odunluk, hela ve bazen de mutfak bulunur. Üst katlar günlük hayatın geçirildiği yaşam katlarıdır. O nedenle daha özenli ve zengin bir işçilikle yapılmıştır. (Yerlikaya, 2006)

Üst katlar da kendi arasında kışlık ve yazlık katlara ayrılmıştır. Ara katlar kışlık, üst katlar ise yazlık olarak kullanılmakta olup, kat yükseklikleri kışlık katlarda alçak, yazlık katlarda ise yüksek yapılmıştır. Bu katlarda sofa, odalar, ıslak hacim birimleri ve bazen de yiyecek depolama amaçlı birimler yer almaktadır. (Yılmaz, 2006, b)



Şekil 3.31 Sinop'ta tarihi evlerin yoğun olarak bulunduğu bir sokak



Şekil 3.32 Tarihi Sinop Evleri

Tarihi evlerin cephe özelliklerine bakıldığında, cephe yüzeylerinin genellikle sade bırakıldığı, ön cephelerin, diğer cephelere oranla daha özenli bir işçilik ve detaylarla süslendiği, çıkma ve pencere düzenlemeleri ile cephelerin hareketlendirildiği görülür. Evlerin cepheleri ahşap kat silmeleri ve saçak silmeleri ile süslenmiştir. (Yerlikaya, 2006)

Sinop'ta günümüze kadar gelerek döneminin mimari özelliklerini yansıtan tarihi evlerin bir kısmı korunmuş ve hala kullanılabilir iken, bir kısmı yıkılacak derecede harap olmuş durumda, bir kısmı ise yıkılarak yerine yeni yapılar yapılmıştır.



Şekil 3.33 Yıkılacak derecede harap olmuş tarihi evler

3.13 Turistik Alanlar

Hamsilos Fiyordu

Kent merkezine 2 km uzaklıktadır. Kültür Bankalığı tarafından 1991 yılında 1. derecede doğal sit alanı ilan edilmiştir. (T.C. Sinop Valiliği, 2006) Türkiye'nin tek fiyordu olma özelliğini taşımaktadır.



Şekil 3.34 Hamsilos Fiyordu (www.sinop.gov.tr)

Sarıkum

Deniz, orman ve göl ve çöl bir aradadır. Çeşitli av hayvanları vardır. Orman Genel Müdürlüğünce Tabiatı Koruma Alanı ilan edilmiştir. Kent Merkezine 21 km uzaklıktadır. (T.C. Sinop Valiliği, 2006)

Karakum

Kent Merkezine 2 km uzaklıktadır. Sinop Yarımadası'nı çevreleyen yol üzerinde yer almakta olup, adını ince simsiyah volkanik kumundan almıştır. Kamu ve özel kişilere ait otel, tatil köyü, kafe, restaurant, bungalow tipi evler, karavan ve çadır yerleri bulunmaktadır. (T.C. Sinop Valiliği, 2006)

Akliman

Şehrin batısında, kent merkezine 9 km uzaklıktadır. Kilometrelerce uzunluğunda ve 15-20 m genişliğinde bir şerit gibi uzanan kumsalı vardır. Milli Parklar Başmühendisliğince piknik alanı olarak düzenlenmiştir. (T.C. Sinop Valiliği, 2006)



Şekil 3.35 Aklıman Yöresi (www.sinop.gov.tr)

Mobil ve Korucuk Köyü Mevkiileri

Kentte turizmin en yoğun olduğu çevredir. Kültür ve Turizm Bakanlığından belgeli tesisler restaurantlar, kamp ve karavan yerleriyle geniş bir hizmet alanı sağlamıştır. (T.C. Sinop Valiliği, 2006)

Akgöl

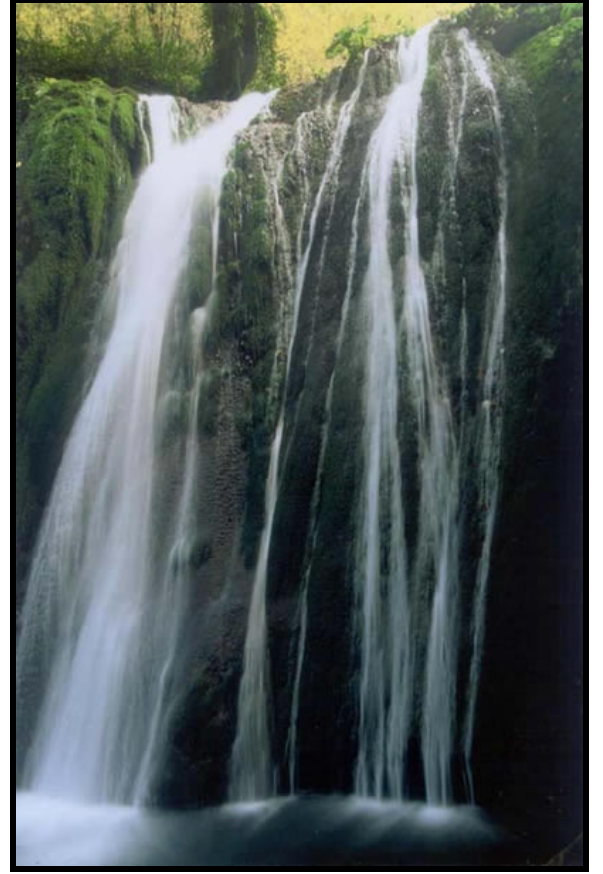
Ayancık İlçesi'ndedir. Yayla turizmi merkezidir. Ayancık-Boyabat asfaltının 40 km.sinden 5 km içeridedir. Yapay gölet ve çevresi gür ormanlarla kaplıdır. Gününbirlik piknik ve mesire alanı olarak kullanılmaktadır. (T.C. Sinop Valiliği, 2006)

İnaltı Mağarası

Ayancık ilçesindedir. Akgöl'e 6 km uzaklıkta yer alır. Mağara içi aydınlatma, elektrik isale hattı, yürüyüş merdivenleri, giriş kapısı ve mağara önü çevre düzenleme çalışmaları yapılarak ziyarete açılmıştır. (T.C. Sinop Valiliği, 2006)

Erfelek Tatlıca Şelaleleri

Kent merkezine 42 km uzaklıkta, Erfelek İlçesi Tatlıca Köyü sınırları içersindedir. Aynı vadi içinde art arda sıralanmış 28 irili ufaklı şelaleden oluşmuştur. Bu özelliğiyle Dünyada benzeri yoktur. Doğal sit alanı olan bölgede trekking, piknik, gezi ve av turizmi olanakları sağlanmaktadır. (T.C. Sinop Valiliği, 2006)



Şekil 3.36 Erfelek Tatlıca Şelaleleri (www.sinop.gov.tr)

Turizm Merkezleri

- Sinop-Ayancık-Akgöl Turizm Merkezi

20 Eylül 1991 tarih ve 20997 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Bakanlar Kurulu kararı ile Turizm Merkezi ilan edilmiştir. Ayancık-Boyabat asfaltının 40 km.sinden 5 km içeridedir.

- Sinop-Gerze Kozfindık-Bozarmut Yaylası Turizm Merkezi

20 Eylül 1991 tarih ve 20997 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Bakanlar Kurulu kararı ile Turizm Merkezi ilan edilmiştir. Gerze İlçesine 47 km uzaklıktadır.

- Sinop-Türkeli-Kurugöl Turizm Merkezi

20 Eylül 1991 tarih ve 20997 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Bakanlar Kurulu Kararı

ile Turizm Merkezi ilan edilmiştir. Türkeli İlçesi’ne 12 km uzaklıktadır.

Turizm merkezleri ile ilgili olarak ilan kararı dışında hiçbir çalışma yapılmamıştır. Master planlarının ve uygulama projelerinin Turizm Bakanlığı tarafından hazırlanması gerekmektedir. (T.C. Sinop Valiliği, 2006)

4. SİNOP KIYI ALANLARI

Sinop kıyıları, Karadeniz'in en girintili ve çıkıntılı kıyılarıdır. Toplam kıyı şeridi uzunluğu 175 km.dir.

Sinop kıyılarında Köşk, Kayser, Karakum, Selamet, Boztepe, Sinop, Feryat, Bozburun, İnce, Güllüsu, Usta adlarında birçok önemli burun bulunmaktadır. İnce ve Boztepe Burunları kendi adlarını taşıyan iki yarımadaının ucundadır. İnceburun aynı zamanda Anadolu'nun en kuzeyindeki uç noktasıdır. Sinop Kenti Boztepe Yarımadası'nın kıstağındadır.

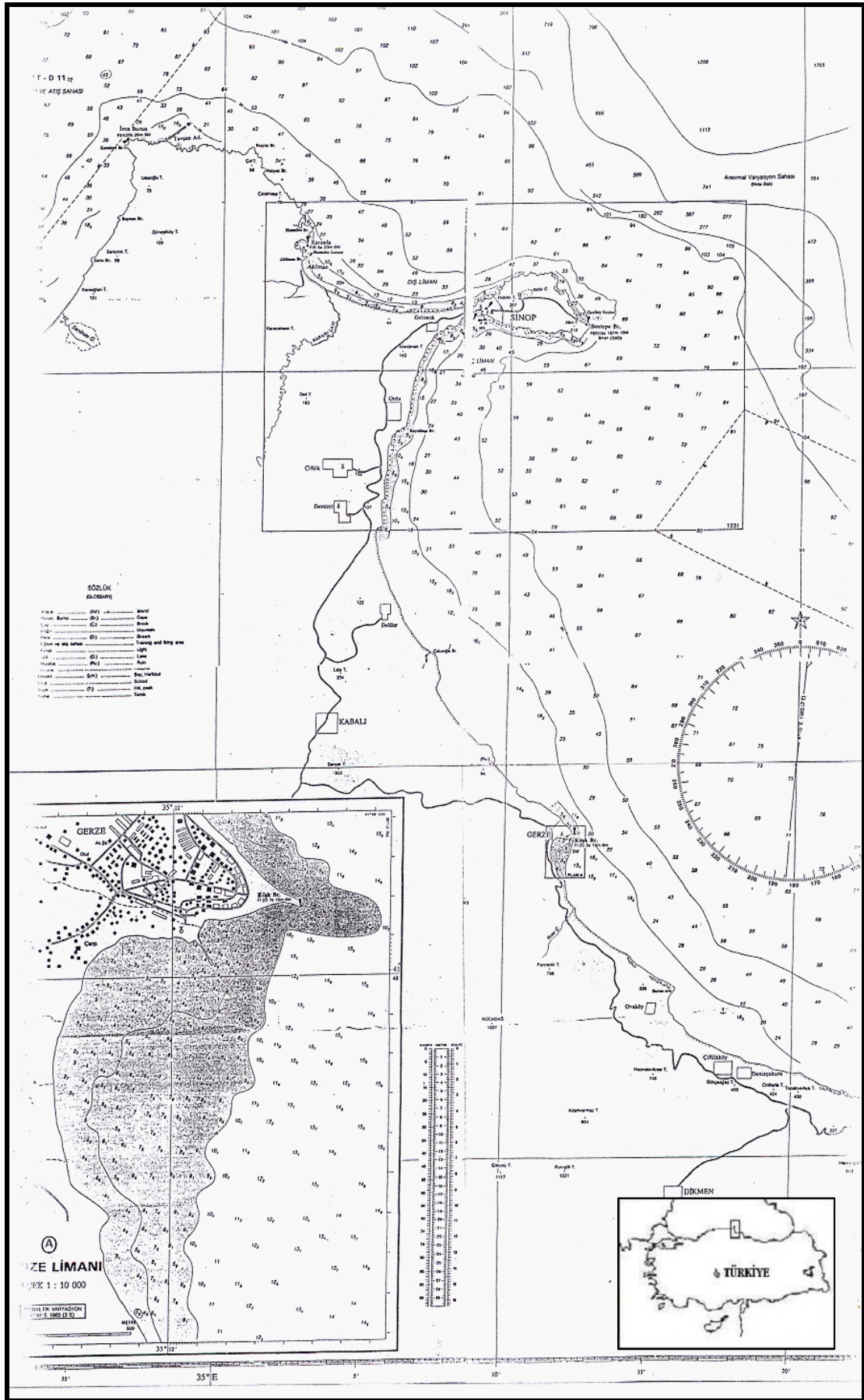
Sinop kıyılarında (Sarı Ada, Kara Ada, Tavşan Adası) üç tane de küçük adacık bulunmaktadır. Bu adalarda yerleşim yoktur.

Sinop kıyıları Karadeniz'in doğu kıyılarına oranla dik ve sarp değildir. Yalnız Ayancık kıyıları engebeli, inişli çıkılışlıdır. Dağlar burada kıyıya paralel uzanmakla beraber, doğudaki kadar denize yakın değildir. (Sinop Bayındırlık ve İskan İl Müdürlüğü)

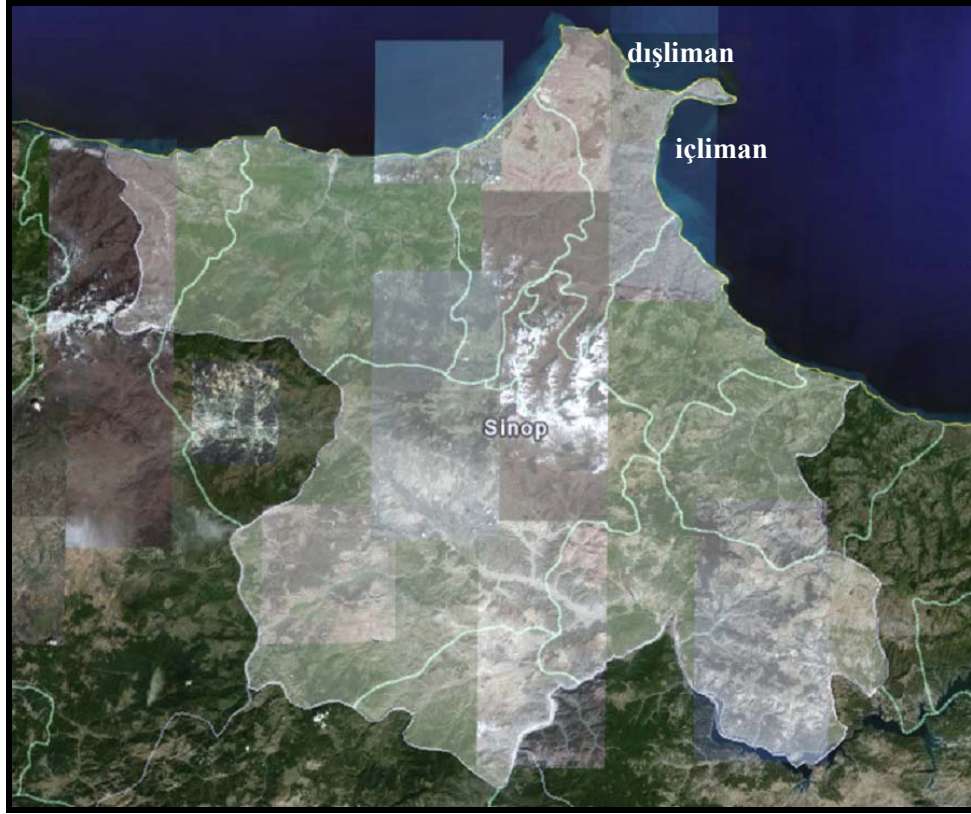
4.1 Sinop Limanı

Liman denildiği zaman, denizlerin veya büyük göllerin kıyılarında fırtınalı havalarda gemilerin barındığı, başka zamanlarda da yük alıp verdiği tabi veya insan eliyle yapılmış yerler anlaşılmaktadır. İyi bir liman, gemilerin kolay girip çıkabildiği, yüklerini çabuk alıp verebildikleri, her türlü fırtınadan korunmuş dalgasız yerlerdir. Ancak bir de doğal limanlar vardır. Doğal limanlar, yanları rüzgarları tutan tepe ve sırtlarla çevrili deniz girintileridir. Buralarda sadece yükleme ve boşaltma tesisleri yapılarak iyi liman durumuna getirilebilirler. Sinop Kenti de doğal liman özelliğinde olan koy ve körfezlere sahiptir.

Sinop'ta bulunan önemli koy ve körfezler; İçliman, Dışliman, Akliman ve Hamsiloz (Hamsaroz) körfez ve koylarıdır. Limanlar ise; Gerze, Sinop İç ve Dış Limanları, Akliman, Sarıkum ve Ayancık Limanlarıdır. (Sinop Bayındırlık ve İskan İl Müdürlüğü)



Şekil 4.1 Sinop'un doğal liman konumundaki kıyılarına ait kıyı haritası (Sinop Belediyesi)



Şekil 4.2 Sinop kent sınırları ve İçliman ile Dışliman (Google Earth)

Doğudan esen rüzgarların dışındaki tüm rüzgarlara karşı korunmalı olan İçliman, Anadolu'nun Karadeniz kıyısındaki tek doğal liman olarak, çok eski çağlardan beri gemilere korunak olmuştur. Bu özelliğinden dolayı halk arasında da “Akdeniz” olarak adlandırılmıştır. Esas Sinop Limanı da, güneydoğudaki İçliman olarak adlandırılan bu koyda bulunmaktadır. Akliman ve Hamsiloz Koyu, gemilerin barınak yerlerindendir.



Şekil 4.3 İçliman ve Dışliman (Sinop Ticaret ve Sanayi Odası, 2008)

Dışliman fırtınalara açık olduğundan, denizcilik bakımından elverişli olmamasına rağmen Antik Çağ'da en çok buranın kullanıldığı bilinmektedir. Fırtınalara açık olması nedeniyle Dışliman halk arasında “Karadeniz” olarak adlandırılmıştır. Zamanla kumla dolan ve kullanılamaz hale gelen bu liman, aynı dönemde İçlimana bir kanal ile bağlanmaktadır. Daha sonra bu kanal korunma amaçlı olarak Selçuklular Döneminde kapatılmıştır.



Şekil 4.4 1900’lü yılların başında İçlimandan Sinop’a bakış (Özcanoğlu vd., 2005)



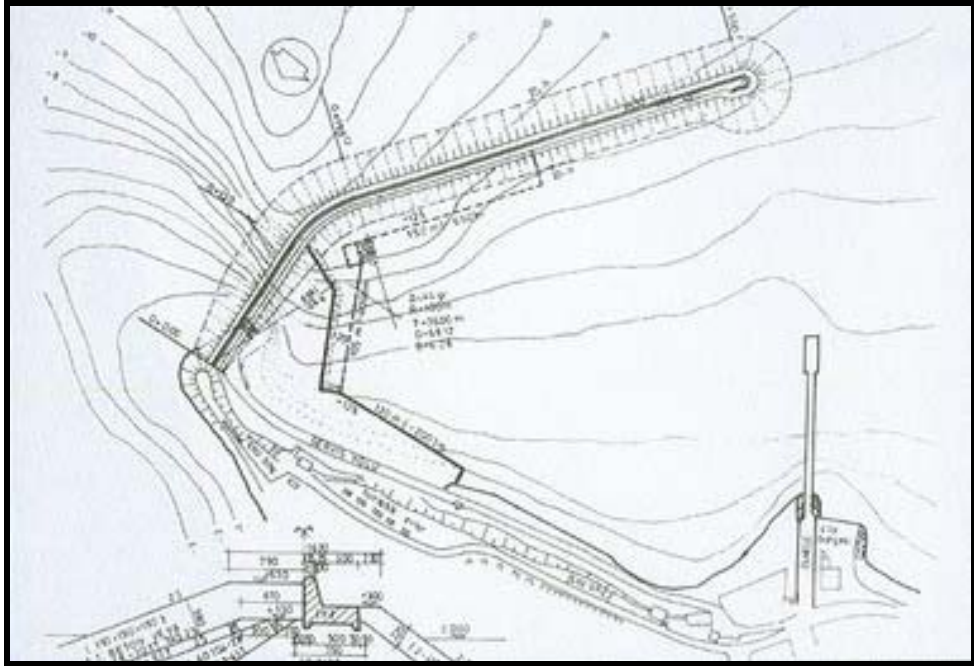
Şekil 4.5 2008 yılında İçlimandan Sinop’a bakış

4.2 Sinop Kıyılarında Yer Alan Balıkçı Barınakları ve İskeleleri

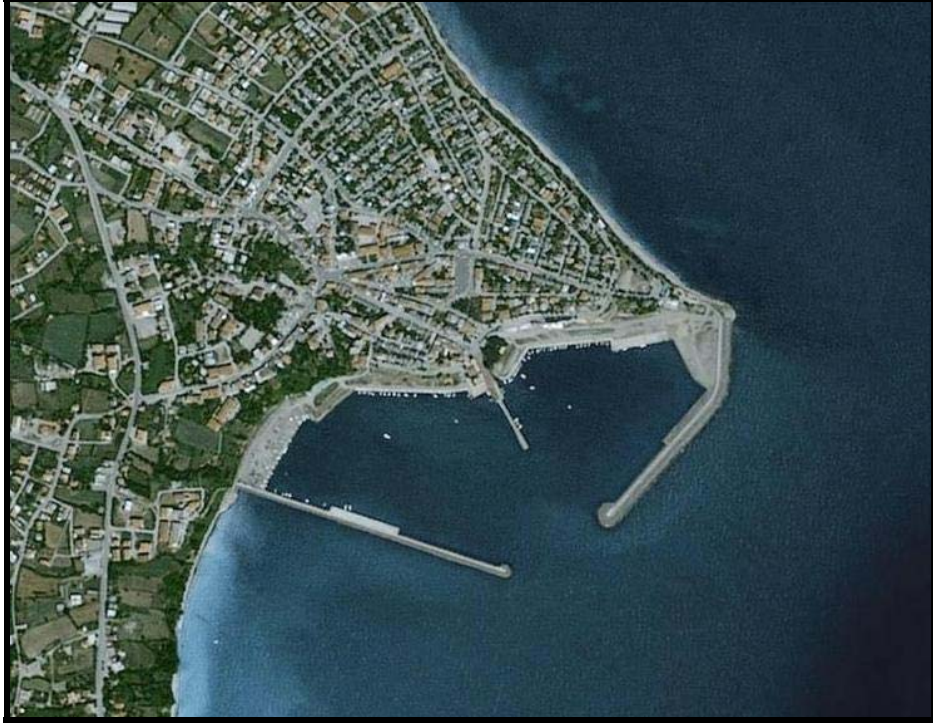
Balıkçı barınakları; her türlü balıkçı gemilerine hizmet vermek maksadı ile mendireklerle korunmuş, yeterli havuz ve geri saha ile barınacak gemilerin manevra yapabilecekleri su alanına ve derinliğe sahip, yükleme, boşaltma, bağlama rıhtımları ile suyu, elektriği, ağ kurutma sahası, satış yeri, idare binası, ön soğutma ve çekek yeri bulunan, büyüklüğüne ve sağladığı imkanlara göre balıkçı barınağı, barınma yeri veya çekek yeri olarak adlandırılan kıyı yapıları olarak tanımlanabilir (Gökçe, 2006). İskeleler ise; kuru yük, tanker gibi ticari amaçlı yük veya taşıma amaçlı yolcu gemilerinin yanaşabilmesi, yükten tahliye veya yükleme işlemlerini yapabilmesi, herhangi bir olası arıza durumunda yardım alabileceği, fırtınalı havalarda sığınabileceği kıyı yapıları, liman tesislerinin yanaşma birimi, rıhtım olarak açıklanabilir. Sinop'ta balıkçılık önemli bir geçim kaynağı olduğundan, çok sayıda balıkçı barınağı bulunmaktadır.

4.2.1 Gerze Balıkçı Barınağı

Sinop İli'nin Gerze İlçesi'ndedir. 1992 yılında yapımına başlanmış ve halen devam etmektedir. Ana mendirek boyu 500 m, tali mendirek boyu 600 m olup, barınaktan yararlanan balıkçı gemisi sayısı 70 adettir.



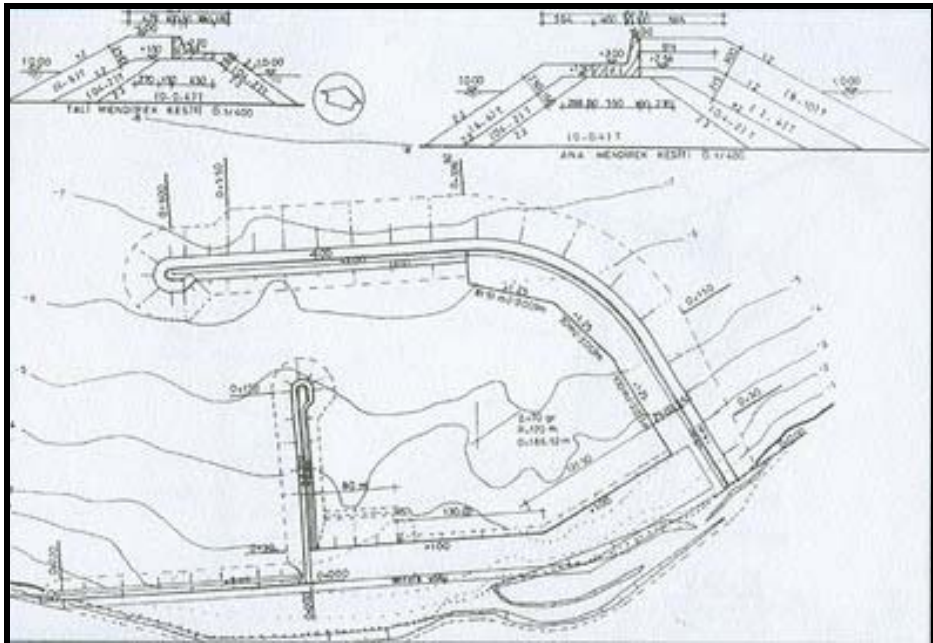
Şekil 4.6 Gerze Balıkçı Barınağı planı



Şekil 4.7 Gerze Balıkçı Barınağı uydu görüntüsü (Google Earth)

4.2.2 Güzelkent Balıkçı Barınağı

Sinop İli'nin Türkeli İlçesi'ndedir. 1999 yılında yapımına başlanmış ve halen devam etmektedir. Ana mendirek boyu 650 m, tali mendirek boyu 180 m olup, barınaktan yararlanan balıkçı gemisi sayısı 7 adettir.



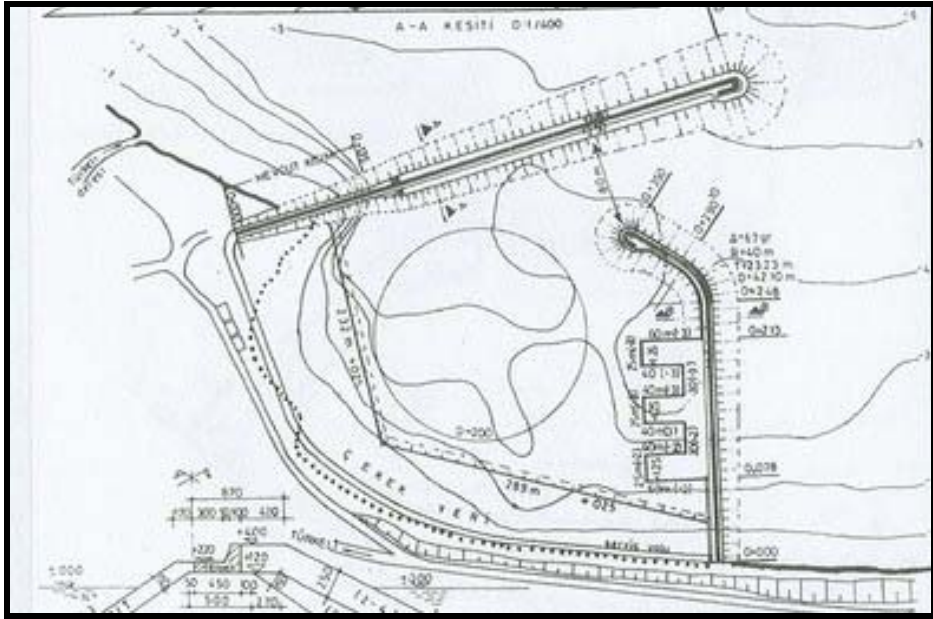
Şekil 4.8 Güzelkent Balıkçı Barınağı planı



Şekil 4.9 Güzelkent Balıkçı Barınağı uydu görüntüsü (Google Earth)

4.2.3 Türkeli Balıkçı Barınağı

Sinop İli'nin Türkeli İlçesi'ndedir. 1994 yılında yapımına başlanmış ve halen devam etmektedir. Ana mendirek boyu 500 m, tali mendirek boyu 350 m olup, barınaktan yararlanan balıkçı gemisi sayısı 10 adettir.



Şekil 4.10 Türkeli Balıkçı Barınağı planı



Şekil 4.11 Türkeli Balıkçı Barınağı uydu görüntüsü (Google Earth)

4.2.4 Çaylıoğlu (Ayancık) Balıkçı Barınağı ve İskelesi

Sinop İli'nin Ayancık İlçesi'ndedir. 1984-1988 yılları arasında yapılmıştır. Ana mendirek (iskele) boyu 640 m, tali mendirek (barınak) boyu 480 m olup, barınaktan yararlanan balıkçı gemisi sayısı 40 adettir.

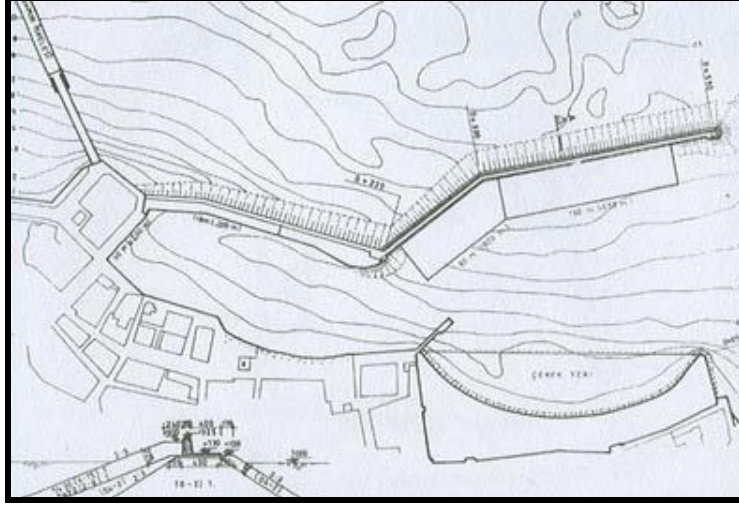


Şekil 4.12 Çaylıoğlu (Ayancık) Balıkçı Barınağı ve İskelesi uydu görüntüsü (Google Earth)

Sinop Liman Başkanlığı'ndan alınan bilgilere göre Ayancık İskelesi (Limanı)'ne yılda 3-4 adet küçük tonajlı gemiler uğramakta olup, yük olarak genellikle kereste taşınmaktadır.

4.2.5 Sinop Merkez Balıkçı Barınağı ve İskelesi

Sinop merkezindedir. Balıkçı barınağı yapımı iki aşamada gerçekleşmiştir. 1. aşama 1967-1969, 2. aşama 1979-1983 yılları arasında yapılmıştır. Ana mendirek boyu 1. kısımda 220 m ve 2. kısımda 330 m olmak üzere toplamda 550 m olup, barınaktan yararlanan balıkçı gemisi sayısı 306 adettir.



Şekil 4.13 Sinop Merkez Balıkçı Barınağı planı



Şekil 4.14 Sinop Merkez Balıkçı Barınağı (www.maliye.gov.tr)



Şekil 4.15 Sinop Merkez Balıkçı Barınağı ve İskelesi (Limanı) uydur görüntüsü
(Google Earth)



Şekil 4.16 Sinop Merkez Balıkçı Barınağı ve Limanı
(www.maliye.gov.tr)

Balıkçı barınaklarına planlar ve bilgiler, http://www.kkgm.gov.tr/birim/su_urn/balikci_barinak.html web sitesinden alınmıştır.

Sinop İskelesi (Limani); Anadolu'nun Karadeniz kıyısındaki tek doğal limanı olarak, çok eski çağlardan beri gemilere korunak olmuş İçliman bölgesinde yapılmıştır. Çok eski tarihlerden itibaren Sinop Limanı'na gelen gemilerin ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla bu alanda tarih boyunca küçük çaplı iskeleler kurulmuştur. Denizcilik Müsteşarlığından alınan bilgilere göre günümüzdeki iskele 2000 yılında yapılan proje ile bugünkü kapasitesine ulaşmıştır.

Çizelge 4.1 Sinop Limanı kapasitesi (Denizcilik Müsteşarlığı)

LİMAN/İSKELE ADI	SİNOP LİMANI
LİMANI İŞLETEN KURULUŞ BİLGİLERİ	ÇAKIROĞLU SİNOP LİMAN İŞLETMESİ A.Ş.
LİMAN HİZMET TÜRÜ	YOLCU ve YÜK GEMİLERİ
İSKELE UZUNLUĞU	260m
İSKELE DERİNLİĞİ	7-14m
GEMİ KABUL KAPASİTESİ	YILDA 360 adet
UĞRAYAN GEMİ SAYISI	2004 YILI 15 adet
	2003 YILI 6 adet
	2002 YILI 15 adet
	2001 YILI 28 adet
	2000 YILI 42 adet

Sinop Limanı yılda 360 adet gemiye barınma olanağı sağlayabilecek kapasitede olmasına karşın çok az sayıda gemi uğramasında en büyük etken dağların konumu sebebiyle şehirlerarası ulaşımın gelişmemiş olması ve dolayısıyla Sinop'a yük getiren gemilerin yüklerinin ulaştırılması gereken merkezlere güçlüklerle iletilmesidir. Ulaşım sorunu sebebiyle yılda en fazla 5-6 adet yük gemisinin uğramasının yanında Ağustos ve Eylül aylarında yolcu gemilerinin gelmesi ile Sinop Limanı'na uğrayan gemi sayısı artmaktadır.

4.3 Bir Liman Olarak Sinop'un Türkiye Açısından Önemi

Bir ülke zengin doğal kaynaklara sahip olabilir. Ancak doğal kaynaklarını yeterince değerlendirememiş, bir başka ifadeyle ekonomisine girdi sağlayamamış ise, ülkenin kalkınma sürecini hızlandırmada doğal kaynaklarından yeterince faydalanılamamış demektir. Türkiye'nin doğal kaynakları arasında yer alan önemli bir ekonomik potansiyel güç de kıyılardır.

Bir kentin büyüklüğü ticaretinin büyüklüğü ile doğru orantılıdır ve ticaretin gelişimi açısından kentin coğrafi durumu çok önemli bir unsurdur. Tarihsel sürece bakıldığında, su kenarında kurulan kentlerin erken ve hızlı gelişen limanla birlikte daha hızlı gelişen kentler oldukları

görülebilmektedir. Kentlerin gelişme hızı aynı zamanda ülkelerin de gelişme hızını göstermektedir. Sinop coğrafi konumu itibariyle Türkiye sınırlarında Karadeniz’de tek doğal liman özelliğine sahip kettir ve bu özelliğe sahip olması, kentin kuruluşuna sebep teşkil etmiş, kent doğal limanın etrafında gelişmiştir.

Tarih boyunca bir liman kentinin zenginliği, çoğunlukla limanın gelirine bağlı olmuştur; ya ikisi birden gelişmiştir ya da ikisi birden yok olmuştur. Antik Çağdan itibaren ticari faaliyetlerde bulunmak için kullanılan Sinop Limanı, tarih sürecinde zaman zaman en parlak dönemlerini yaşasa da günümüzde önemini yitirmiş durumdadır.

Tüm dünyada olduğu gibi Türkiye’de de uluslararası ticaretin büyük bir bölümü halen en ekonomik sistem olan deniz yolu ile gerçekleştirilmektedir. Gelişen dünya teknolojisi ve ekonomisi ile birlikte artan talep doğrultusunda, bu gelişmelere cevap verebilmek için yeni liman inşaları veya mevcut limanların kapasitelerini artırabilmeleri veya çevre koşullarından korunabilmeleri maksadıyla yapısal değişikliğe ihtiyaç duyulmuştur.

Teknolojik gelişmeler sonucu özellikle Samsun ve Trabzon Kentlerinde yeni rıhtımların yapılması, liman tesislerinin inşa edilmesi, limanlar arasındaki rekabet, kentler arası ulaşım ağının gelişmesi, buna karşın Sinop Kenti’nde dağların konumu itibariyle ulaşım sisteminin gelişmemesi, Anadolu’ya açılan yolların yetersiz olması gibi etkenler, ticari faaliyetlerde Sinop Limanı’nın tercih edilmemesine ve dolayısıyla önemini yitirmesine sebep olmuştur. Sinop Limanı’nın önemini yitirmiş olması, kentin de gelişimini olumsuz olarak etkilemiştir. Bunun paralelinde, iş gücünün yetersiz olması sebebiyle, büyük şehirlere göçler yaşanmış ve yaşanmaktadır.

Sinop ile Karadeniz’e kıyısı olan diğer kentleri karşılaştırdığımızda; Sinop’un diğer kentlere oranla fazla gelişemediğini görmekteyiz. Ancak bu geri kalmışlık, Sinop’un doğal özelliklerinin yok olmasını sağlamıştır. Örneğin; Sinop’un topografik özellikleri nedeniyle kıyıları boyunca sahil yolu yapılamamış ve dolayısıyla diğer kentlerde yaşanan kıyı ve kent arasındaki kopukluk sorunu Sinop’ta yaşanmamıştır. Sinop kendi merkezine dönük mütevazı yaşamıyla bir doğa abidesi olarak kalabilmiştir.

4.4 Sinop'un Bir Liman Kenti Olarak Turistik ve Ekonomik Potansiyeli İçin Öneriler ve Çözümler

4.4.1 Kentin Mevcut Durumu ve Kent Problemleri

Sinop'un doğal liman özelliğine sahip olması, kentin oluşumu ve gelişim doğrultusunu belirleyen en temel etkidir.

Antik Çağdan beri parlak ve yoğun bir ticari ve kültürel yaşantıya sahip olan kent, bu niteliğini Bizans, Selçuklu ve Osmanlı yönetimlerinde de sürdürmüş, ayrıca kale ve tersanesiyle bölgenin en önemli askeri üslerinden biri olmuştur. Bu durumunu Sinop Baskını'ndan (Ruslar tarafından 1853'te) sonra kaybetmeye başlamıştır.

Kentlerin gelişimi ticaretin gelişimi ile doğru orantılıdır. Sinop Limanı'nın önemini kaybetmesi, kentin ticari alanda gerilemesine sebep olmuş, dolayısıyla kentin gelişimine gölge düşürmüştür.

Ekonomik koşullarının yetersiz olması nedeniyle sürekli olarak kent dışına göç yaşanmaktadır. 1960 yılından sonra başka illere ve yurt dışına yönelen göç hareketi, kentte nüfusun gelişimini olumsuz yönde etkilemiş, genç nüfus oranı oldukça azalmıştır.

Kentin yerleşme düzenini; karanın deniz ile olan doğal ve ekonomik ilişkileri, dağların ve ormanların kümeleniş biçimi belirlemektedir. Ekonomik kaynaklarının sınırlı oluşu, iç kısımlarla olan ulaşım bağlantılarının zayıflığı, kıyı kesimdeki yerleşmelerde nüfusun gelişimini olumsuz etkilemektedir.

Kıyı şeridinde özellikle de kent merkezinde yanlış arazi kullanımları sebebiyle, kıyının kent ile olan etkileşimi zayıflamıştır.

Mevcut turizm potansiyellerinin yeteri kadar kullanılmaması, rekreasyon alanlarının yetersizliği, kültür ve sanat merkezlerinin eksikliği, kente olan çekim gücünü azaltmıştır.

4.4.2 Kentsel Gelişim Projesi

Kentte gerek kent içi gerekse diğer şehirlerle olan ulaşım sisteminin gelişmemiş olması, beraberinde ticari ilişkilerin azalmasına ve kentin yeteri kadar gelişmemesine sebep olmuştur. Sinop coğrafi konumu itibarıyla birçok doğal güzellikleri bünyesinde barındıran bir kenttir. Buna göre kent merkezinin turizm odaklı olarak gelişimi sağlanmalı ve kente "turizm şehri" kimliği kazandırılması amaç olarak belirlenmelidir.

Sinop Kenti, doğal liman özelliğine sahip olması ile oluşmuştur. Dolayısıyla kentin turistik ve ekonomik açıdan gelişiminde, limanın ve çevresinin yeniden projelendirilmesi, kıyıların yeni işlevlerle halkın kullanımına açılması, kentin deniz ile olan ilişkisinin artırılması, öncelikli hedef olarak belirlenmelidir.

4.2.2.1 Çalışma Alanı

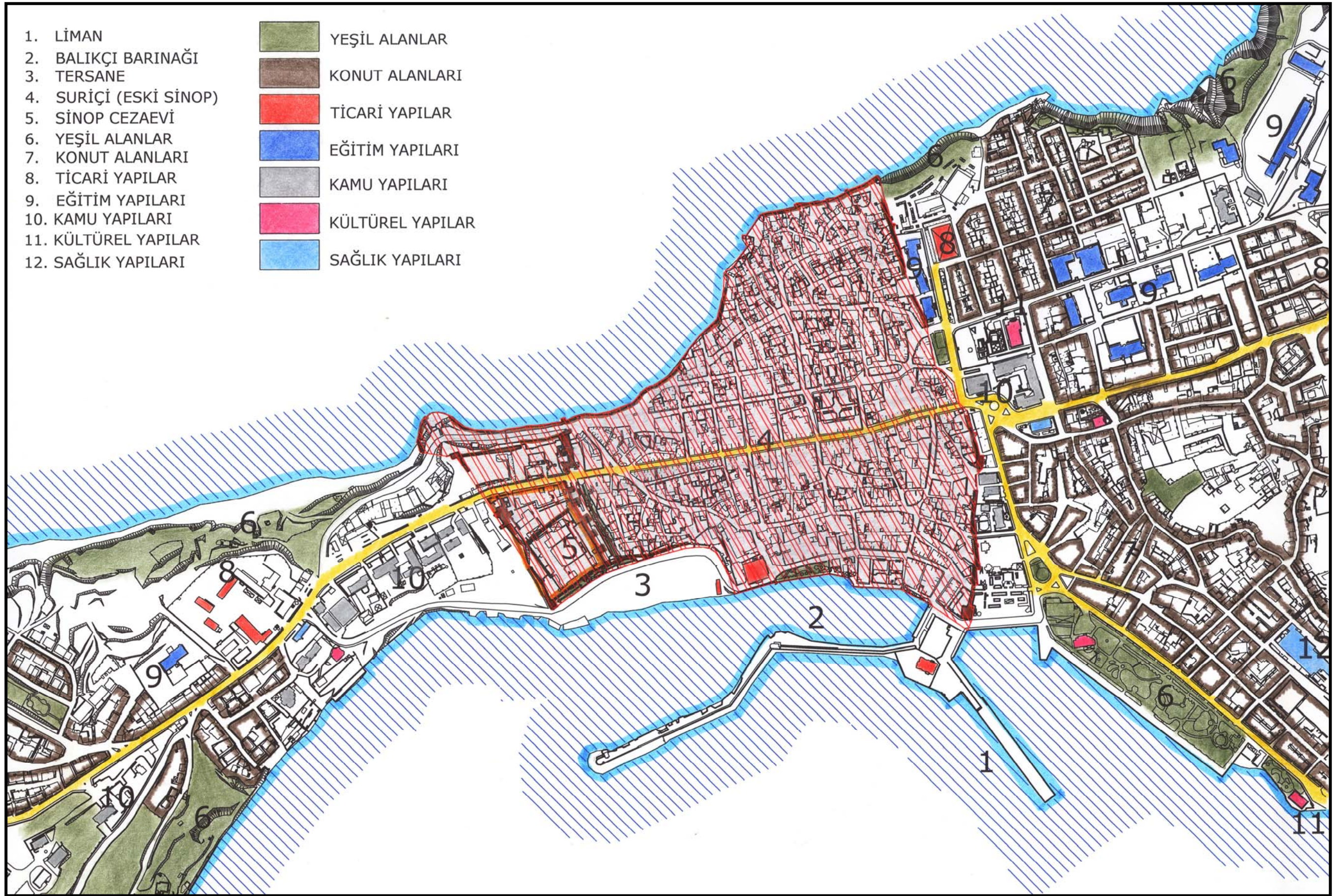
Çalışma alanı olarak Sinop Limanı ve kent merkezi kıyıları ile yakın çevresi seçilmiştir.



Şekil 4.17 Çalışma alanı uydu görüntüsü (Google Earth)



Şekil 4.18 Çalışma alanı



Şekil 4.19 Çalışma alanı mevcut durum

4.2.2.2 Çalışma Alanının Görsel Veriler ile İncelenmesi

Çalışma alanı incelediğinde; kent merkezinde ve kıyı alanlarında yeşil alanların yetersiz olduğu görülmektedir. Ayrıca, kıyılarda oluşturulan yanlış kullanım alanları, kent ile kıyı arasındaki ilişkilerin zayıflamasına yol açmaktadır.



Şekil 4.20 Sinop Limanı

Çalışma alanındaki en önemli iki unsur, kente kimliğini kazandıran Sinop Limanı ve balıkçı barınağıdır.



Şekil 4.21 Balıkçı barınağında balıkçı tekneleri



Şekil 4.22 Balıkçı barınağında balıkçı tekneleri



Şekil 4.23 Balıkçı barınağında balıkçı tekneleri



Şekil 4.24 Sinop Tersanesi (Sinop Valiliği, 2004)

Konumu itibari ile kent merkezinde, liman ile balıkçı barınağı yakınında bulunan tersane, kenti oluşturan önemli bir unsurdur. Büyük ölçüde balıkçı teknelerinin tamir işlerinin yapıldığı tersane, aynı zamanda kente istihdam sağlamaktadır.



Şekil 4.25 Tersane alanında tamir için bekleyen tekneler



Şekil 4.26 Sinop Tersanesinde yapılan bir gemi



Şekil 4.27 Ağlarını boşaltan balıkçılar

Tersanenin yanında bulunan ve herhangi bir fonksiyon yüklenmemiş alan, balıkçılar tarafından ağların boşaltılması amacıyla kullanılmaktadır.



Şekil 4.28 Denizden dönen balıkçıların ağlarını boşaltmak için kullandığı alan



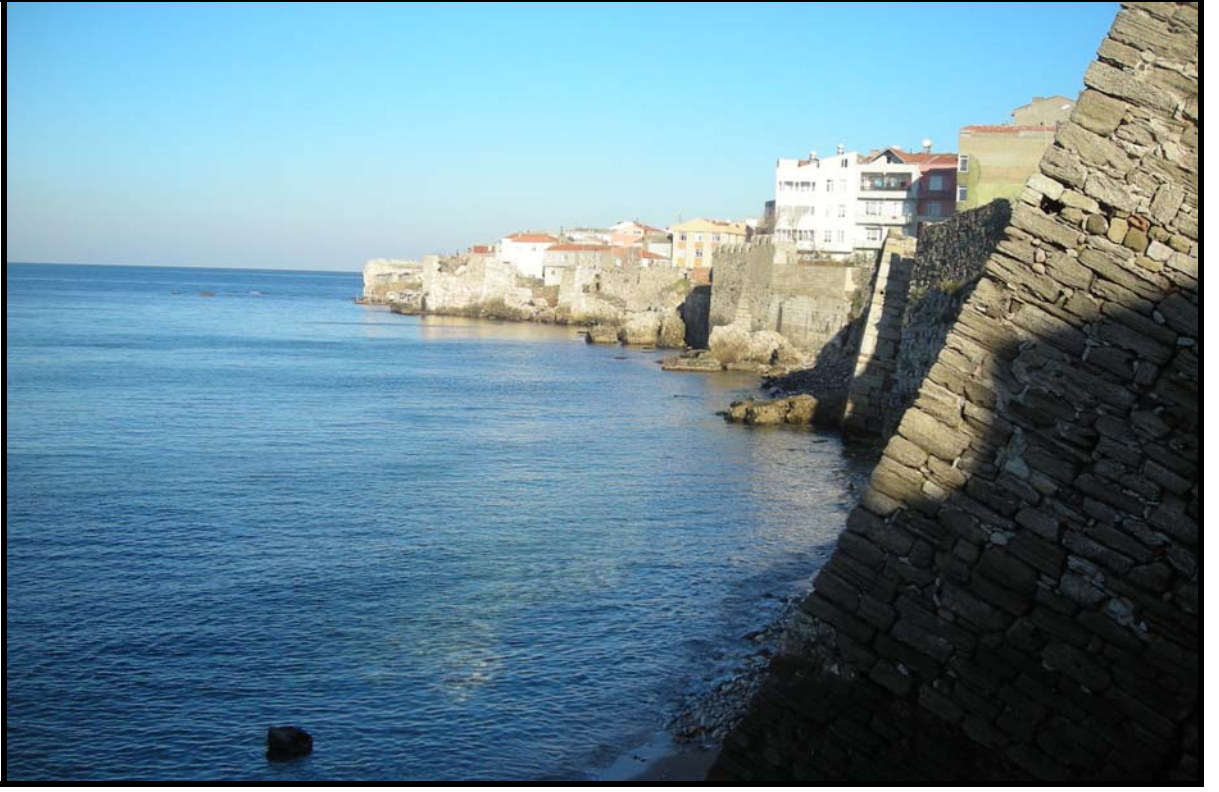
Şekil 4.29 Denizden dönen balıkçıların ağlarını boşaltmak için kullandığı alan

Kent surları her şeyden önce savunma tarihini yansıtan bir anıt olma özelliğini taşımaktadır. Halkın ve kentin hem deniz ve rüzgar etkisi gibi doğal etkilerden hem de savaşlar, yağma gibi insan kaynaklı etkilerden korunması, kentin sınırlarının çizilmesi, ekonomik ve idari nedenlerle kentin büyümesinin kontrol edilebilmesi için tarih boyunca kullanılmış ve sınırladığı kent ile kültür için bir güç simgesi olma anlamını taşımıştır. Ancak; askeri teknolojilerin ilerlemesi, kent surlarının yıkılmazlık özelliğinin yitimi nedeniyle öncelikle koruma işlevini kaybetmiştir. Ekonomik değişim ve sanayileşme sonucunda kentin büyümesi kaçınılmaz bir hal aldığı anda ise surlar, kentin sınırlarını oluşturan öğeler olmaktan çıkmışlardır. Doğal nedenler ve afetler veya yine insan etkileri, kentin yeni ulaşım ağlarına olan ihtiyacı nedenleri ile tüm dünyada surlu kentlerde bu surlar hasar görmüş, bazı kentlerde ise dönemin ihtiyaçları doğrultusunda tamamen kaldırılarak yok edilmişlerdir. (Arabacıoğlu, 2007)

Tarihi Sinop Surları da farklı nedenlerle kısmen tahrip olmuş, kısmen de tamamen yıkılmıştır.



Şekil 4.30 Yol yapımı esnasında denizin doldurulması suretiyle yıkılan Sinop Surları



Şekil 4.31 Dalgaların etkisi ile tahrip olan Sinop Surları



Şekil 4.32 Kısmen yıkılmış, kısmen tahrip olmuş, kısmen de günümüze kadar korunabilmiş Sinop Surları



Şekil 4.33 Sinop Kumkapı Mevkii



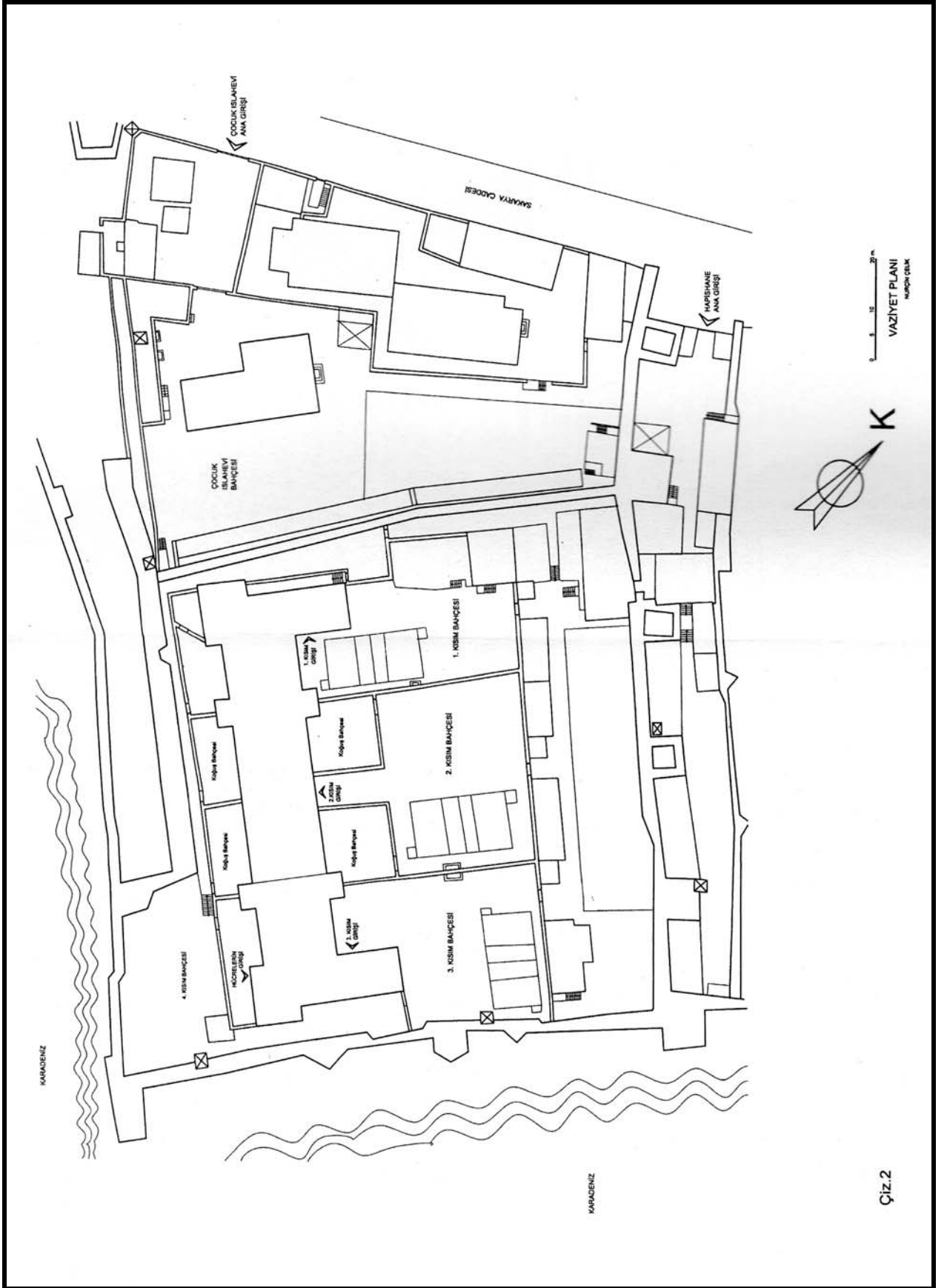
Şekil 4.34 İnsan etkileri ile bilinçsiz bir şekilde tahrip edilen Sinop Surları



Şekil 4.35 İnsan etkileri ile bilinçsiz bir şekilde tahrip edilen Sinop Surları



Şekil 4.36 Sinop sahilleri



Şekil 4.37 Sinop Cezaevi rölövesi (Kuru, Çakmakoğlu, 2004)

Sinop Cezaevi, 1877 yılında kullanılmaya başlanmış olup, Osmanlı Dönemi'ne ait en erken tarihli cezaevi olma özelliğini taşımaktadır. 1997 yılına kadar cezaevi olarak kullanılmıştır. 1997 yılında boşaltılan cezaevi, Adalet Bakanlığı'ndan Kültür Bakanlığı'na devredilmiştir. Günümüzde turistik ziyaret amaçlı kullanılmaktadır.



Şekil 4.38 Sinop Cezaevi Kampüsü (Sinop Turizm Tanıtım Rehberi)

Sinop Cezaevi, şehir merkezinin batısındaki İç-kale'nin güney bölümünde eskiden tersane olan denize meyilli bir alan üzerinde yer almaktadır. Kale bütünüyle Antik Çağ dışında Selçuklu, Candaroğlu, Osmanlı devirlerinin tamir ve ilavelerine sahiptir. Doğu ve batıda surlarla sınırlanan bu alan güneyde kalenin deniz surları, kuzeyde İç-kale'yi iki bölüme ayıran bir iç sur ile çevrelenmektedir. (Kuru, Çakmakoğlu, 2004)

Cezaevi kampüsüne giriş, şehrin ana caddelerinden Sakarya Caddesi üzerindedir.

Girişte doğuda solda Cumhuriyet Döneminin idare binaları yer alırken batıda sağ taraftan 1939 yılında yapılmış Çocuk İslahevi'ne geçilmektedir. Güneye doğru kapıaltı denilen mahkumların yakınları ile görüştükleri mekan, atölyeler, mutfaklar ve güney doğudaki hamam kuzey-güney doğrultusunda bir duvar ile Cezaevi avlusundan ayrılmaktadır. (Kuru, Çakmakoğlu, 2004)



Şekil 4.39 Sinop Cezaevi birimleri (üstte çocuk ıslah evi, ortada ana bina, altta hamam)
(Sinop Valiliği, 2004)

Sinop Cezaevi'nin inşa edildiği II. Abdülhamid zamanı Osmanlı mimarisinde XVIII. yüzyılda başlayan gayrimüslim ve yabancı mimar hakimiyetinin yoğunlaştığı bir dönemdir. Bunda etken olan unsurların başında padişah ve devlet adamlarının batılılaşma isteklerine, zevklerine uygun çizgideki bina arzusu ve özellikle 1857/58 tarihli Arazi Kanunu'nun kabulünden sonra devlet inşaatlarının müteahhitler tarafından gerçekleştirilmeye başlanmış olması gelmektedir. Ticareti elinde tutan gayrimüslimlerin müteahhitlik yapmaları, büyük inşaat işlerinde yer almalarının da sebebi olmuştur. (Cezar, 1995)

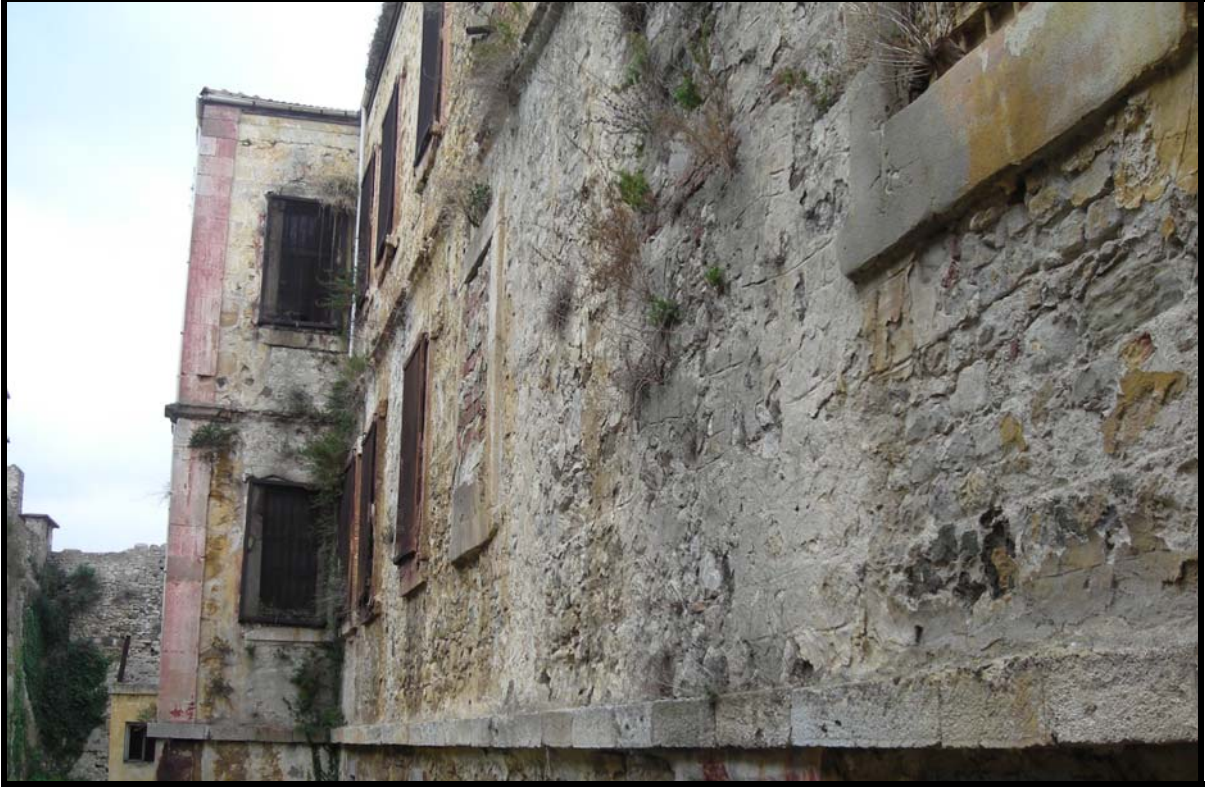
Türk mimarların gayrimüslimlerle müteahhitlik alanında yarışacak kadar sermaye sahibi olmayışları onları daha küçük boyutlarda yapılarla ilgilenmeye yöneltmiştir. Sinop Cezaevi de yapıldığı devrin şartları dikkate alındığında, büyük bir ihtimalle gayrimüslim bir mimar-müteahhit tarafından inşa edilmiş olmalıdır. (Kuru, Çakmakoglu, 2004)



Şekil 4.40 İçkale ve Sinop Cezaevi (Sinop Valiliği, 2004)

Cezaevi “U” biçiminde plana sahip, çatısı kiremit ile örtülü kagir bir yapıdır. İdari bakımdan kolaylık sağlanması açısından 1, 2 ve 3. Kısımlara ayrılarak isimlendirilmiştir. Arazinin denize doğru eğimli olması sebebiyle kampusun kuzeyinde ve orta bölümde bulunan 1. ve 2. Kısımlar zemin kat+1 normal kat, güneyinde deniz tarafında olan 3. Kısım ise bodrum kat+zemin kat+1 normal kattan ibarettir. 1. , 2. ve 3. Kısımların ayrı ayrı girişleri ve avluları bulunmaktadır. Avlular, zemin kat yüksekliği kadar duvarlarla bölünmüştür. 3. Kısımın bodrum katında disiplin hücreleri, diğer katlarda koğuşlar bulunmaktadır. 1. Kısımın zemin katındaki koğuşların bir kısmı sonradan duvar ile ayrılarak kadınlar koğuşunu oluşturmuştur. Cezaevinin batısındaki zemin koğuşları kendilerine ait avlularıyla 4. Kısım meydana getirmektedir.

Yapının cepheleri demir parmaklıklı yüksek pencereler, kırmızı boyalı taş söveler ile çevrelenmiştir. Bina, düşey doğrultuda kırmızı boyalı köşe taşları ile, yatay doğrultuda taş silmeler ile süslenmiştir. Cephelere ait fotoğraflardan da görüldüğü üzere, yapı, konumu itibarıyla yüksek derecede neme maruz kaldığından, duvarlarında bitkiler oluşmuş, ıslak ve soğuktur. Günümüzde oldukça tahrip olmuş durumdadır.



Şekil 4.41 Cezaevi cephesinden bir detay



Şekil 4.42 Sinop Cezaevi arka cephesi



Şekil 4.43 Sinop Cezaevi 1. Kısımdan görünüş



Şekil 4.44 Rıza Nur Kütüphanesi

Rıza Nur Kütüphanesi, 1924 yılında açılmış ve günümüzde hala kütüphane olarak kullanılmaktadır.

4.4.2.3 Öneri Proje

Sinop Kenti, eskiye oranla önemini yitirse dahi, tarih boyunca liman – tersane – kale – şehir olarak bilinmiş ve var olmuştur. Bu bağlamda, kentin kenti oluşturan unsurlarının göz önünde bulundurulması ve bir kıyı kenti olarak kıyı – kent ilişkisinin arttırılmasına yönelik proje çalışmaları yapılmalıdır.

Proje kapsamında;

Sinop kıyılarının kente geri kazandırılması, kent ile bütünleştirilmesi ve yeni fonksiyonlar kazandırılarak halkın kullanımına açılması ile kentin deniz ile olan ilişkisini arttırmak ve turizmi canlandırmak hedef olarak belirlenmelidir.

Kıyı alanlarında yeşil doku sürekliliği sağlanmalı ve kente nefes aldırın rekreasyon alanlarına yer verilmelidir. Bu rekreasyon alanlarında; kafe, çocuk oyun alanları, spor alanları, koşu ve yürüyüş parkurları, kent parkları, gösteri alanları, festival alanları, kamusal eğlence alanları, plajlar düzenlenmelidir.

Sürekli ve akıcı bir kıyı bandı için, farklı açık ve kapalı mekanlar oluşturulmalıdır.

Günümüzde yeterince kullanılamayan liman, yük gemilerini barındırma bakımından yeterli kapasitede olmasa bile, teknik açıdan yük gemileri kadar donanım ihtiyacı duyulmayan, yıl içinde limana uğrayan yolcu gemilerinin sayıları arttırılmalı, hatta denize kıyısı olan şehirler ile ulaşım deniz yoluyla sağlanmalı, Sinop’a en yakın yabancı kent olan Yalta başta olmak üzere diğer yabancı komşu kentlerle deniz yoluyla turistik geziler düzenlenmelidir.

Balıkçı barınağı işlevini korumalı, ancak teknelerin deniz ve çevre kirliliğine yol açmamasına yönelik önlemler alınmalıdır. Ayrıca, barınağın üstyapı imkanları arttırılarak, balıkçı teknelerinin üretim, değerlendirme ve pazarlama faaliyetlerini süratle yapmasına imkan sağlayacak nitelikte olması sağlanmalıdır.

Kent merkezinde liman ve balıkçı barınağı yakınında bulunan tersane, kent için büyük önem teşkil eden balıkçı barınağına ve sığınmak için limana yanaşan veya seyir esnasında küçük çaplı arızalara maruz kalan gemilere hizmet verdiğinden, işlevini korumalı, ancak çevre kirliliğine yönelik önlemler alınmalıdır.

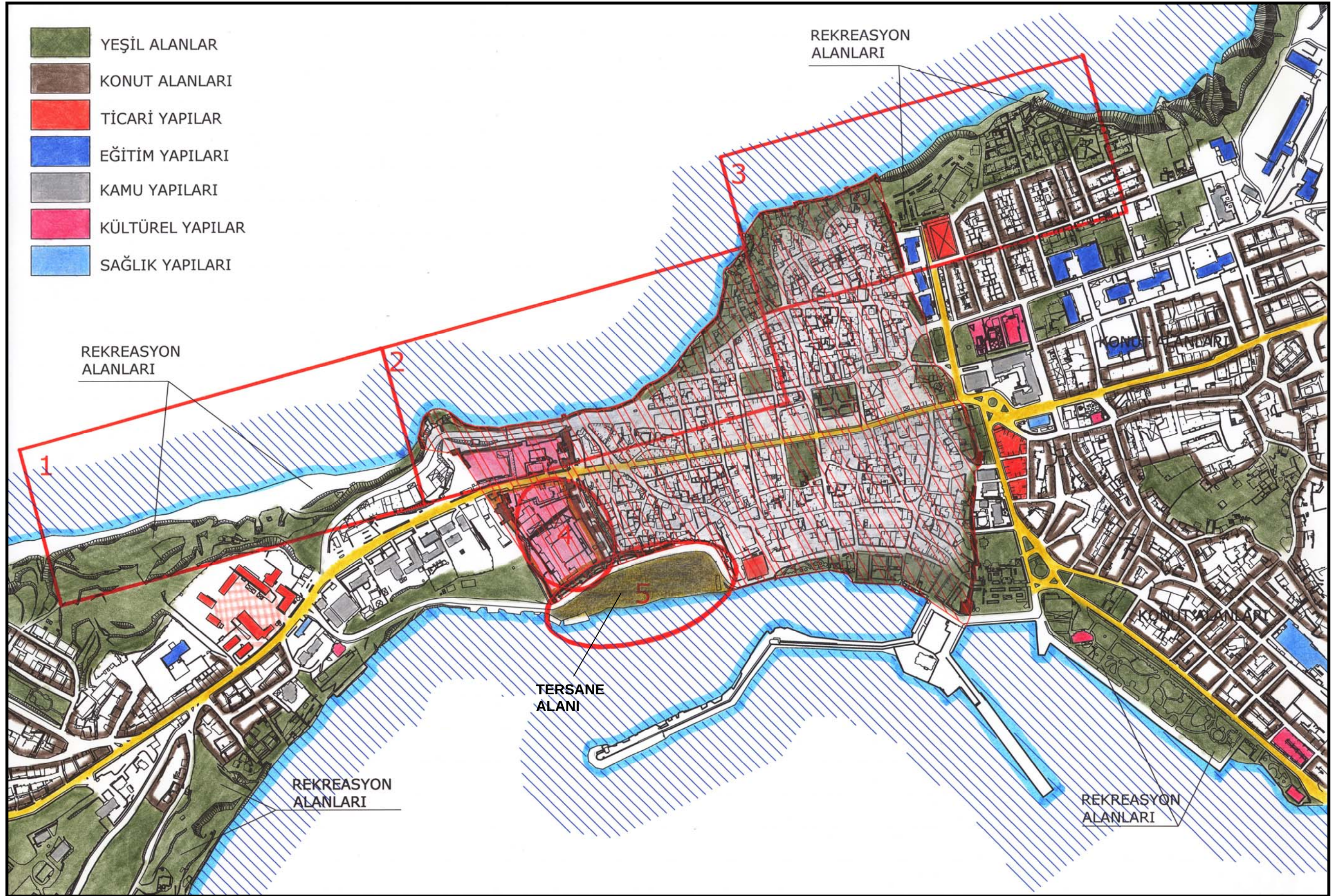
Sinop Cezaevi, kampüs içindeki tüm mevcut yapıları ile korunarak müze olarak turizm sektörüne hizmet vermelidir.

Surların tahrip olan kısımları restore edilmeli, gelişigüzel bir şekilde yapılan eklentilerden arındırılmalı, yıkılan kısımları aslına uygun olarak yeniden yapılmalı, ve suriçi (Eski Sinop) yeniden yaşatılmalıdır. Suriçinde bulunan tarihi yapılar onarılmalı, böylelikle Sinop'a özgü tarihi doku ortaya çıkarılmalı ve kent açısından turistik potansiyel arttırılmalıdır.

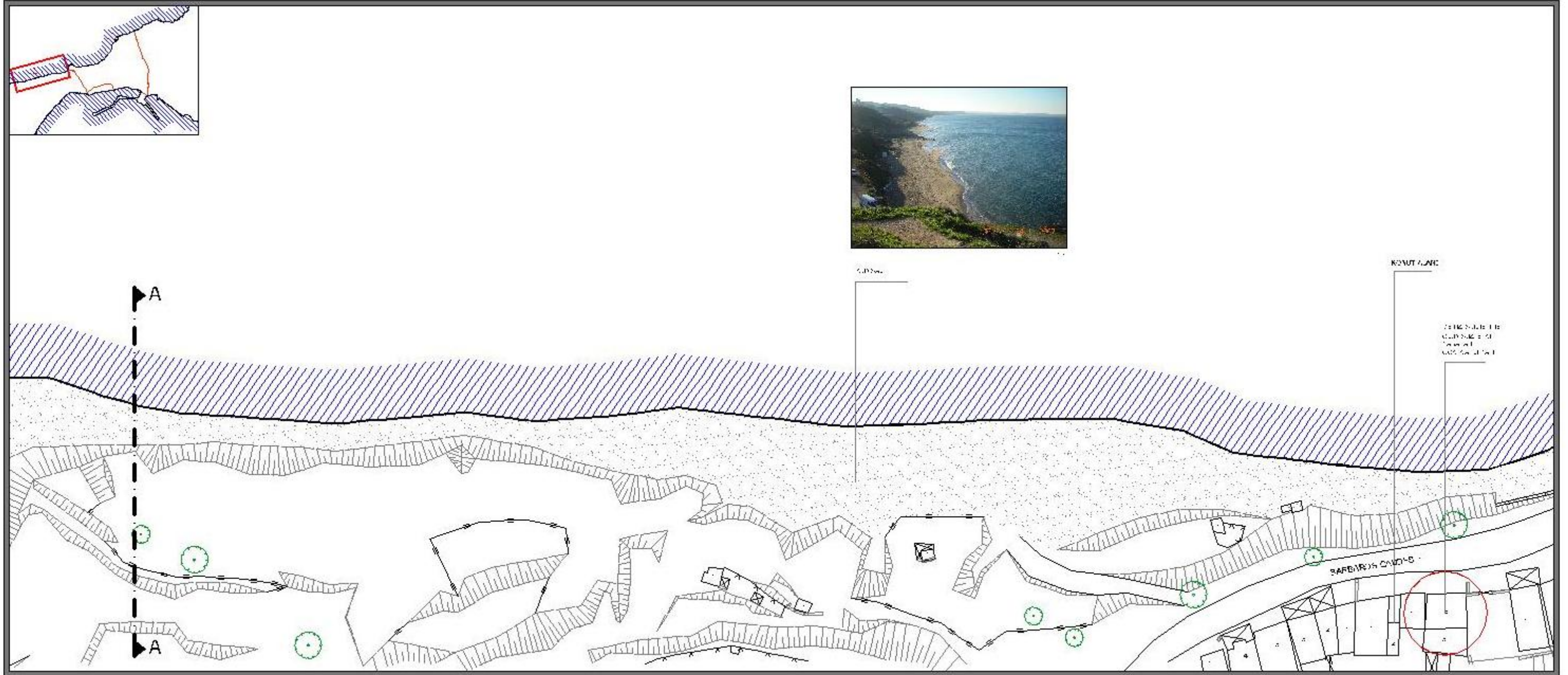
Tasarımda kültürel alanlara ağırlık verilmelidir. Bu kültür alanlarında, sinema, tiyatro, kültür ve sanat merkezi gibi yapılar tasarlanmalıdır.

Ticaret alanları, ulaşım aksları üzerinde tasarlanmalıdır. Bu tasarımda kentte ticari ilişkilerin canlandırılması ve yeni istihdam alanlarının arttırılması amaç olarak belirlenmelidir.

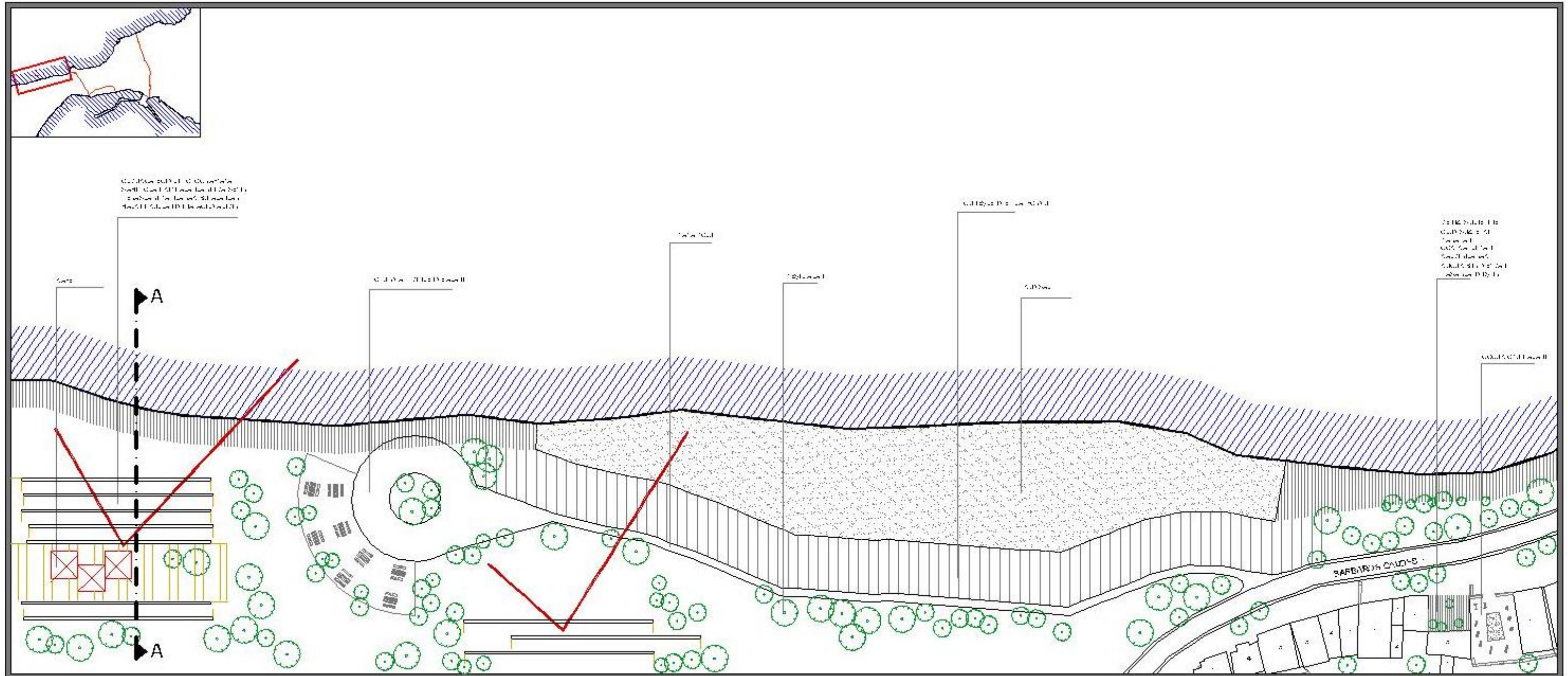
Konut alanlarında alt yapı eksiklikleri giderilerek sağlıklı yaşam alanları oluşturulmalıdır. Yeni yapılacak konutların, kontur ve gabari bakımından eski doku ile uyumlu olması sağlanmalı, çarpık kentleşme önlenmelidir.



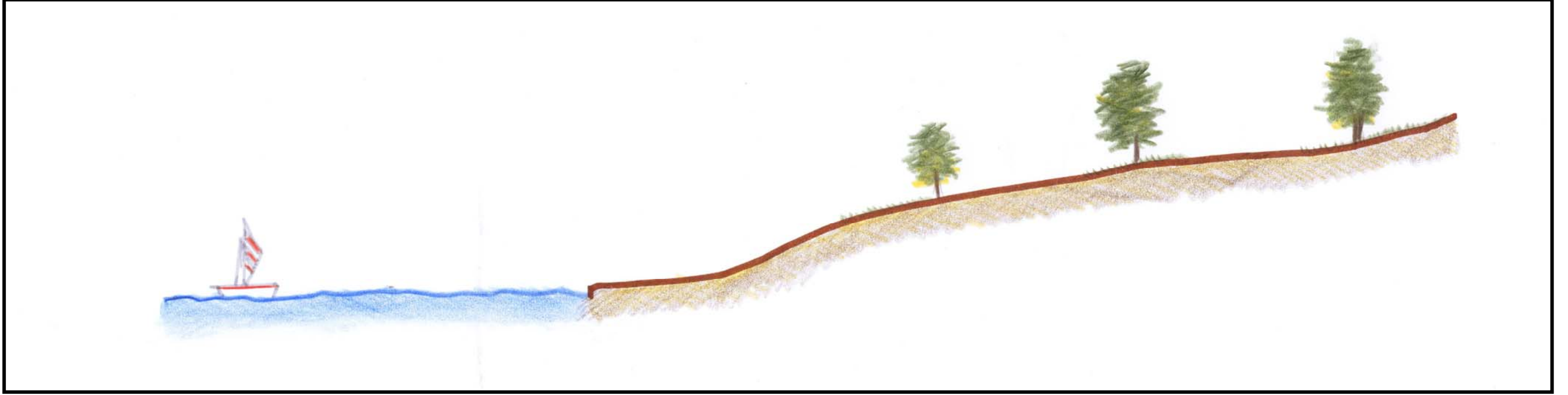
Şekil 4.45 Kentsel gelişim projesi



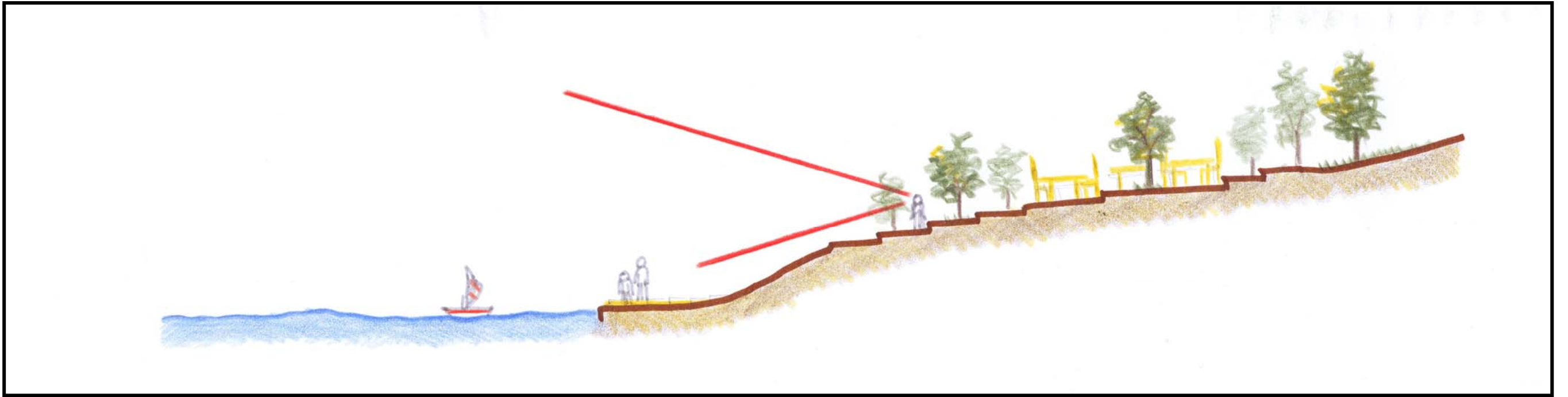
Şekil 4.46 1 Numaralı alan (Mevcut durum)



Şekil 4.47 1 Numaralı alan (Öneri)



Şekil 4.48 A – A Kesiti (Mevcut Durum)



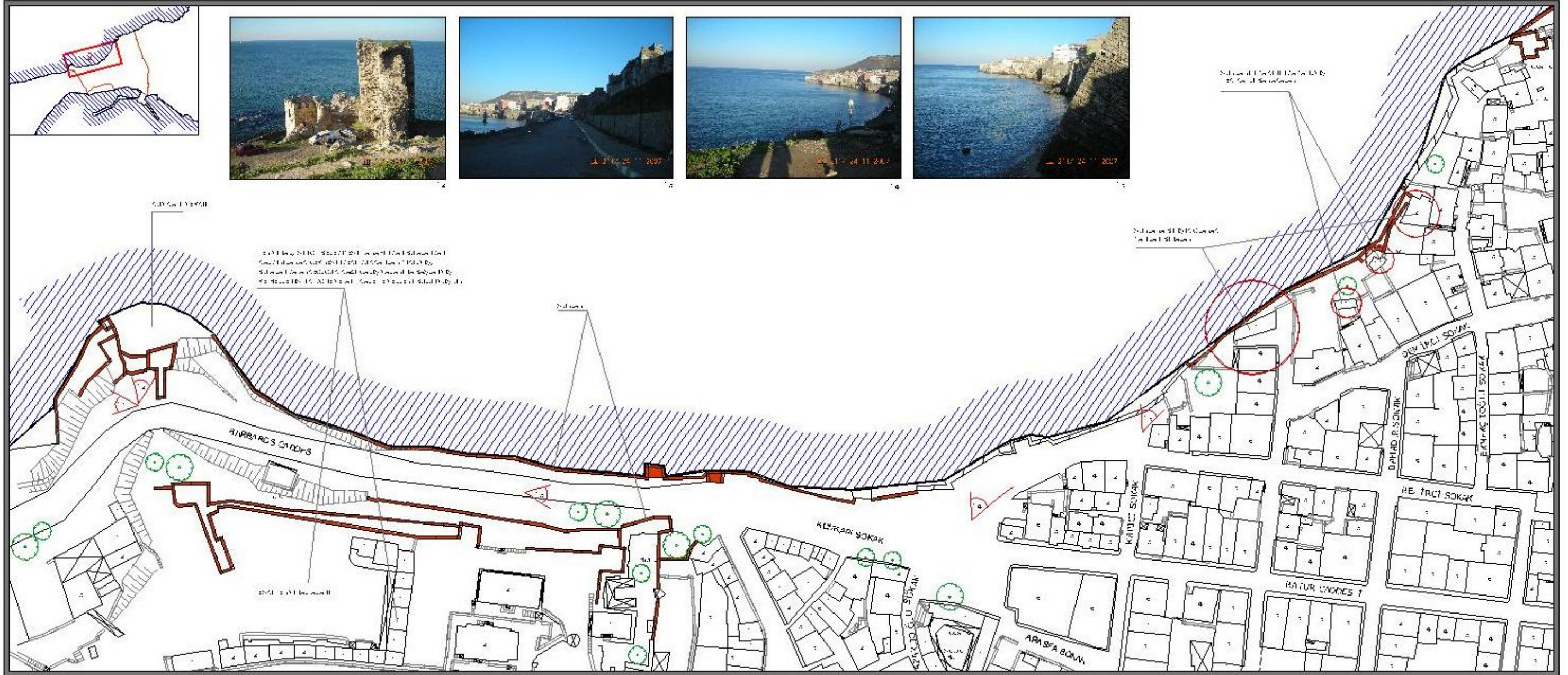
Şekil 4.49 A – A Kesiti (Öneri)



Şekil 4.50 Silüet (Mevcut durum)



Şekil 4.51 Silüet (Öneri)





Şekil 4.56 4 Numaralı alan

5. SONUÇLAR ve ÖNERİLER

Başlangıçtan bu yana deniz ticaretine ve donanma faaliyetine bağlı bir kıyı ve liman kenti olarak gelişen Sinop, tüm karakterini coğrafik konumuna borçludur. Tarihsel süreç boyunca Anadolu ve Karadeniz’e yerleşen kültürlerin bölge hakimiyeti uğruna ellerinde tuttıkları kent, yörenin tek doğal limana sahip olması ve denizden gelen etkilere açık bir kültür yaratması nedeniyle hızla gelişmiş, özellikle Antikçağ’da en parlak dönemini yaşayarak Karadeniz’in metropolü haline gelmiştir.

Selçuklu Dönemi’nde kentin ve yörenin liman işlevini ve Karadeniz kültürlerinin kaynaştığı dinamik bir merkez olma durumunu sürdürdüğü görülmektedir. Bu dönemde limanın yakınına İç-kale ve içinde donanma tersanesi yapılması ile kent, ticari ve askeri yönde gelişmiştir. Osmanlılar Dönemi’nde de özel ve askeri gemilerin üretildiği bir ticaret kenti olarak işlevini sürdürürken, 1853 yılında gerçekleşen Rus Baskınından sonra ortaya çıkan Kırım Savaşı neticesinde yapılan antlaşma sonucu, Sinop Limanı’nın askeri amaçlı etkinliğinin yasaklanması, kale ve tersanenin işlevini yitirmesine ve giderek harap olmasına yol açmıştır. 1887 yılında, tarihi tersanesi hapishaneye dönüştürülmüştür. Bunun sonucunda Sinop, bir gemi üretim ve ticaret merkezi iken bir hapishane kenti haline gelmiş, yoksulluğa terk edilmiştir. Anadolu’nun en kuzey noktasında, tek bir yoldan giriş-çıkışı olan bir burunda bulunan Sinop’un coğrafi konumundan ötürü ulaşım sorununun yaşanması da kentin izolasyonunda destekleyici rol oynamıştır.

Coğrafi konumundan ve topografik özelliklerinden ötürü, kent içi ve kentlerarası ulaşımın güç olması ve Samsun gibi geniş bir art bölgesi olmaması yüzünden sanayiye karşılık veremeyen kent, karayolu ulaşımının yetersiz olmasından dolayı, ayrıca teknolojik gelişmeler sonucu yakın çevresinde, Samsun ve Trabzon gibi kentlerde, liman faaliyetlerinin gerçekleştirilmesi ile kıyı ticareti bakımından da tercih edilmemeye başlanmıştır. Bunun sonucunda, kent gelişimi olumsuz yönde etkilenmiştir. Sanayi ve ticaretin gelişmemesi, büyük kentlere göçler yaşanmasını beraberinde getirmiştir.

Sinop bir kıyı kentidir ve en büyük potansiyeli doğal limana ve kıyılara sahip olmasıdır. Kentte kıyı alanlarının yanlış kullanımı da, uzun dönemde ekonomik gelişmeyi olumsuz etkilemekte, doğal kaynaklara ve çevreye zarar vermektedir. Bu bağlamda bütün kıyı tesisleri sektörel ihtiyaçlar dikkate alınarak gerçekleştirilmeli, kıyı yönetim planları oluşturulmalıdır.

Sinop kıyılarında yapılacak düzenleme çalışmasında amaç, kentin turistik, ekonomik, sosyal, kültürel, estetik ve rekreasyonel potansiyelini geliştirmek, bunu kent yaşamı ile

bütünleştirmek ve kenti kentliler ile turistler açısından bir çekim merkezi haline getirmektir. Sinop kıyıları, birçok rekreasyonel aktivitenin toplandığı, tarih ve turizm kent merkezi olarak düşünülmelidir.

Sinop kıyısında yer alan ve tarihsel özelliği kent ile bütünleşen Sinop Cezaevi, harap olan binalarının onarımı neticesinde, eski tersane ve yeni cezaevi işlevini yansıtacak şekilde kent müzesi olarak değerlendirilmeli ve yaşayan bir kültür odağı haline getirilmelidir.

Kıyılarının yeniden işlevlendirilmesi sonucunda kıyı alanlarında yer alacak yeni rekreasyonel aktiviteler, kentin bölgesel özellikleri ve alışkanlıkları göz önünde bulundurularak düşünülmelidir. Örneğin balıkçılık, kentin önemli bir geçim kaynağı ve balıkçılar için bir tutku haline dönüşen önemli bir aktivitedir. Buna göre merkezde yer alan balıkçı barınağı balıkçıların tüm ihtiyaçlarına cevap verebilecek nitelikte sosyal açıdan kuvvetlendirilirken, kent merkezi dışında kentte yer alan diğer balıkçı barınakları da geliştirilmelidir.

Kent merkezinde, balıkçı barınağı yakınında bulunan tersane, kentin tarihi özelliklerinden ve gemiler ile balıkçı teknelerine verdiği hizmet açısından önem arz ettiğinden, işlevini korumalıdır.

Sinop surları ile çevrelenen ve suriçi olarak adlandırılan Eski Sinop başta olmak üzere kentin her alanında, kentin ev sahipliği yapmış tarihsel dönemlerin mimari özelliğini yansıtan birçok önemli yapı bulunmakta, ancak her geçen gün bu zenginlik tahrip edilerek yok olmakta ve kendi kaderine terk edilmektedir. Bu kültürel miras kapsamında, diğer yapılara oranla sayıca fazla olan geleneksel evler en çok yıpranan grubu oluşturmaktadır. Bütün bunları önlemek amacıyla özellikle de kentin çekirdeğini oluşturan Eski Sinop'ta koruma amaçlı imar planı hazırlanmalı, her biri kültür deposu olan yapılar restore edilerek onarılmalı ve Safranbolu Kenti gibi turizm potansiyeli olarak değerlendirilmelidir.

Kentteki yerleşim alanlarında altyapı sorunları çözümlenerek sağlıklı yaşam alanları oluşturulmalıdır. Eski Sinop başta olmak üzere kentteki yerleşim alanlarında yeni yapılacak yapılar da kontur ve gabari açısından mevcut yapılar ile uyumlu olarak tasarlanmalı ve çarpık kentleşme sorunu çözümlenmelidir.

Bir kentin ekonomik açıdan gelişimini sağlayan unsurların başında kuşkusuz olarak, ulaşım ve buna bağlı olarak büyüyen ticaret ile turizm olanaklarının güçlü olması gelmektedir. Sinop coğrafi konumu nedeniyle kara ulaşımı açısından gelişmemiş bir kenttir. Bu gelişmemişlik, kenti, diğer kentlerden izole etmiş ve kendi içinde yaşamaya terk etmiştir. Ancak, üç tarafı denizlerle çevrili ülkemizde gerek yurt içinde gerekse yurt dışındaki kentlerle etkileşim, deniz yoluyla da gerçekleştirilebilmektedir. Bu bağlamda, bir kıyı kenti olan Sinop'a deniz yoluyla

ulaşının sağlanması, ekonomi ve turizm açısından kentin güçlenmesinde önemli bir fonksiyon oluşturacaktır.

Ulaşım ve ticari işlevini önemli ölçüde yitirmiş Sinop Limanı yeniden değerlendirilerek ulaşıma yönelik ihtiyaçlarının çözümlenmesi ve kente yaz aylarında uğrayan yolcu gemilerinin sayılarının arttırılması ve tüm yıl boyunca uğramalarının sağlanması, kentin gelişiminde önemli bir etken oluşturacaktır.

Sinop tüm doğal güzellikleri ve bünyesinde barındırdığı kültürel miras ile ülkemizin önemli kıyı kentlerinden biridir. Sinop gibi bir kıyı ve liman aynı zamanda da kale-kentin turistik potansiyelinin arttırılması yönünde önerilen bu proje, Sinop Kenti'nin başta olmak üzere, ülkemizin de ekonomik ve kültürel açıdan gelişimine katkı sağlayacaktır.

KAYNAKLAR

- Açıkbaş, Önem, C., (2006), Kıyı Alanları Kullanımı Kapsamında Yat Turizmi ve Marinalar; Bodrum Yarımadası ve Bodrum Marina Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Akkaya, M., Gazioğlu, C., Yücel, Z.Y., Burak, S., (1998), “Kıyı Alanlarının Rekreatif Kullanımı ve Yönetiminde Kamu Yararı İlkesi”, Türkiye Kıyıları 98, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları II. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, 22-25 Eylül 1998, Editör Özhan, E., Ankara.
- Alexander, T., Fichter, G., (1974), Ecologie, Hachette, Paris.
- Alkay, E., (1995), Kentsel Peyzaj Ögesi Olarak Kıyı Mekanı ve Bandırma Üzerine Bir İnceleme, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul
- Anonim, (1969), Türk Dil Kurumu Sözlüğü, Türk Dil Kurumu Yayınları, Ankara.
- Anonim, (1974), L’architecture D’aujourd’hui, Sep-Oct, No:175
- Anonim, (1992), New Webster’s Dictionary and Thesaurus, U.S.A.
- Arabacıoğlu, F. P., (2007), Sur-Kent İlişkisinin Çevre Düzenleme Kriterleri Açısından Değerlendirilmesi, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Arslan, D., (2005), Kıyı Alanlarının Yeniden Gelişim Sürecinde Kentsel Açık Alanların Değerlendirilmesi: İstanbul Örneği, Yüksek Lisans Tezi, Bahçeşehir Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Ay, B., (1996), Kıyı Alanları İle İlgili Mevzuat, Kıyı Kentlerinin Sorunları ve Kıyı Planlamasına Işık Tutacak İlkelerin Saptanması, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Baçoğlu, B., (1978), Sinop İli Tarihi, Ayyıldız Matbaası A.Ş., Ankara.
- Bilgin, T. M., (2003), Kıyı Bantlarının Düzenlenmesinin Kentsel Tasarım Yaklaşımı İçinde Ele Alınması, Yüksek Lisans Tezi, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Bruttomesso, R., (1992), “Cities and Ports: Towards a New Understanding”, New Relationships Between City and Port, 1992/3, Marsilio.
- Büyükelioğlu, E., (1998), Kıyı Alanlarında Sürdürülebilir Kalkınma Doğrultusunda Kıyı Yönetimi ve Planlaması Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.
- Cezar, M., (1995), Sanatta Batıya Açılış ve Osman Hamdi I, EKAV Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Doğan, E., Akkaya, M.A., Burak, S., (2002), “İdare Hukuku Açısından Kıyı Kenar Çizgisinin Belirlenmesi”, Türkiye Kıyıları 2002, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları IV. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitapçığı, Derleyen Özhan, E., Alpaslan, N., Ankara.
- DPT. Bölgesel Gelişme ve Yapısal Uyum Genel Müdürlüğü, (1997), Sinop İli Raporu, Ankara.

- Erinç, S., (1971), Jeomorfoloji II, İstanbul Üniversitesi Coğrafya Enstitüsü Yayınları, İstanbul.
- Esemenli, D., (1990), Sinop İli Türk Dönemi Mimarisi, Doktora Tezi, İstanbul Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İstanbul.
- Eşkar, F., (1997), Liman Kentlerinin Yenilenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Fanusçu, M.E., (1994), Florya, Bakırköy, Zeytinburnu, Samatya Sahil Parklarının Peyzaj Açısından İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Gökçe, B., (2006), AB Balıkçılık Politikaları ve Türkiye'deki Balıkçı Barınak ve Limanlarının Potansiyellerinin İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, Dokuz Eylül Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü, İzmir.
- Hoyle, B., Pinder, D., (1993), Cities and The Sea: Change and Development In Contemporary Europe, Oxford: Pergamon, England.
- Hüseyin Hilmi, (1923), Sinop Kitabeleri, Sinop Matbaası, Sinop.
- Işıkkaya, D., (2002), Sanayi ve Liman Kentlerinin Yenilenmesi, Haliç Kıyı Bölgesi ve Haliç Tersaneleri İçin Kentsel Dönüşüm Senaryosu, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- İl Kültür Müdürlüğü, (1992), Her Yönüyle Sinop, Sinop Valiliği Yayınları, Sinop.
- İnandık, H., (1957), Kıyı Morfolojisi ve Relief I, Anıl Yayınevi, İstanbul.
- İnandık, H., (1967), Deniz ve Kıyı Coğrafyası, Saha Matbaası, İstanbul.
- Karabey, H., (1978), Kıyı Mekanının Tanımı, Ülkesel Kıyı Mekanının Düzenlenmesi İçin Bir Yöntem Önerisi, Doktora Tezi, MSÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Karal, E. Z., (1995), Osmanlı Tarihi VII, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.
- Kılıç, A., (1999), Kıyıda Geri Çekilme Sürecinde Kent-Kıyı İlişkisi, Kentsel Kıyı Tanımı ve Bu Kavrama Dayalı Kentsel Kıyı Gelişme Stratejileri: İstanbul Örneği, Doktora Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kızılkaya, B., (1996), Kıyı Mekanı Kullanımları ve Tekirdağ Örneği, Lisans Bitirme Tezi, MSÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.
- Kökten, N., (1996), Kadıköy İnciburnu-Modaburnu Kıyı Dolgu Alanının İncelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.
- Kuntalp, E., (1981), Deniz Kıyılarının Hukuksal Düzeni, Maya Matbaacılık Yayıncılık, Ankara.
- Kuru, Çakmakoglu, A., (2004), Sinop Hapishanesi, Atatürk Kültür Merkezi Başkanlığı Yayınları, Ankara.
- Merçil, E., (1991), Müslüman-Türk Devletleri Tarihi, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

Öksüz, K., (2000), Kent ve Peyzaj Planlaması Çerçevesinde Kıyı Dolgu Düzenlemelerinin İncelenmesi: Maltepe-Bostancı ve Samatya Dolgu Alanları Sahil Parklarının Peyzaj Planlama Açısından İrdelenmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Önal, İ., Nuray, A., (1997), “Türkiye’ de Kıyı Alanları Yönetimi ve Sorunları”, Türkiye Kıyıları 97, Türkiye’nin Kıyı ve Deniz Alanları 1. Ulusal Konferansı Bildiriler Kitabı, 24-27 Haziran 1997, Ankara.

Özcanoglu, Z.Z., Koca, M., Genç, A., Bilgin, A., Dereli, F. ve Yılmaz, A., (2005), Geçmişin Fotoğraflarıyla Sinop Tarihi, Sinop Belediyesi Kültür Yayınları, Baskı: ABC Matbaacılık Ltd. Şti., Ankara.

Özdemir, E., (2007), İstanbul Kıyı Mekanında Dolgu Alanlarının Rekreatif Kullanımının Planlama Açısından İrdelenmesi: İstanbul Avcılar Örneği, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Özmert, N., (1997), Su Ortamında Yaşam ve Yerleşim Üzerine Bir Araştırma, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Pala, K., (1975), “Sahil Yağması”, TMMOB Harita Kadastro Dergisi, Ocak 1975:3-38.

Ramin, T., (1999), “The Ensemble of Port Development Factors In the Mediterranean Region: 1815-1999”, Hamburg Design School Press, Cambridge, Massachusetts.

Sevil, H., (1991), Yedikule-Yenikapı Bölgesi Rekreatif Alanlarının Değerlendirilmesi, Yüksek Lisans Tezi, İTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Sinop Ticaret ve Sanayi Odası, (2008), 2008 Sinop İş Dünyası, Sinop.

Sinop Turizm Tanıtım Rehberi, T.C. Kültür ve Turizm Bakanlığı.

Strabon, (1993), Antik Anadolu Coğrafyası (Geographika: XII-XIII-XIV), Çev: A.Pekman, Arkeoloji ve Sanat Yayınları, İstanbul.

T.C. Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı (TOKİ), (1995), “Habitat II, Türkiye Ulusal Raporu ve Eylem Planı”, Sayfa:21.

T.C. Maliye Bakanlığı Milli Emlak Genel Müdürlüğü, (1998), Çevre ve Kıyılar, Türk Tarih Kurumu Basımevi, Ankara.

T.C. Sanayi ve Ticaret Bakanlığı Sanayi Araştırma ve Geliştirme Genel Müdürlüğü, (2001), Sinop Sanayi Potansiyeli ve Yatırım Alanları Araştırması, Ankara.

T.C. Sinop Valiliği Sanayi ve Ticaret İl Müdürlüğü, (2003), Sinop İli’nin Ekonomik ve Ticari Durum Raporu, Yatırımcı Rehberi, Sinop.

T.C. Sinop Valiliği İl Çevre ve Orman Müdürlüğü, (2007), Sinop İli 2006 Yılı Çevre Durum Raporu, Sinop.

T.C. Sinop Valiliği, (2006), Sinop İl Özel İdaresi Stratejik Planı 2006–2010, Sinop.

Tekeli, İ., (1976), “Kıyı Planlamasının Değişik Boyutları”, TMMOB Mimarlık Dergisi, 147:41-47.

Tolunay, A., Aklan, H., Korkmaz, M., (2004), “İsparta Tarihi Ayazmana Mesireliği’nin Açık hava Rekreasyonu Açısından Kullanıcı Özellikleri”, Süleyman Demirel Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü Dergisi, Cilt 8 Sayı 1:59-70.

Uyanık, F., (1991), Kıyı Kullanımı ve Silivri, Lisans Bitirme Tezi, MSÜ Mimarlık Fakültesi Şehir ve Bölge Planlama Bölümü, İstanbul.

Uysal, Ü., (2005), Kentsel Mekan Bağlamında İşlevini Yitirmiş Liman Bölgelerinin Analizi: Karaköy ve Salıpazarı Örneği, Yüksek Lisans Tezi, YTÜ Fen Bilimleri Enstitüsü, İstanbul.

Ülkütaşır, M.Ş., (1949), “Sinop’ta Selçukiler Zamanına Ait Tarihi Eserler”, Türk Arkeoloji Dergisi, V:114.

Ünal, M.A., (1999), “XV-XVII. yy’larda Sinop Kazası”, XII. Türk Tarih Kongresi 12-16 Eylül Kongreye Sunulan Bildiriler, Ankara.

Yercan, H.F., (1996), Liman İşletmeciliği ve Yönetimi, Mersin Deniz Ticaret Odası, Mersin.

Yerlikaya, G., (2006), Sinop Murat Koca Konağı Restorasyon Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Yıldızcı, A. C., (1982), Kentsel Yeşil Alan Planlaması ve İstanbul Örneği, Doçentlik Tezi, İTÜ Mimarlık Fakültesi, İstanbul.

Yılmaz, R., (2006), (a), “Saroz Körfezi’nin Turizm ve Rekreasyonel Kullanım Potansiyeli Üzerine Bir Araştırma”, Süleyman Demirel Üniversitesi Orman Fakültesi Dergisi, Seri A Sayı 1:124-135.

Yılmaz, S., (2006), (b), Sinop Okan Alpar Konağı Restorasyon Önerisi, Yüksek Lisans Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü, Ankara.

Yücel, Y., (1991), Anadolu Beylikleri Hakkında Araştırmalar, Türk Tarih Kurumu Yayınları, Ankara.

18.10.1982 tarihinde kabul edilen 1982 Anayasası, 20.10.1982 tarih ve 17844 sayılı Resmi Gazete.

04.04.1990 tarihinde kabul edilen 3621 sayılı Kıyı Kanunu, 17.04.1990 tarih ve 20495 sayılı Resmi Gazete.

3621 sayılı Kıyı Kanununa Bağlı Yönetmelik, 03.08.1990 tarih ve 20594 sayılı Resmi Gazete.

Kamu Kurumları

Denizcilik Müsteşarlığı (2008)

İller Bankası Genel Müdürlüğü (2009)

Sinop Belediyesi (2007)

T.C. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı, Sinop Bayındırlık ve İskan İl Müdürlüğü (2007)

T.C. Çevre ve Orman Bakanlığı, Sinop Orman Bölge Müdürlüğü, (2007)

T.C. Sinop Valiliği (2007)

T.C. Sinop Valiliği, Tarım İl Müdürlüğü, (2007)

İnternet Kaynakları

Google Earth

www.antalya.gov.tr

www.ibb.gov.tr

www.kkgm.gov.tr/birim/su_urn/balikci_barinak.htm

www.kulturturizm.gov.tr

www.maliye.gov.tr

www.meteor.gov.tr/veridegerlendirme/il-ve-ilceler-istatistik.aspx?m=SINOP

www.sinop.bel.tr

www.sinop.gov.tr

www.sinop.gov.tr/index_1.asp

www.turkiye-rehberi.net/images/Harita/turkiye-haritasi.gif

www.yapi.com.tr/V_Images/2008/haberler/63749_karadeniz_sahilyolu.jpg

ÖZGEÇMİŞ

Doğum tarihi 27.06.1982

Doğum yeri İstanbul

Lise 1996-2000 Pertevniyal Lisesi

Lisans 2000-2001 Yıldız Teknik Üniversitesi Hazırlık Sınıfı
2001-2002 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Şehir ve Bölge Planlama Bölümü
2002-2006 Yıldız Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi
Mimarlık Bölümü

Yüksek Lisans 2006- Yıldız Teknik Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü
Mimarlık Anabilim Dalı
Bina Araştırma ve Planlama Programı

Çalıştığı kurumlar

2005-2006 Umut Mimarlık Tasarım Uygulama
2006 Zafer Bekaroğlu Mimarlık
2006-Devam ediyor İstanbul Büyükşehir Belediyesi