

PEYZAJ ARAŞTIRMALARI V

Editörler
Öner DEMİREL
Ertan DÜZGÜNEŞ

LIVRE DE LYON
2025

Mimarlık Bilimleri

PEYZAJ ARAŞTIRMALARI V

Editörler
Öner DEMİREL
Ertan DÜZGÜNEŞ

LIVRE DE LYON
Lyon 2025

PEYZAJ ARAŞTIRMALARI V

Editörler
Öner DEMİREL
Ertan DÜZGÜNEŞ

LIVRE DE LYON
Lyon 2025

Peyzaj Araştırmaları V
Editors • Prof. Dr. Öner DEMİREL• Orcid: 0000-0002-8102-5589
Prof. Dr. Ertan DÜZGÜNEŞ• Orcid: 0000-0002-1523-9722

Cover Design • Motion Graphics
Book Layout • Motion Graphics
First Published • September 2025, Lyon

e-ISBN: 978-2-38236-896-1
DOI: 10.5281/zenodo.17181916

copyright © 2025 by Livre de Lyon
All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system, or transmitted in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording, or otherwise, without prior written permission from the Publisher. The author or authors of the relevant section are responsible for any copyright infringement that may occur due to the images and graphics used in the book. The editor or publisher does not assume responsibility in this regard.



Publisher • Livre de Lyon
Address • 37 rue marietton, 69009, Lyon France
website • http://www.livredelyon.com
e-mail • livredelyon@gmail.com



CONTENTS

ÖNSÖZ V

BÖLÜM I. TÜRKİYE İKLİM KANUNU'NUN PEYZAJ MİMARLIĞI DİSİPLİNİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRİLMESİ: BİR METİN ANALİZİ 1

Erdi EKREN, Sinan KORDON

BÖLÜM II. TÜRKİYE'DE AFET YÖNETİMİNDE KENTSEL YENİDEN YAPILANMANIN YÖNETSEL BOYUTLARI 19

Kübra ÖZDEMİR

BÖLÜM III. DENİZ SEVİYESİ DEĞİŞİMİNİN KENTSEL PEYZAJ AÇISINDAN İNCELENMESİ 37

Cansu BEŞEL HATİPOĞLU, Emine TANIR KAYIKÇI

BÖLÜM IV. KENTSEL PEYZAJ TASARIMINDA BİTKİ SEÇİM KRİTERLERİNE YÖNELİK YENİ TRENDLER 61

Rıdvan TİK, Tuncay KAYA

BÖLÜM V. YÜRÜNEBİLİR KENTLER İÇİN BİTKİ SEÇİMİ VE BİTKİLENDİRME TASARIMI 89

Müge YURTCAN

BÖLÜM VI. COVID-19 SALGINI SONRASI TURİZM İŞLETMELERİNİN GLAMPİNG TURİZMİNE YÖNELİK TUTUMLARININ BELİRLENMESİ 121

Ertan DÜZGÜNEŞ, Büşra SARGIN, İbrahim YILDIRIM

BÖLÜM VII. COVID-19 PANDEMİSİ SÜRECİNDE HOBİ BAHÇELERİNE OLAN TALEP: ERZURUM KENTİ ÖRNEĞİ 143

Sema Nur ÖZKURT KAYA, Işık SEZEN

BÖLÜM VIII. UZUN GÖRÜŞ HATTI ANALİZİ İLE YAYA HAREKETLİLİĞİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ: ORDU FİDANGÖR CADDESİ ÖRNEĞİ 163

Eda ŞENTÜRK , Murat YEŞİL

BÖLÜM IX. ORDU İLİ ŞELALELERİNİN CBS TABANLI KONUMSAL VE MEKÂNSAL ANALİZİ 179

Eda ŞENTÜRK & Mustafa Umut BEKTAŞ & Pervin YEŞİL

BÖLÜM X. DÖNÜŞEN KENT, DEĞİŞEN MEKÂN: MARDİN'DE KENTSEL YENİDEN YAPILANMA SÜRECİ ÜZERİNE BİR İNCELEME 199

Emine DAVUTOĞLU & Demet EROL

BÖLÜM XI. FİLYOS VADİSİ HAVZASI'NIN MEGAPROJE HAVZASINA DÖNÜŞÜMÜ 221
Demet EROL

BÖLÜM XII. ÜLKEMİZDE KENT ORMANLARI YER SEÇİM MODELİ OLUŞTURULMASINA YÖNELİK BİR MODEL DENEMESİ: KIRIKKALE KENT ORMANI (100.YIL ORMANI) ÖRNEĞİ 257
Öner DEMİREL, Meryem Bihter BİNGÜL BULUT, Atila GÜL, Ömer Kamil ÖRÜCÜ, Mahire ÖZÇALIK, Tuba Gizem AYDOĞAN

BÖLÜM XIII. KAYAK MERKEZLERİNDE PEYZAJ TASARIMI: ERZİNCAN ERGAN DAĞI ÖRNEĞİ 285
Ruhugül Özge Gemici, Turhan Doğan

BÖLÜM XIV. GÖLBAŞI ÖZEL ÇEVRE KORUMA BÖLGESİ MOGAN GÖLÜ DİP ÇAMURU TEMİZLİĞİ PROJESİ 301
Duygu ÖZKIR, Ali ÖZKIR

BÖLÜM XI

FİLYOS VADİSİ HAVZASI'NIN MEGAPROJE HAVZASINA DÖNÜŞÜMÜ

THE TRANSFORMATİON OF THE FİLYOS VALLEY BASİN İNTO A MEGAPROJECT BASİN

Demet EROL

(Doç. Dr.), Gazi Üniversitesi,
E-mail: edemet@gazi.edu.tr
Orcid: 0000-0002-1705-4297

1. Giriş

Son yıllarda, hem gelişmiş hem de gelişmekte olan ülkelerde büyük ölçekli yatırımlar "megaproje" başlığı altında giderek daha fazla gündeme gelmektedir. Bu projeler, geniş ölçekleri, yüksek maliyetleri ve uzun vadeli etkileriyle tanımlanmakta ve hâlâ yoğun akademik tartışmaların odağında yer almaktadır. Literatürde sıkça vurgulandığı üzere, mega projelerin ekonomik geçerliliği; maliyet aşımları, zaman gecikmeleri ve yerel kentsel önceliklerle uyumsuzlukları nedeniyle ciddi şekilde sorgulanmaktadır (Kashef, 2025). Buna rağmen megaprojeler dünya genelinde yaygın bir şekilde ortaya çıkmayı sürdürmektedir.

Mega projelerin ölçeği günümüzde 'mega', 'giga' ve 'tera' gibi büyüklük birimleriyle tarif edilmekte ve bu doğrultuda planlanan trilyon dolarlık yatırımların, bizi yeni bir "tera çağı"na taşıdığı ileri sürülmektedir. Ulaşım ve enerji altyapısı, endüstriyel koridorlar, yeni yerleşim alanları, inovasyon bölgeleri ile bilim ve teknoloji parkları gibi çeşitli alanları kapsayan megaprojeler, yalnızca fiziksel dönüşüm değil, aynı zamanda mekânsal yeniden yapılandırma ve yeniden bölgeselleştirme süreçlerini de beraberinde getirmektedir. Bu projelerde yerel, bölgesel ve ulusal düzeydeki aktörlerin yanı sıra, ulusal ve zaman zaman ulusötesi sermaye de belirleyici roller üstlenmektedir (Flyvbjerg, 2014). Zidane, Johansen ve Ekambaram (2013) göre, megaprojeler geçmişteki

proje uygulamalarına kıyasla evcilleştirilmesi zor "vahşi yaratıklar" olarak görülmektedir; çünkü bu projeler yüksek maliyet, uzun süre, büyük kapsam ve karmaşıklık gibi özellikler taşımaktadır. Bazı megaprojeler bir ülke için simgesel yapılara dönüşerek önemli bir refah artışı sağlarken, bazıları ise felaketlere dahi neden olmaktadır (Zidane, Johansen ve Ekambaram 2013). Megaprojeler, yalnızca artan kentsel rekabet ve küresel ölçekte görünürlük arayışına yanıt vermekle kalmaz; aynı zamanda, farklı sosyopolitik bağlamlarda siyasi gücün yerel, bölgesel, ulusal ve küresel düzeylerde yeniden yapılandırılması ihtiyacını da karşılar. Bu nedenle, söz konusu projeler çoğu zaman çok ölçekli güç dinamiklerinin bir araya getirilmesini ve bu güçlerin uyumlaştırılmasını zorunlu kılmaktadır. Bir mega projenin özellikleri arasında yüksek maliyet, uzun süre, büyük kapsam ve ölçek, yüksek düzeyde karmaşıklık ve belirsizlik, yoğun siyasi ilgi ve etki ile çeşitli çıkarlar, öncelikler ve güç dengelerine sahip aktörlerin yer aldığı karmaşık bir ağın katılımı yer alır (Farid, vd;2025).

Son yıllarda mega projelerle anılan Filyos Vadisi, Batı Karadeniz Havzasının alt havzasıdır. Havza içinde Çayın uzunluğu 360 km'yi bulmaktadır. Filyos Çayı havzası bu kadar büyük olduğu için, 360 km'lik uzunluk boyunca farklı hidrolik ve topografik özellikler gösterir (Tarım ve Orman Bakanlığı; 2019). Zonguldak, Ereğli ve Karabük'ün yarattığı ekonomi ile Cumhuriyet'in ilk yıllarından beri gündem de olmuştur. Son yıllarda ise "Filyos Vadisi Projesi" ile ulusal ölçekte önemi artmış, planlanan yatırımların ölçeği de "mega" kavramıyla tanıtılmıştır.Vadi ise artık coğrafi bir havza değil, bir mega projenin "Yatırım Havzası"dır. Bu yatırım havzada da Filyos Limanı, Filyos Endüstri Bölgesi, Filyos Serbest Bölgesi ve Serbest Bölge Gelişme Alanı'nı yer almaktadır. Filyos Vadisi Yatırım Havzası Projesi, Türkiye'nin en büyük entegre yatırımlarından biri olarak tanımlanmaktadır. Türkiye'nin ilk mega endüstri bölgesi olan Filyos Endüstri Bölgesi, güneyindeki Filyos Serbest Bölgesi ve Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olan Filyos Liman, bu anlatının somut bileşenleri olarak öne çıkarılmaktadır.

Mega projelere çoğu zaman abartılı anlamlar yüklenmekte; teknolojik, politik, ekonomik ve estetik boyutlarla bütünleştirilerek meşrulaştırılmaktadır. Bu çalışmada, 'Sublime' kavramı çerçevesinde ele alınan bu yaklaşım Filyos Vadisi Projesi üzerinden incelenmiştir. Vadi'nin farklı dönemlerdeki planlama yaklaşımları aktarılmış ve nihayetinde mega yatırımların doğayı göz ardı edişi tartışmaya açılmıştır.

2. Mega Projeler ve Yarattığı Mega Etkiler

"Mega" kelimesi, Yunanca "megas" sözcüğünden türetilmiş olup büyük, geniş, yüksek, uzun, güçlü ve önemli anlamlarını taşır. Bilimsel ve teknik bağlamda "mega", özellikle bir milyonu ifade eden bir ölçü birimi olarak kullanılmaktadır. Bu ölçü birimi ekonomik terimlerle değerlendirildiğinde, "megaproje" kavramı esasen milyon dolarlık (veya euro, sterlin vb.) projeleri ifade etmektedir. Nitekim, son yüzyıldan uzun bir süre boyunca dünyanın en büyük projeleri genellikle milyon birimiyle ölçülmüştür (Flyvbjerg, 2017). Ancak günümüzde megaproje kavramı, çok daha büyük ölçekli yatırımları tanımlamakta olup; genellikle 1 milyar ABD doları veya daha fazla maliyeti olan, geliştirilmesi ve inşası yıllar süren, çok sayıda kamu ve özel sektör paydaşını içeren, dönüştürücü etkilere sahip ve milyonlarca insanı etkileyen karmaşık girişimler olarak ele alınmaktadır (Brunet, 2025; Sun ve Zhan, 2011). Böylece, "megaproje" terimi yaygınlık kazandığında, teknik olarak en büyük projeler artık megaproje değil, daha doğru bir ifadeyle "gigaproje" idi – çünkü "giga", bir milyarı ifade eden ölçü birimidir. Ancak "gigaproje" terimi hiçbir zaman yaygınlık kazanmamıştır. Google'da yapılan bir arama, "mega proje" ifadesinin internette "giga proje" terimine göre 80 kat daha sık kullanıldığını ortaya koymaktadır (Flyvbjerg, 2017). Mega projeler genellikle teknolojik, politik, ekonomik ve estetik olmak üzere dört ana süblim'e (Four Sublimes) dayandırılarak meşrulaştırılmaktadır. "Sublim" kavramının tanımından da anlaşılacağı gibi bu projeler olağanüstü, yüce ve sıradışıdır (Tureng sözlük). Başka bir anlatımla mega projeler diğer projelerden farklıdır. Daha sıradışı, daha etkileyici ve hatta en büyüktürler. Projeler tanıtılırken "en" vurgusu her zaman önem kazanmaktadır. Flyvbjerg'e göre megaproje meşrulaştırma biçimleri de tüm "en"leri içeren "sublimes" ile oluşturulmaktadır (Tablo 1)

Tablo 1: Flyvbjerg'e Göre Mega Projeleri Meşrulaştırma Biçimleri

Teknolojik yüce/ süblim	İnsan sınırlarını zorlayan yenilikçi mega projeler (örneğin, en yüksek bina, en uzun köprü, en büyük rüzgar türbini vb.), mühendisler ve teknoloji uzmanları için büyük bir heyecan ve tatmin kaynağıdır. San Francisco-Oakland Bay Köprüsü örneğinde görüldüğü üzere, bu tür teknolojik yücelik, proje tasarımını ve çıktısını önemli ölçüde etkilemektedir. Filyos Vadisi projesi de "en"ler üzerine kurgulanmıştır.
Politik yüce/ süblim	Politikacılar, adlarını taşıyan ya da tarihsel simge niteliği kazanan büyük ölçekli projeler aracılığıyla kamuoyunda görünürlük kazanmakta ve bu projelerden önemli ölçüde siyasi tatmin elde etmektedir. Medya ilgisi ve açılış törenleri gibi gösterişli etkinlikler, bu tür projelere yapılan siyasi yatırımların temel motivasyonları arasında yer almaktadır. Bu durum, Sultan Abdülhamid'in 'rüya projeleri'nde olduğu gibi tarihsel örneklerle de desteklenmektedir.
Ekonomik yüce/ süblim	Yatırımcılar, iş çevreleri, sendikalar ve mühendislikten finansmana, danışmanlıktan inşaata kadar çeşitli sektörlerden paydaşlar, büyük bütçeli projeler sayesinde hem doğrudan ekonomik kazanç hem de geniş ölçekli istihdam fırsatları yaratmaktadır. Bu durum, Zonguldak ve çevresi gibi yapısal ekonomik sorunlarla karşı karşıya olan bölgelerde kalkınmacı beklentileri güçlendirmektedir.
Estetik yüce/ süblim	Tasarımcılar ve estetik değerlere önem veren kesimler için büyük ölçekli projeler, görsel açıdan etkileyici ve sembolik anlamlar taşıyan yapıların (örneğin Sydney Opera Binası, Golden Gate Köprüsü) tasarımı, kullanımı ve izlenmesi üzerinden estetik bir haz kaynağıdır. Flyvbjerg'in 'Four Sublimes' (Dört süblim) kavramsallaştırması içinde, Filyos Vadisi megaprojesi bağlamında en az karşılık bulan meşrulaştırma biçimi estetik olanıdır.

Kaynak: Flyvbjerg, 2017

Flyvbjerg, megaprojelere yalnızca rasyonel gerekçelerle değil; aynı zamanda politik, ideolojik ve sembolik nedenlerle yönelindiğini ve bu nedenle bu projelerin meşruiyetlerinin "yücelik" (sublime) kavramına dayandığını savunmaktadır. Ona göre megaproje başarısının genellikle düşük olması, bu projelerin daha fazla sorgulanmasını gerekli kılmaktadır (Flyvbjerg, 2017). Megaprojeler, üzerlerine yüklenen "yücelik" anlamları (sublimes) sayesinde meşrulaştırılmakta ve toplumda kabul görmektedir. Flyvbjerg, megaproje yönetimini "dört yüce" (four sublimes) başlığı altında açıklamaktadır. Bu dört

yüce, megaprojelere meşruiyet sağlayan ve toplumda hızlı benimsenmelerini kolaylaştıran dayanaklardır. Dörtlünün ilki "teknolojik yüce"dir (technological sublime). Bu terim, Miller (1965) ve Marx (1967) tarafından, 19. yüzyıl ve 20. yüzyılın başlarında Amerikan kültüründe teknolojinin olumlu tarihsel karşılanışını tanımlamak için kullanılmıştır (Flyvbjerg, 2017). "Teknolojik yüce" kavramı ilk olarak Leo Marx'ın *The Machine in the Garden* (1964) adlı eserinde kapsamlı bir biçimde ele alınmış, ardından Perry Miller'ın *The Life of the Mind in America* (1965) kitabında detaylandırılmıştır. Kavram, yeni teknolojilerin toplumlar üzerinde neden derin bir hayranlık ve sessizlik yarattığını açıklamayı amaçlamaktadır. Demiryolları, gökdelenler ya da uçaklarla ilk kez karşılaşma deneyimi bu duruma verilebilecek çarpıcı örnekler arasındadır. Her ne kadar bu tür deneyimler karşısında hayranlık duyan yalnızca Amerikalılar olmasa da, Amerikalılar söz konusu deneyimleri bilinçli olarak aramış, kutlamış ve "teknolojik yüce"yi ulusal kimliklerinin merkezî bir unsuru haline getirmiştir (Nye, 2023).

Flyvbjerg (2017), dört yüceden bahsederken ilk yücenin kavramsal olarak Frick'e ait olduğunu özellikle vurgulamaktadır. Frick (2008), "teknolojik yüce"yi megaproje literatürüne kazandırmıştır. Ona göre teknolojik yüce, mühendislerin ve teknologların, teknolojinin sınırlarını zorlayarak en yüksek bina, en uzun köprü, en hızlı uçak, en büyük rüzgar türbini ya da bir şeyin "ilkini" inşa etmek gibi büyük ve yenilikçi projeler gerçekleştirmekten aldıkları coşkuyu ifade etmektedir.

Bilimkurgu edebiyatı da bu "yücelik" (sublime) duygusunu sıklıkla merkezine alır. Zira teknolojik yüce, gündelik gerçekliği aşarak insanı olağanüstü olana yaklaştırır ve hayal gücünün sınırlarını genişleten yeni ufuklar açar. Demiryolları, fotoğrafçılık, havacılık, dev barajlar, kırsal elektrifikasyon (özellikle Sovyetler Birliği bağlamında öne çıkarılmıştır), atom enerjisi ve nükleer silahlar, uzay yolculuğu, televizyon, bilgisayarlar, sanal gerçeklik ve "bilgi süper otoyolu" gibi teknolojiler bu duygunun tarihsel taşıyıcıları arasında yer almaktadır. Ancak en güçlü "yüce" etkisi yaratan teknolojiler çoğu zaman somut araçlardan ziyade, bizzat teknolojik tahayyüllerdir: zaman makineleri, yıldızlararası uzay gemileri ve androidler gibi (Sterling, 2025, 27 Haziran). Megaprojeler genellikle sahip oldukları büyük sermaye yatırımlarıyla tanımlansa da, başka boyutlar üzerinden de ele alınmaktadır. Örneğin Zhai, Xin ve Cheng (2009, s. 99),megaprojelere "aşırı karmaşıklık, önemli riskler, uzun süreli süreçler ve bir bölge ya da hatta tüm ülkenin toplumu, ekonomisi, teknolojik gelişimi ile çevresi üzerinde geniş kapsamlı etkiler" atfetmektedir. Sosyolojik

bir bakış açısıyla ise Gellert ve Lynch (2003, ss. 15–16), megaprojelere "yer değiştirmeler" olarak yaklaşmakta ve bunları, "peyzajları anlamlı, hızlı ve derin biçimde, görünür şekilde dönüştüren; sermaye ve devlet gücünün koordineli biçimde uygulanmasını gerektiren projeler" olarak tanımlamaktadır. Gerçekten de toplumu megaproje deneyimleri üzerinden incelemek, onun hırslarını, sorunlarını ve geleceğe dair bakış açılarını ortaya koyacaktır (Söderlund, Sankaran ve Biesenthal, 2017, pmi.org).

Filyos Vadisi Projesi, Türkiye'nin en büyük sanayi, liman ve enerji altyapısı yatırımlarından biri olarak tanıtılmıştır. Filyos Vadisi Mega projesine ekonomik, stratejik ve sembolik anlamlar yüklenmektedir. Flyvbjerg'in (2017) ortaya koyduğu **"dört sublim/yüce" (four sublimes)** dörtlüsünden ilki olan Teknolojik Yüce/Süblim'e (Technological Sublime) göre,Filyos Limanı'nın boyutları, derinliği ve yeni lojistik kapasitesi; ayrıca doğal gaz işleme tesisleri gibi ileri mühendislik çözümleri, teknolojinin sınırlarını zorlayan unsurlar olarak sunulmaktadır. Bu durum, projenin teknolojik başarı üzerinden meşrulaştırılmasına hizmet etmektedir. Politik Yüce/Süblim (Political Sublime) de ise proje, karar vericiler tarafından "Türkiye'nin stratejik geleceği" ve "enerji bağımsızlığı" vurguları ile kamuoyuna sunulmakta; açılış törenleri ve medyatik görünürlük, politik aktörler için önemli bir meşruiyet kaynağı yaratmaktadır. Ekonomik Yüce/Süblim (Economic Sublime)göre Filyos Vadisi, doğrudan ve dolaylı istihdam yaratma, bölgesel kalkınma ve enerji gelirleri gibi ekonomik getiriler üzerinden tanıtılmakta; Türkiye'nin lojistik ve enerji üssü olma hedefiyle ilişkilendirilmektedir. Estetik Yüce/Süblim (Aesthetic Sublime) açısından proje, modern liman ve enerji altyapısının büyüklüğü ve görselliği ile bir sanat değeri taşımamaktadır. Bu nedenle de estetik sublim, diğer üç boyuta kıyasla daha sınırlı bir vurguya sahiptir. Filyos Vadisi Megaprojeleri, sadece ekonomik ve teknik gerekçelerle değil; aynı zamanda politik, ideolojik ve sembolik anlamlarla da desteklenmektedir. Bu bağlamda proje, toplumsal meşruiyetini "dört sublim" çerçevesiyle pekiştirmektedir. Ancak Flyvbjerg'in (2017) vurguladığı gibi, bu tür projelerde yüksek maliyet, gecikmeler ve sosyal/çevresel etkiler de ciddi tartışma konuları olabilir.

3. Mega Proje'nin Yer Seçtiği Filyos'un Tarihi Süreçteki Yeri ve Önemi

Filyos'un adı antik kaynaklarda, Latince Tios, Tium, Tieium ve Yunanca Σίειον, Σίον, Σήϊον, Σίος olmak üzere yedi farklı biçimde geçmektedir (Öztürk, 2012a; Öztürk, 2012b). Tios Antik Kenti, adını Miletos'tan gelen kolonicilere önderlik eden bir rahipten almış, MÖ 4. yüzyılda bir polis ve liman kenti olarak anılmıştır (Wu, 2018). Ereğli ve Amasra'nın etkisi

altında kalan kent, çeşitli krallıklar döneminde varlığını sürdürmüş; Roma döneminde yıkıma uğrasa da yeniden inşa edilmiştir. Filyos Irmağı'nın ağzında stratejik bir liman olarak kurulan Tios, deniz taşımacılığı, balıkçılık, şarap ve tahıl ticaretiyle gelişmiş; tarımsal üretimiyle de ekonomik ve kültürel açıdan zenginleşmiştir (Öztürk, 2012; Öztürk, 2012b; BAKKA, 2022). Ancak stratejik konumuna ve tarımsal potansiyeline rağmen, önemli bir siyasi merkez olamayan ve genellikle Ereğli ile Amasra'nın gölgesinde kalan Filyos, MÖ 70 yılında Roma Dönemi'nde yakılıp yağmalanmıştır. Daha sonra yeniden inşa edilen kent, uzun süre ticaret ve balıkçılıkla varlığını sürdürmüştür. MS 5. yüzyılda Bizans Dönemi'nde önemli bir dini merkez haline gelen Filyos, 14. ve 15. yüzyıllarda Selçuklu ve Osmanlı dönemlerinde ise giderek önemini yitirerek küçük bir balıkçı köyüne dönüşmüştür (Filyos Belediyesi web sayfası)

4. Osmanlı İmparatorluğunun Son Döneminde Filyos

19. yüzyıl, Avrupa'da modernizmin ve kapitalizmin geliştiği bir dönemdir. Buhar makinesinin keşfiyle üretim süreci hızlanmış, atölye tipi üretimden seri üretime geçilmiş ve Avrupa hızlı bir ilerleme sürecine girmiştir. Avrupa ülkelerindeki bu üretim artışının pazar alanlarını, sürece ayak uyduramayan ülkeler oluşturmuş; Osmanlı İmparatorluğu da giderek açık pazar haline gelmiştir. Üretim yapamayan ve dış pazarlara bağımlı hale gelen Osmanlı'nın hem siyasi hem de ticari alanda yeni kurallara uyması zorunlu olmuş; yapılan uluslararası anlaşmalar imparatorluğun siyasi iradesini sınırlandırırken ticari faaliyetlere de kısıtlamalar getirmiştir. Bu süreç, II. Abdülhamit dönemine de denk düşmektedir. Nafia Nazırı Hasan Fehmi Paşa'nın Sultan II. Abdülhamit'e sunduğu kapsamlı bayındırlık planı olan *Umur-u Nafia Programı*, kara ve demiryollarının inşası, limanların geliştirilmesi, göl ve nehirlerin ıslahı, sulama sistemlerinin kurulması ve bataklıkların kurutulması gibi çok yönlü altyapı yatırımlarını içermektedir. Programda bayındırlık işlerinin devlet eliyle yürütülmesi, halktan mükellefiyet alınması ve özellikle yabancı sermayeye imtiyazlar tanınarak altyapı yatırımlarının gerçekleştirilmesi önerilmiştir. Kara yolları da dâhil olmak üzere altyapı yatırımlarında yabancı sermaye kullanımının ön planda tutulduğu bu program, üç ana bölüm[1] ve bir haritadan

1 Birinci bölüm "Mülahazat-ı Umumiyye"dir ve dört alt başlıktan oluşmaktadır. Bu başlıklar "i) Şose yolları beyanındadır ii)Timuryollar beyanındadır ii)Büyük limanlar ve iskeleler ile barınma limanları beyanındadır iv)Bataklıkların tathiriyle arazi iskası beyanındadır" olarak yer almıştır. Raporun ikinci bölümü ise, "İcmal"dir. Raporda yer alan öneriler ve tespitler tablo halinde verilmiştir. Üçüncü bölüm ise Nizamnamelerdir. Verilecek imtiyazlar ile yapılacak işler ayrıntılı olarak anlatılmıştır. (Dinçer, 1971,s:173).

oluşmaktadır (Dinçer, 1971; Tekeli & İlkin, 2004, s. 375-376). Ancak raporun kapsamı Filyos'u içermemekte, esas olarak Anadolu ürünlerinin Avrupa'ya, Avrupa mamullerinin ise Anadolu'ya ulaştırılmasına yönelik çözümler aramaktadır.

Filyos Vadisi Yatırım Havzası'na ilişkin günümüzdeki söylemlerde Osmanlı dönemine yapılan göndermeler dikkat çekmektedir. Kamuoyunda, II. Abdülhamit döneminden itibaren Filyos Projesi'nin gündemde olduğu yönünde bir anlatı mevcuttur. Nitekim proje, "Zonguldak'ın Çaycuma ilçesine bağlı Filyos beldesinde, Osmanlı Padişahı II. Abdülhamit döneminden (1876–1909) itibaren hayata geçmesi beklenen ve 100 yılı aşkın süredir hayal edilen bir girişim" olarak tanıtılmıştır. Bu kapsamda Türkiye'nin en büyük limanlarından biri olacak, yıllık 25 milyon ton kapasiteli Filyos Limanı'nın inşası hedeflenmektedir (Çetinkaya, 2014). Bazı kaynaklarda II. Abdülhamit döneminde Filyos'tan denize açılacak kanallar aracılığıyla gemilerin Gökçebey'e kadar ulaşacağı ve bölgede uluslararası ticaret ile sanayi merkezi kurulacağı ileri sürülse de (UTİKAD, 2011; TOKİ Haber, 2019; Yapı Sektörü Haber Portalı, 2013), bu görüşlerin sağlam dayanaklardan yoksun olduğu görülmektedir. Osmanlı dönemine yapılan bu atıflar çoğunlukla *Anadolu'da İmalât-ı Umumiyeye Dair Lâyiha* belgesine dayandırılmaktadır. Ancak Celal Dinçer'in (1968) Türkçeleştirdiği bu raporun amacı, 19. yüzyılda Osmanlı topraklarındaki üretim faaliyetlerini analiz etmek ve bu üretimlerin dış pazarlara aktarımına yönelik stratejiler geliştirmektir. Raporda Batı Karadeniz'in bazı yerleşim yerlerine ilişkin öneriler bulunsa da Filyos'a dair doğrudan bir öneri yer almamaktadır.

5. Cumhuriyet Döneminin Filyos'u; Planlı Dönem Öncesi "ilk" Politikalar

5.1. Filyos'un Gelişmesi İçin İlk Yatırım; Demir Çelik Fabrikası

Sanayi öncesi Osmanlı İmparatorluğu döneminde Ereğli-Bartın-Amasra-Sinop gibi kıyı kentlerinin ekonomisi ahşap tekne yapımı, orman ürünlerinin ticareti ve geçimlik balıkçılık ve tarım faaliyetlerine dayanmaktadır. 18. Yüzyıl ile başta Avrupa ülkelerinde sanayileşmenin başlaması ülkeler arası ticari faaliyetleri hızlandırmıştır. Zonguldak'da ise kereste ticareti hızlanmıştır. Safranbolu'da konakların yer seçmesi ile kereste ticareti "konut sektörü"ne yönelmiştir (Tekeli, 2017). Bölge ekonomisinde ikinci önemli olay ise, 1829 yılında taşkömürünün keşfedilmesidir. Ancak bu keşfe rağmen kömür üretimine ancak 1848 yılında, "Hazine-i Hassa İdaresi" öncülüğünde başlanabilmiştir.

Madencilik faaliyetleri, Sultan Abdülmecid döneminde donanmanın yakıt ihtiyacını karşılamak amacıyla başlatılmıştır (Tekeli, 2017). 1892 yılından itibaren kömür çıkarma imtiyazlarının yabancı şirketlere de verilmesiyle üretim yapısı çeşitlenmiş; böylece havzada kömür ekonomisi giderek daha fazla önem kazanmıştır. 1848 yılında başlayan ve 1935 yılına dek yerli ve yabancı "kumpanyalar" eliyle sürdürülen işletme süreci, 1940 yılında çıkarılan 3867 sayılı Kanun ile tamamen devletleştirilerek yeni bir döneme girmiştir işletme faaliyetleri, 1940 yılında çıkarılan 3867 sayılı Kanun ile tamamen devletleştirilmiştir (Tekeli, 2017; T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı, 2009, s. 14). Kömür üretiminin artması Zonguldak'ın stratejik önemini artırmıştır. Cumhuriyetin Zonguldak'a ilişkin vizyonunu değiştiren ikinci konu kömür ve demir çelik ilişkisinden kaynaklanmaktadır. Cumhuriyet 1926 yılında TBMM'den 786 Sayılı Demir Sanayiinin Tesisine Dair Kanunu çıkarmış ve Demir ve Çelik Fabrikası kurulmasına karar verilmiştir (Tekeli, 2017). Demir çelik sanayi yer seçiminde beş ilke belirleyici olmuştur (Tümertekin, 1954, akt. Aydın, 2018) *(i)*Kömür havzalarına yakınlık, *(i)*Demiryolu hattının avantajı, *(iii)* Bölgenin işçi konutu yapmaya uygunluğu *(iv)*Jeolojik açıdan sanayi yatırımına uygunluğu, *(v)*Askeri/stratejik nedenler (Aydın 2018). Yeni demir çelik sanayi tesislerinin yeri demiryolu üzerindeki Yenice'ye bağlı Cebeciler tren istasyonu ve Çeltik Köyü önündeki arazi olarak belirlenmiştir (Aydın, 2018). Filyos Irmağı'na bağlı Soğanlı ve Araç çaylarının birleştiği, geniş çeltik tarlalarıyla kaplı alanda temeli atılan fabrika ile birlikte, Karabük'te çeltik tarımından çelik sanayisine geçilmiş ve Türkiye'deki ilk ağır sanayi hamlesi başlatılmıştır Fabrikanın temeli de 1937 yılında Karabük'te atılmış, Böylece Zonguldak artık sadece kömür bölgesi değil, aynı zamanda demir çelik bölgesi olmuştur (Yurtoğlu,2017; Çabuka, Demir ve Gökyer, 2016).

5.2. Filyos'u Anadolu'ya Bağlayan İlk Ağ; Demiryolu Projesi

Cumhuriyet öncesi dönemde, yabancı şirketlere verilen imtiyazla, onların denetiminde ve ülke dışı ekonomilere, siyasi çıkarlara hizmet eder türde gerçekleştirilen demiryolları, Cumhuriyet sonrası dönemde milli çıkarlar doğrultusunda yapılandırılmış, kendine yeterli "milli ekonomi"nin yaratılması amaçlanarak, demiryollarının ülke kaynaklarını harekete geçirmesi hedeflenmiştir. (TCDD; Resmi Web Sitesi) .Bu dönem de yapılan Irmak-Filyos ve Filyos-Ereğli demiryolu hatları da ülke kaynakları içinde en değerli olan kömüre ulaşmaktadır. "Kömür yolu" olarak da adlandırılan Irmak–Filyos ve Filyos–Ereğli demiryolu hatlarının inşa edilmesindeki temel amaç, Zonguldak

kömür havzasını önce başkente, ardından da ülke geneline bağlayarak bu stratejik madenin ekonomik getirilerinden tüm ülkenin yararlanmasını sağlamaktır. Irmak–Filyos hattının Filyos'ta son bulması ve kömür üretiminin giderek artması, taşımacılık kapasitesinin yetersiz kalmasına neden olmuş; bu durum, Filyos'tan Ereğli'ye uzanan yeni bir hattın yapımını zorunlu hâle getirmiştir (As, 2021). Bu doğrultuda, 23 Mayıs 1933 tarihli ve 2214 sayılı Kanun ile Filyos İstasyonu'ndan başlayarak Zonguldak üzerinden sahili takip ederek Ereğli'ye ulaşacak demiryolu hattı, Türk müteahhitlere ihale edilmiştir. Yapımı oldukça güç olan ve kilometre başına maliyeti en yüksek hatlardan biri sayılan bu güzergâh, 1 Ekim 1937 tarihinde işletmeye açılmıştır (As, 2021). Aydın'ın (2001) da belirttiği üzere, 1930'lu yıllarda yaşanan büyük ekonomik bunalıma rağmen demiryolu yatırımları ihmal edilmemiş; 1931 yılında Bolkuş'tan Filyos'a demiryolu hattı ulaşmıştır. Kömür, demiryolları ile Filyos üzerinden Anadoluya ulaşmıştır (Tablo 2)

Tablo 2: "Kömür yolu" Ağı

Hatlar	Km	Tarih
Bolkuş-Filyos (Hisarönü)	85.641	01.07.1930
Irmak- Çankırı	102.255	23.04.1931
Ortaköy- Bolkuş	60.115	01.06.1934
Çankırı-Atkaracalar	86.154	01.10.1935
Atkaracalar-Ortaköy	56.095	12.11.1935
Filyos(Hisarönü)-Çatalağzı	15.000	19.11.1936
Çatalağzı-Zonguldak	10.008	01.10.1937
Zonguldak-Kozlu	4.279	1945
Ereğli-Armutçuk	14.139	01.10.1953
Toplam	433.686	

Kozlu-Armutçuk hattı planlanmış ancak yapılmamıştır.

Kaynak: Aydın,2001

Bu dönemde inşa edilen demiryolları ve onları destekleyen karayolu bağlantıları sayesinde, 19. yüzyılda yarı-sömürge ekonomisinin ortaya çıkardığı "ağaç biçimindeki" demiryolu yapısı, yerini milli ekonominin ihtiyaçlarına yanıt veren "döngü yapan ağ" biçimine bırakmıştır (Tekeli ve İlkin, 2001).

6. Planlı Dönemde Bölge Planlama Çalışmalarında Filyos'un Yeri

Türkiye'de bölge planlama faaliyetleri, 1957 yılında gerçekleşen Fethiye Depremi sonrasında ortaya çıkan ihtiyaçlar doğrultusunda başlamıştır. Bu süreçte, Ekonomik Kalkınma ve İşbirliği Örgütü (OECD) tarafından Akdeniz havzasında yürütülen pilot projelerle paralel olarak Köyceğiz-Dalaman Projesi uygulanmaya konulmuştur. İmar ve İskan Bakanlığı bünyesinde 1960 yılında kurulan Bölge Planlama Dairesi, İstanbul'da Marmara Bölge Planlama Bürosu'nu faaliyete geçirerek 1964'te Doğu Marmara Ön Planı'nı yayımlamıştır. Aynı daire, 1961 yılında Zonguldak Bölge Planı çalışmalarına başlamış ve 1964 yılında Türkiye'nin ilk kapsamlı bölgesel planı olarak Zonguldak Bölgesi Ön Planı'nı kamuoyuna sunmuştur. Bu dönemde bölge planlaması, mekânsal düzenlemelerin ötesinde ekonomik kalkınma sorunlarını da planlama sürecinin ayrılmaz bir parçası olarak ele almıştır.

Uluslararası katkılar da bölge planlamasının gelişiminde etkili olmuştur. Birleşmiş Milletler Gıda ve Tarım Örgütü (FAO) tarafından 1959'da başlatılan Antalya Bölge Planlama çalışmaları, Antalya, Isparta ve Burdur illerini kapsayan kaynak geliştirmeye odaklanan bir kalkınma projesi olarak yürütülmüştür (Tekeli, 2013). Türkiye'de planlı kalkınma süreci, 1960'larda başlamış ve Birinci Beş Yıllık Kalkınma Planı (1963-1967) içinde bölge planlaması ve kalkınmasına özel önem verilmiştir. Bu dönemde Zonguldak ili, Karabük ve Bartın ile birlikte "Potansiyel Gelişme Bölgesi" statüsüne alınmış, bu durum sosyoekonomik kalkınmanın hızlandırılması açısından kritik bir adım olmuştur. Bu kavram, gelişme hızı ülke ortalamasının üzerinde ancak gelir seviyesi ortalamanın altında olan bölgeler için kullanılmaktadır. Bu açıdan bölge ölçeğinde organizasyon ve beraberinde bölge planlama Türkiye'de 1950'lerden bu yana uygulanmaya çalışılmış, ancak hep sorunlar yaşanmış ve eksik kalmış bir boyuttur. 1950'lerden 1990'lara kadar bölgesel politikalar değişmiş, kullanılan araçlar farklılaşmış ve mekân kavramının önem kazanmasıyla geleneksel tavandan tabana anlayış yerini tabandan tavana yaklaşıma bırakmıştır. 1990 sonrasında küreselleşme, liberalleşme ve yönetişim vurgusu, yerel aktörlerin ve potansiyellerin önemini artırmış; bu dönemde içsel büyümeye dayalı sürdürülebilir kalkınma anlayışı egemen olmuştur (Becerikli ve Armatlı Köroğlu, 2017; Eraydın, 2004; Uzay, 2010).

Bölgesel ölçekteki ilk planlama ve organizasyon girişimleri, 1958 yılında İmar ve İskân Bakanlığı bünyesinde kurulan 'Bölge Planlama Dairesi' ile başlamıştır. Ancak 1960'ta Devlet Planlama Teşkilatı'nın (DPT) kurulması ve kuruluş kanununda yer alan 'bölge planı yapar' ifadesi, bölge planlamanın karmaşık bürokratik tarihinin de başlangıcı olmuştur. İki bakanlık arasındaki

koordinasyon sorununu aşmak amacıyla, İmar ve İskân Bakanlığı'nın planlamanın fiziksel boyutuyla, DPT'nin ise sosyo-ekonomik boyutuyla ilgilenmesi önerilmiştir. Böylece, bölgesel boyutun devletin geleneksel sektörel (fonksiyonel) ayrışmasına uyumlu hale getirilmesi hedeflenmiştir. Bu ayrım etkili olmamakla birlikte günümüze kadar sürmüş ve mekânsal boyutun birçok alanda geri planda kalmasına da yol açmıştır. (Köroğlu 2012). O dönemde Zonguldak, Türkiye'nin kömür ve demir-çelik üretiminin merkezi konumundaydı. Karabük Demir-Çelik Fabrikası ülkenin ilk entegre tesisi olarak faaliyet gösterirken, Ereğli Demir-Çelik Fabrikası'nın kurulması planlanmaktaydı. Bu sanayi yatırımlarının yaratabileceği sorunları önceden öngörmek amacıyla hazırlanan 1964 tarihli Zonguldak Bölgesi Ön Planı, Türkiye'de bölgesel kalkınma anlayışının öncülerinden biri olmuştur. 1990'lı yıllara gelindiğinde, Zonguldak-Bartın-Karabük (ZBK) Bölgesel Gelişme Projesi hazırlanmış ve 1995'te DPT Müsteşarlığı tarafından başlatılan çalışmalar 1997'de tamamlanmıştır. Proje, kömür ve demir-çelik sektörlerine olan bağımlılığı ve bunun yol açtığı sosyoekonomik darboğazları tespit etmiş, yeni yatırım alanları oluşturulması ve orta-uzun vadeli gelişim stratejileri belirlemeyi amaçlamıştır. Ayrıca kömür madenciliğinde verimlilik kaybının yol açabileceği işsizlik, göç ve sosyal dengesizlik gibi sorunları engellemek üzere politikalar geliştirilmiş, demir-çelik sektöründe verimliliği artırmaya yönelik tedbirler, Filyos Limanı inşası ve ulaşım altyapısının iyileştirilmesi gibi büyük ölçekli yatırımlar önerilmiştir. Kırsal kalkınma ve sektörel çeşitliliğin artırılması da proje kapsamında yer almıştır. 2009 yılında Kalkınma Ajanslarının kurulmasıyla birlikte Türkiye genelinde yeni bölge planlama süreçleri başlamış, 2010 yılında faaliyete geçen Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA) Zonguldak, Karabük ve Bartın illerini kapsayan 2010-2013 Batı Karadeniz Bölge Planı'nı hazırlamıştır. Bu plan, bölgenin mevcut durumunu bütüncül bir yaklaşımla tespit eden ve katılımcı yöntemlerle stratejik hedefler belirleyen ilk kapsamlı bölgesel plan olmuştur (BAKKA, 2021; BAKKA, 2025). 2014-2023 dönemini kapsayan TR81 Düzey 2 Bölge Planı ise bölgenin rekabet gücünü artırmaya yönelik stratejik alanlara odaklanmış, mekânsal haritalarla desteklenen somut tedbirler içermiştir. Bölgenin temel sorunları detaylı analiz edilmiş ve önerilen çözümler uygulanmıştır (Tablo 3).

Tablo 3: Bölge Planlamasının Gelişimi, Ajansların kurulumu ve Filyos Bölgesi

Tarih	Plan/Karar	Açıklama	Kaynak
1964	Zonguldak Bölgesi Ön Planı	İmar ve İskan Bakanlığı	
15.06.1985	3218 sayılı Serbest Bölgeler Kanunu	İhracata dayalı sanayileşme politikaları çerçevesinde serbest bölgeler yeniden gündeme gelmiştir. Uluslararası ticareti geliştirmek amaçlanmıştır	RG: Sayı: 18785; Acar ve Gültekin-Karakaş, 2017
1990'lar	Filyos Serbest Bölgesi girişimleri	Filyos Irmağı bölgesinde serbest bölge ilanı için hazırlıklar başlamıştır.	RG (çeşitli tarihler)
1990'lar sonrası	Bölgesel kalkınmada yerelden merkeze yaklaşım	Yerel kaynakları etkin kullanmak, bölgesel ihtiyaçlara cevap vermek ve ekonomik değişimlere uyum için yerelden merkeze planlama yaklaşımı gelişmiştir.	Eraydın, 2004; Becerikli, ve Armatlı Köroğlu, 2017
05.04. 1994	Filyos Serbest Bölgesi sınırlarının belirlenmesi	Zonguldak'ta 4 bölgeden oluşan serbest bölge ilan edilmiştir.	RG: 21896
1997	Zonguldak- Bartın-Karabük Bölgesel Kalkınma planı	DPT	
07.01. 1997	Bazı bölgelerin iptali	96/8692 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 4 bölgeden 2'si iptal edilmiştir.	RG: 22870
08.02. 2006	5449 sayılı Kalkınma Ajansları Kanunu	Kalkınma ajanslarının kuruluş, koordinasyon ve görevlerini düzenleyen kanun yürürlüğe girdi; ilk ajanslar Çukurova ve İzmir'de kurulmuştur.	RG: 26074
20 09 2008	Acele kamulaştırma kararı	Filyos Serbest Bölgesi sahasındaki özel taşınmazların kamulaştırılmasına karar verilmiştir.	RG: 27003

Tarih	Plan/Karar	Açıklama	Kaynak
14.03. 2009	Sınırların yeniden belirlenmesi ve kamulaştırma	Filyos Serbest Bölgesi sınırları yeniden çizildi, taşınmazlar için acele kamulaştırma kararı alınmıştır.	RG: 27169
25. 07.2009	Kalkınma Ajanslarının yaygınlaşması ve **BAKKA'nın kurulması**	Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA), TR81 Düzey 2 bölgesinde (Zonguldak, Karabük, Bartın) kurulmuş; 1 Mart 2010'da fiili çalışmalara başlamıştır	RG: 27299
12.05.2009	Zonguldak-Bartın-Karabük Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı,	Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylandı. Plan paftaları, plan hükümleri ve açıklama raporlarında ilk değişiklik 03.05.2012 tarihinde onaylanmıştır. Son olarak 20.06.2025 tarihinde yapılan değişiklikle birlikte halen revize plan yürürlüktedir	csb.gov.tr
30.10. 2010	Sınırların yeniden belirlenmesi	Filyos Serbest Bölgesi'nin sınırları tekrar düzenlenmiştir.	RG: 27744
2010-	2010-2013 Batı Karadeniz Bölge Planı 2014-2023 Batı Karadeniz Bölge Planı 2024-2028 TR81 Batı Karadeniz Bölge Planı	BAKKA	
2010'lar	Filyos Vadisi Projesi'nin gündeme gelmesi	Endüstriyel simbiyoz modeliyle büyük ölçekli sürdürülebilir kaynak paylaşımı hedeflenmiştir.	-
2011	DPT'nin kapatılması sonrası koordinasyon	3 Haziran 2011 tarihli ve 641 sayılı Kanun Hükmünde Kararname ile Devlet Planlama Teşkilatı (DPT) kapatılmış ve görevleri yeni kurulan Kalkınma Bakanlığına devredilmiştir.	8 Haziran 2011 Tarihli ve 27958 Sayılı Resmî Gazete-Mükerrer

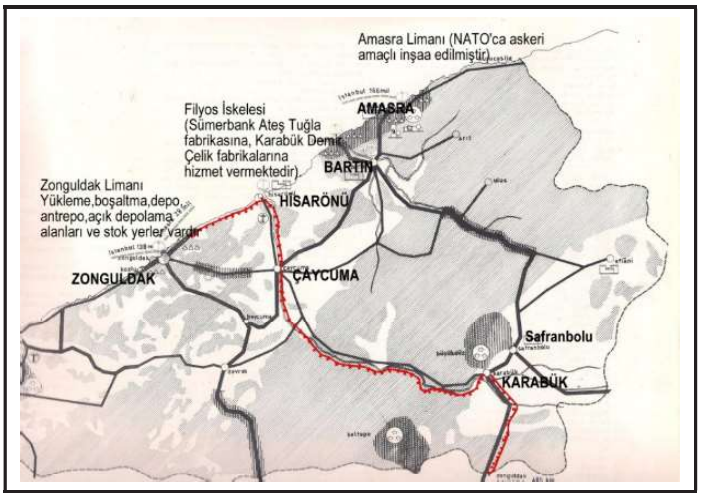
Tarih	Plan/Karar	Açıklama	Kaynak
08.09. 2012	Bazı alanların endüstri bölgesi ilanı	Filyos bölgesinde yeni endüstri bölgesi kararları alınmıştır.	RG: 28405
08.08.2014	Zonguldak İli 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı,	644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname'nin 7. maddesi uyarınca onaylandı. Bugüne kadar, sonuncusu 13.11.2024 tarihinde olmak üzere birçok revizyon yapılmış ve revize plan yürürlükte kalmıştır	csb.gov.tr
01.06. 2015	Filyos Endüstri Bölgesi ilanı	Çaycuma'daki bazı alanlar Endüstri Bölgesi olarak ilan edilmiştir	RG: 29373
15.07.2018	Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi ve koordinasyon değişikliği	Ajansların ulusal koordinasyonu Sanayi ve Teknoloji Bakanlığı'na devredildi; Kalkınma Ajansları Genel Müdürlüğü kurulmuştur	RG: 30479
06 01 2022	Filyos Endüstri Bölgesinin sınırlarının değiştirilmesi	Filyos Endüstri Bölgesinin sınırlarının değiştirilmesi ile bazı alanların Türkiye Petrolleri Anonim Ortaklığına münferit yatırım yeri olarak tahsis edilmesine karar verilmiştir	RG: 31711

Kaynak: Yazar tarafından oluşturulmuştur.

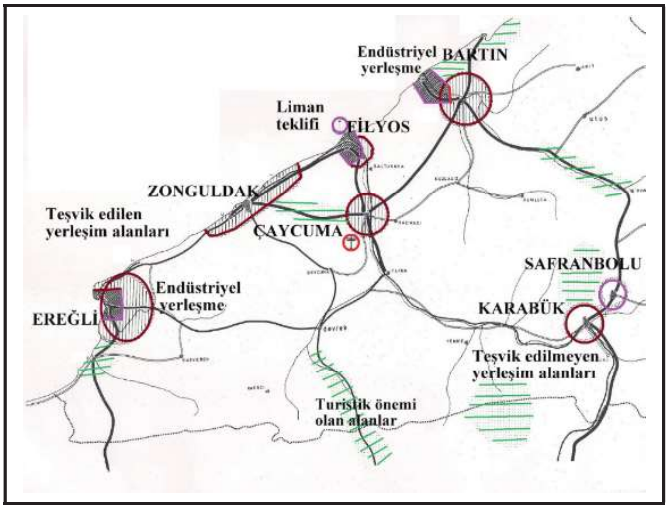
6.1. Zonguldak Bölgesi Ön Planı 1961-1963

1960'lı yıllar, refah devleti anlayışının küresel ölçekte etkinlik kazandığı; özellikle gelişmekte olan ülkelerde kalkınmanın merkezi planlama yoluyla yönlendirilmeye çalışıldığı bir dönemdir. Bu bağlamda, gelişmiş ülkelerde benimsenen bölgesel ve yerel kalkınma politikaları, büyük ölçekli firmaların merkezde konumlandığı ve kamu destekli teşvik sistemleriyle yönlendirilen Keynesyen yaklaşım doğrultusunda şekillenmiştir. Bu dönemde, bugünkü anlamıyla 'mega proje' kavramı henüz planlama literatüründe yer bulmamıştır. Her ne kadar büyük ölçekli yatırımlar öngörülmüş ve planlarda önemli stratejik hedefler belirlenmiş olsa da, bu yatırımlar farklı kavramlarla tanımlanmamış; daha çok kalkınma planlarının doğal bir bileşeni olarak ele alınmıştır. Bu

dönemde hazırlanan kalkınma planları arasında yer alan Zonguldak Ön Bölgesi Planı, Türkiye'de bölge planlaması uygulamalarının ilk örneklerinden biridir. II. Dünya Savaşı sonrası hızlanan kentleşme ve artan gecekondu sorunu, ülkeyi yeni arayışlara yöneltmiş; 1958'de İmar ve İskân Bakanlığı'nın, 1960'ta ise Bakanlık bünyesinde Bölge Planlama Dairesi'nin kurulmasıyla bölge planlama süreci kurumsallaşmıştır. Bu sürece BM ve OECD teknik destek sağlamış; Zonguldak Planı hem örnek çalışma hem bölge plancılarının de yetiştirme amacıyla pilot proje olarak yürütülmüştür (Tekeli, 2017). Zonguldak Bölge Planı'nın ilk aşaması 1961 yılında başlatılmış; bu aşamada özellikle bölgenin tarımsal yapısı ile Ereğli'nin gelişim sorunları ele alınmıştır.1962 yılından itibaren, Ereğli'nin yanı sıra Zonguldak-Kilimli-Kozlu, ayrıca Karabük, Safranbolu ve Filyos da planlama çalışmaları kapsamında değerlendirilmiştir. Zonguldak Bölgesi Ön Planı, 1963 yılında Ulusal Plan'a (Milli Plan) uygun olarak hazırlanmış; bu planda öncelikle mevcut durumun analizi yapılmıştır (Harita 1). Zonguldak Bölge Planı, bölgenin Türkiye'nin ekonomik kalkınmasındaki payını artırmayı ve ulusal kalkınma içindeki yerini tanımlamayı amaçlamaktadır. Plan, 1960–1980 yılları arasındaki 20 yıllık dönemi kapsamaktadır. Plan kapsamında, bölge nüfusunun Türkiye toplam nüfusu içindeki payının yaklaşık %2 düzeyinde olduğu ve bu oranın uzun yıllar sabit kaldığı tespit edilmiştir. Ayrıca, 1980 yılına kadar olan 20 yıllık dönem için düşük, orta ve yüksek olmak üzere üç farklı hedef nüfus senaryosu belirlenmiştir (İİB, 1964: 32).Bölge Planı'nın fiziksel yerleşme önerileri bölümünde Filyos'a da belirli roller yüklenmiştir. Planda yer alan "Bölgede fiziksel olanaklar, Filyos Vadisi'nde endüstriyel kuruluşlar açısından oldukça elverişlidir" ifadesiyle, vadiye dikkat çekilmiştir. Ancak, plan döneminde bölgede yapılacak yatırımların kapsamı göz önünde bulundurularak, vadi boyunca kısa vadede bir gelişme öngörülmemiştir. Zonguldak Bölgesi Ön Planı'nda; Filyos Nehri'nin denize döküldüğü noktada konumlanan Filyos yerleşiminin, Bölge içindeki yeni endüstriyel yerleşmelere ayrılmasının uygun olacağı belirtilmiştir. Bu öneri, Filyos'un deniz kıyısında yer alması, enerji ve ulaşım ağlarına erişiminin elverişli olması gibi avantajlara dayandırılmıştır. Söz konusu yerleşimin, şehirsel işlevlerin merkezileşeceği bir merkez olarak gelişmesi planlanan Çaycuma'ya olan yakınlığı, başka bir deyişle günlük erişim mesafesi ("commuting distance") içinde bulunması, bölge planının genel yerleşme politikasıyla da uyumlu görülmüştür (İİB, 1964: 32).Zonguldak Bölgesi Ön Planı'nda; Filyos ve Çaycuma'nın ilk 20 yıllık plan döneminde belli nüfus kümelerini çekmesi, izleyen ikinci 20 yıllık dönemde ise bu aksın bir "endüstriyel yerleşim zonu" olarak gelişmesini kolaylaştıracağı öngörülmüştür (Harita 1 ve 2).



Harita 1: Zonguldak Bölgesi Demiryolu Hattı ve Limanlar 1964 (Kaynak: İİB, 1964)



Harita 2: Zonguldak Bölgesi Ön Planında Plan Kararları (Kaynak: İİB, 1964)

Plana göre, Filyos'a öncelikli olarak bir liman inşa edilmesi önerilmektedir. Kentsel gelişim açısından Filyos'a üçüncü, Çaycuma'ya ise ikinci derecede bir rol öngörülmüştür. Filyos'ta, sanayi faaliyetleri için toprağa dayalı sektörlere öncelik verilmesi planlanmaktadır. Karabük'e ise turizm ağırlıklı bir işlev yüklenmiş; bu doğrultuda turizm köylerinin kurulması önerilmiştir. Demiryolu ulaşımı konusunda, doğu batı hattında bir güzergâh önerilmektedir. Ereğli

limanını desteklemek üzere Ereğli-Adapazarı demiryolunun öncelikle ele alınması ön görülmektedir.

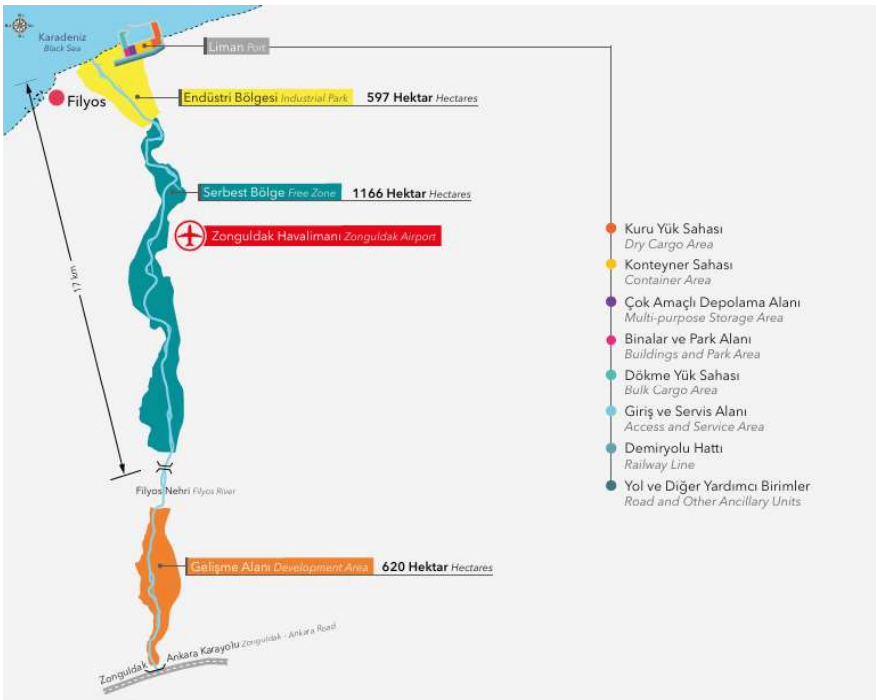
6.2. Zonguldak Bartın Karabük Bölgesel Gelişme Projesi (1997)

1980 yılı sonrasında neoliberal dönüşüm süreci, Zonguldak'ın ekonomik ve sosyal yapısında köklü bir kırılmaya yol açmıştır (Tekeli 2007). 1990lı yıllara gelindiğinde, "yeni dünya düzeni" sözcükleri sihirli sözcük olarak kabul edilmiş ve tüm sorunların çözümü bu yeni düzende aranmaya başlanmıştır. Temel söylemi de devlet politikalarında özelleştirme ve kamusal yapının küçültülmesidir. Zonguldak ise uygulama alanıdır. Tam bu yaklaşımlara uygun olan Zonguldak–Karabük–Bartın Bölgesel Gelişme Projesi, Türkiye Taşkömürü Kurumu'nun küçültülmesi ile Karabük ve Ereğli Demir Çelik Fabrikalarının özelleştirilmesinin yaratacağı ekonomik ve sosyal etkilerin analiz edilmesi gerekliliği sonucu gündeme gelmiştir. Türkiye'de, Güneydoğu Anadolu Projesi'nden (GAP) sonra çok sektörlü, kamu ve özel kesim işbirliğine dayalı bir bölgesel gelişme projesi olarak hazırlanan bu proje, uluslararası ihale yoluyla yürütülmüştür (DPT, 2000, s. 33). Hazırlanan planda özel sektör ile kamu sektörü arasında işbirliğine özel önem atfedilmiştir. Temel hedeflerden biri, bölgenin endüstri ve ticaret merkezi hâline getirilmesidir. Bu çerçevede, Erdemir ve Kardemir'in yeniden yapılandırılmasıyla bölgenin Ruhr ve Galler bölgelerine benzer bir sanayi bölgesine dönüştürülmesi, Filyos Vadisi'nde bir Serbest Ticaret Bölgesi'nin geliştirilmesi ve Karadeniz ticareti yoluyla bölgenin uluslararası öneminin artırılması önerilmiştir. Ayrıca, tarım ve orman ürünleri sanayisinin geliştirilmesi ve tüm bu hedefleri koordine edecek bir Özel Bölgesel Kalkınma Ajansının kurulması da planın önemli unsurları arasında yer almıştır (Tekeli, 2017). Projenin Temel Amaçları; (i)Türkiye Taşkömürü Kurumu'nun küçültülmesi ve Karabük Demir Çelik İşletmesi'nin özelleştirilmesi sonucunda ortaya çıkabilecek ekonomik ve sosyal etkilerin analiz edilmesi, (ii)Bölgede özel sektör için yeni faaliyet alanlarının geliştirilmesi ve yatırım alternatiflerinin belirlenmesi, (iii) Orta ve uzun vadeli bir bölgesel kalkınma planının hazırlanması,(iv)Bölgeye yönelik potansiyel yatırım alanlarının tanımlanmasıdır (DPT, 2000).

6.3. BAKKA'nın TR 81 Zonguldak Alt Bölgesi Planı (2010 sonrası)

Bölgesel kalkınmayı desteklemek ve iller arası gelişmişlik farklarını azaltmak amacıyla kurulan Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (BAKKA), 25 Temmuz 2009 tarihli ve 27299 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan 2009/15236 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile tüzel kişilik kazanmıştır. Ajans, 1 Mart 2010

tarihi itibarıyla Zonguldak merkezli olarak Zonguldak, Karabük ve Bartın illerinden oluşan TR81 Düzey 2 Bölgesi'nde faaliyet göstermeye başlamış ve bölgesel kalkınma politikalarının yerelde uygulanmasında önemli bir aktör haline gelmiştir. Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı'nın 2018 yılında hazırladığı rapora göre Filyos Vadisi Yatırım Havzası; Filyos Limanı, Filyos Endüstri Bölgesi, Filyos Serbest Bölgesi ve Serbest Bölge Gelişme Alanı'nı barındırmaktadır (Harita 3) (BAKKA 2018).



Filyos Limanı	25 milyon ton/yıl kapasiteli
Filyos Endüstri Bölgesi	597 hektar
Filyos Serbest Bölgesi	1166 hektar
Serbest Bölge Genişleme Alanı	620 hektar

Harita 3: Filyos Yatırm Havzası Projesi (Kaynak: BAKKA 2018)

2024-2028 Planlama Yaklaşımına göre de bölge planları, ulusal politika ve programların yerelde uygulanmasını sağlayan temel dokümanlardır. Bu kapsamda Batı Karadeniz Bölge Planı, On İkinci Kalkınma Planı ve Bölgesel Gelişme Ulusal Stratejisi8i) (2024-2028) ile uyumlu olarak hazırlanmıştır (BAKKA 2025). Bölgedeki sanayi odakları üç dereceye ayrılmıştır: (i) Birinci

derece: Alaplı-Ereğli, Filyos, Karabük-Safranbolu (ii) İkinci derece: Zonguldak Merkez, Çaycuma, Devrek, Eskipazar, Bartın Merkez (iii) Üçüncü derece: Kozlu, Kilimli, Gökçebey, Yenice (BAKKA 2025)

Zonguldak açıklarında keşfedilen doğal gaz rezervi ile Filyos Vadisi Projesi, bölgenin ekonomik büyümesini hızlandıran ve enerji merkezi olma potansiyelini artıran stratejik yatırımlar arasında yer almaktadır. Ancak bu yatırımların çevresel sürdürülebilirlik, ekosistem üzerindeki baskılar ve doğal yaşam alanlarının korunması açısından yaratabileceği olası olumsuz etkiler konusunda kaygılar bulunmaktadır. Buna rağmen, projeler yerel istihdamı artıracak diğer yatırımlarla birlikte kentsel kademelenme kararlarında dikkate alınmıştır (BAKKA, 2025).

Bölgede üç endüstri bölgesi (Filyos Endüstri Bölgesi, TPAO Filyos Endüstri Bölgesi, Eren Holding Zonguldak Özel Endüstri Bölgesi) ve Filyos Serbest Bölgesi yatırım ekosisteminin önemli unsurları olarak belirlenmiştir (Harita 3) (BAKKA 2025).

Megaprojeler, çoğu zaman merkeziyetçi bir planlama anlayışıyla, toplumsal uzlaşma süreçlerinden ve katılımcı mekanizmalardan uzak bir biçimde geliştirilmektedir. Bu durum, mekânın yalnızca ekonomik değer üretme potansiyeline indirgenmesine, ekolojik ve sosyal maliyetlerin göz ardı edilmesine yol açmaktadır. Dahası, artan kentsel rekabet ve küresel ölçekte görünürlük arayışı, projelerin meşruiyetini çoğunlukla tartışmalı hale getirmekte; uzun vadeli toplumsal faydadan çok, kısa vadeli politik ve ekonomik çıkarları önceleyen bir yaklaşım öne çıkmaktadır (del Cerro Santamaria; 2019).

Filyos Vadisi Projesi de bu bağlamda, bölgesel ekonomik kalkınma hedefleriyle gündeme gelen ve önemli bir ticaret ve sanayi altyapısı oluşturmayı amaçlayan entegre bir megaprojedir. Ancak proje, özellikle çevresel etkiler ve yerel toplulukların süreçlere katılımı açısından tartışmalı boyutlar taşımaktadır. Bölgede ekolojik kayıplar ve sosyal dönüşümlere dair endişeler gündeme gelmiş, projenin ekonomik hedefleri ile sürdürülebilirlik ve sosyal adalet arasındaki gerilim belirginleşmiştir.

Megaprojeler, yabancı yatırım çekmenin, turizmi artırmanın ve ülkelerin ya da bölgelerin küresel statüsünü yükseltmenin araçları olarak tanıtılmaktadır. Ancak finansal ve ekonomik gerekçelerin ötesinde, megaprojeler esasen sosyo-mekânsal, sosyo-politik ve sermaye birikimi dinamikleri tarafından şekillendirilmektedir; bu unsurlar, projelerin meşrulaştırılmasında ve uygulanmasında kritik bir rol oynamaktadır. Sonuç olarak, megaproje yatırımları sadece ekonomik ya da teknik girişimler olarak değerlendirilemez; bunlar aynı zamanda sosyo-mekânsal, sosyo-politik ve sermaye birikimi dinamikleriyle

şekillenen karmaşık süreçlerdir. Bu iç içe geçmiş güç ilişkileri, megaprojelerin tüm eleştirilere ve risklere rağmen, baskın bir kentsel ve altyapısal strateji olarak sürdürülebilirliğini sağlamaktadır (Kashef, 2025).

7. Filyos Yatırım Havzasında Mekansal Planlama

Filyos'un da içerisinde yer aldığı üst ölçekli plan niteliğindeki Zonguldak–Bartın–Karabük Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 12.05.2009 tarihinde onaylanmıştır. Bu tarihten sonra çok sayıda revizyon gerçekleştirilmiş olup planın en son onaylı hali 20.06.2025 tarihlidir. Hâlihazırda, revize edilmiş Zonguldak–Bartın–Karabük Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı yürürlüktedir. Zonguldak İli 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca 08.08.2014 tarihinde onaylanmıştır. Zaman içinde bu planda da değişiklikler yapılmıştır. En son değişiklik 13.11.2024 tarihinde yapılmış olup plan hala yürürlüktedir (ÇBS 2017) Sık değişen Filyos Endüstri Bölgesi sınırları plan değişikliklerinin temel sebebidir. Plan Açıklama Raporuna göre (2017) Zonguldak–Bartın–Karabük Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda "Havza Yönetimi Modeli" benimsenmiştir. Plan Açıklama Raporu'nda bu modelin; topoğrafya ve iklim koşullarına göre, su kaynakları, onları besleyen yeraltı ve yüzey sularının toplandığı alanlar ile bu alanlardaki toprak, hava, flora, fauna ve hassas ekosistemleri kapsadığı belirtilmiştir. Ayrıca raporda, Havza Yönetimi'nin doğal kaynakların yenilenme kapasitesini esas alarak, kaynakların dengeli ve sürdürülebilir kullanımını, koruma-kullanma dengesinin kurulmasını hedeflediği de vurgulanmıştır (ÇŞB Plan Açıklama Raporu, 2017).

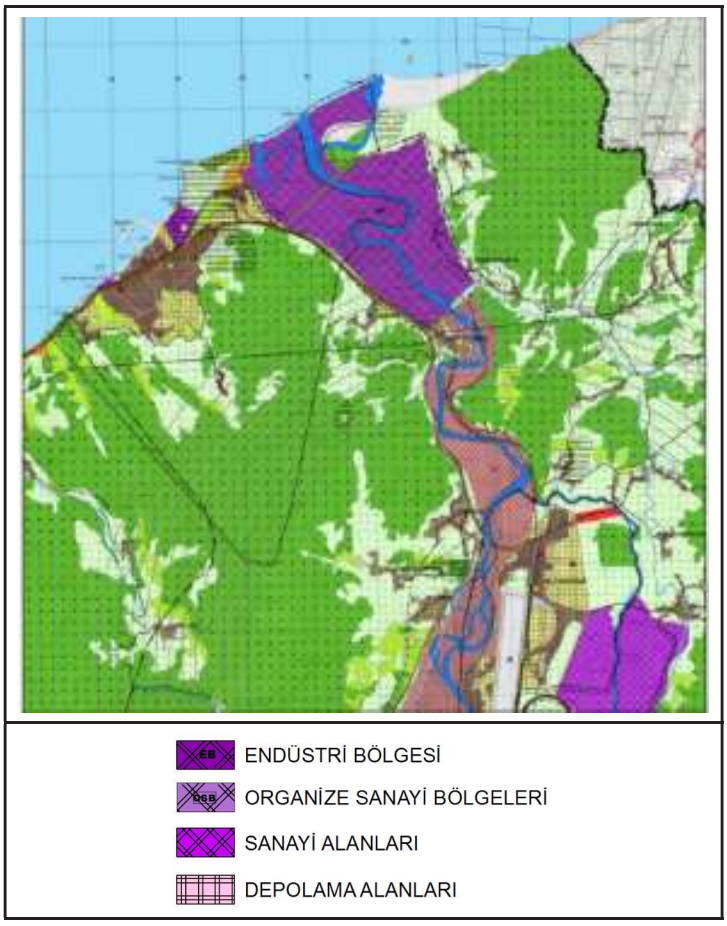
Plan Açıklama Raporu'na göre, önerilen model; sosyo-ekonomik gelişmeler, altyapı yatırımları ve çevresel koşulların bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilmesini esas almaktadır. Model, finansman kaynaklarının etkin kullanımını, havza ölçeğinde planlama, denetim ve izleme hizmetlerinin organize edilmesini öngörmektedir. Raporda *Entegre Kaynak Yönetimi*, doğal kaynakların ekolojik ilkeler doğrultusunda sürdürülebilir kullanımını sağlarken sosyal, kültürel ve ekonomik kalkınmanın uyumlu biçimde planlanması olarak tanımlanmaktadır (ÇŞB Plan Açıklama Raporu, 2017).

Planlamanın temel amacı; doğayı onarmak, bozulan ekolojik dengeleri düzeltmek ve akarsu ekosistemlerini iyileştirerek sürdürülebilir ilişkiler kurmaktır. Ancak bölgede yer alan akarsu havzaları, sanayi faaliyetleri ve kentleşmenin yarattığı yoğun kirlilik baskısı altındadır. Buna ek olarak, düzensiz debi hareketleri taşkın, heyelan ve sel gibi afet risklerini artırmaktadır.

Havzaların hem ekolojik hem de işlevsel bölgeler olması nedeniyle, havza ölçeğinde planlamada ekonomik gelişme ile ekolojik koruma birlikte ele alınmalıdır. Bu çerçevede planlama; kirlilik kaynaklarının belirlenerek kontrol altına alınmasını, doğal ve riskli alanların korunmasını, yerleşmelerin sosyal ve ekonomik yapısı ile çevresel hassasiyetler arasında dengeli bir ilişki kurulmasını hedeflemektedir.

Ayrıca planlamanın havza ölçeğinde ele alınmasının bir diğer amacı, Zonguldak, Bartın ve Karabük illerindeki üç akarsu havzasında doğal kaynakların iç ilişkileri, havza kapasite değerleri, insan kaynaklı müdahalelerin çevresel etkileri ve havza dışı talepleri belirlemektir.

Ne var ki, farklı kurumların öncelik ve talepleri nedeniyle planlamanın öngördüğü bu denge tam anlamıyla sağlanamamıştır.



Harita 4: 1/25.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı (Kaynak: https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/editordosya/file/CDP_25000/Zonguldak/E28D4_22112017.jpg)

Proje bağlamında en kritik konu, Filyos Projesi'nin netleşmesidir. Bu proje, 1990'lı yılların başından beri gündemde olmasına rağmen, 20 yılı aşkın süredir kayda değer bir ilerleme sağlanamamıştır. Ayrıca, projenin kurumsal sahipliği belirsizliğini korumaktadır; hangi kurumların projenin bileşenlerini yatırım programlarına alacağı konusunda netlik bulunmamaktadır. Zonguldak ilinin doğusunda süregelen bu belirsizliklere rağmen, ilin batısında özel sektör inisiyatifiyle önemli gelişmeler yaşanmaktadır. (ÇŞB Plan Açıklama Raporu 2017).

8. Mega Projelerin Meşruiyet Alanı Filyos Vadisi Havzası'ndaki Dönüşüm

Filyos Vadisi, sahip olduğu ekolojik çeşitlilik açısından son derece zengin bir bölgedir. Sulak alanlar, orman ekosistemleri ve kıyı alanlarının bir arada bulunması, bu alanı önemli bir ekolojik bütünlük haline getirmektedir. Filyos Vadisi ve Filyos Deltası, birçok canlı türü için yaşam alanı oluşturmakta; özellikle göçmen kuşlar için kritik bir barınma ve beslenme noktası işlevi görmektedir. Filyos Deltası aynı zamanda tarımsal potansiyeli yüksek verimli arazilere sahiptir. Proje alanının batısında ise çok sayıda Roma dönemi kalıntısına ev sahipliği yapan Tios Antik Kenti yer almaktadır. Ancak Filyos Vadisi'nin sanayi bölgesine dönüştürülmesi, özellikle Filyos Limanı'nın inşası ve işletme süreçleriyle birlikte, bölgenin ekosistemine geri dönüşü olmayan zararlar verme potansiyeli taşımaktadır. Bu süreçlerin en kritik olumsuz etkilerinin deniz ve kıyı ekosistemleri üzerinde gerçekleşmesi beklenmektedir (Atış ve Çelikoğlu, 2019; TEMA, 2016).

Kalkınma veya ekonomik kazanç ile doğa arasındaki denge farklı ifadelerle literatürde yer almıştır. Bunlarda biri de üçlü kar-zarar dengesidir. Üçlü kâr-zarar dengesi (Triple Bottom Line – TBL) ya da 3P çerçevesi (İnsanlar, Gezegen, Kâr; People, Planet, Profit) olarak adlandırılan sürdürülebilirlik yaklaşımı, yirmi birinci yüzyılda işletme stratejilerinin ve kalkınma politikalarının temel itici güçlerinden biri haline gelmiştir (Favari ve Cantoni, 2020). Günümüzde birçok ülke, "Gelecek nesillerin yaşamını tehlikeye atmadan refahı nasıl artırabiliriz?" sorusu etrafında kalkınma politikalarını şekillendirmektedir. Sürdürülebilirlik hedefleri, 2015 yılında tüm Birleşmiş Milletler üyesi devletler tarafından kabul edilen Birleşmiş Milletler 2030 Sürdürülebilir Kalkınma Gündemi ile küresel düzeyde çerçevelenmiştir. Bu belgede, başlangıçta üç başlık altında toplanan "P" ilkeleri – İnsanlar (People), Gezegen (Planet) ve Refah/Kâr (Prosperity/ Profit) – "Barış" (Peace) ve "Ortaklık" (Partnership) boyutlarının eklenmesiyle

beşe çıkarılmıştır. Birleşmiş Milletler Kalkınma Programı (UNDP), 2018 yılında yayımladığı *Nature for People, Planet, Prosperity and Peace* başlıklı basın bülteninde, bu beş ilkeyi öne çıkararak doğa, insan refahı ve barış arasında güçlü bir dengenin kurulması gerektiğini vurgulamaktadır (Favari ve Cantoni, 2020; UNDP, 2018; United Nations, 2015). Ancak Filyos Vadisi Projesi gibi mega projeler, ekonomik kalkınmaya katkı sağlama amacı taşırken, doğa tahribatı, sosyal etkiler ve paydaşlar arası işbirliği eksiklikleri nedeniyle bu beş ilkenin – özellikle Gezegen (Planet), İnsanlar (People) ve Ortaklık (Partnership)– gözetilip gözetilmediği konusunda ciddi tartışmaları da beraberinde getirmektedir.

Türkiye'nin doğal yaşam açısından en önemli bölgelerinden biri olarak kabul edilen Filyos Çayı ve çevresinin, sanayi bölgesine dönüştürülmesi öngörülmektedir. Filyos Vadisi Projesi kapsamında yapımına başlanan Filyos Limanı, bölgenin ekolojik bütünlüğü üzerinde geri dönüşü olmayan tahribatlar yaratma potansiyeline sahiptir. Özellikle limanın inşaat ve işletme süreçlerinin, deniz ve kıyı ekosistemleri üzerinde ciddi ve kalıcı olumsuz etkiler doğurması beklenmektedir. Resim 1'de 2011 ve 2025 yılları arası bölge coğrağrafyasının değişimi çok net görülmektedir. 2011 yılı sonrasındaki süreçte Filyos bölgesinin coğrafi yapısında meydana gelen değişim son derece belirgindir.



07.04.2011 Tarihli Uydu Görüntüsü



06.30.2017 Tarihli Uydu Görüntüsü



05.30.2021 Tarihli Uydu Görüntüsü



03.05.2025 Tarihli Uydu Görüntüsü

Resim 1: 2011 ve 2025 Yılları Arası Bölge Coğrağrafyasının Değişimi (Kaynak: https://earth.google.com/web/)

Bu dönemde yürütülen mega projeler kapsamında gerçekleştirilen yoğun inşaat ve sanayi faaliyetleri, bölgenin ekolojik ve coğrafi özelliklerini köklü bir şekilde dönüştürmüştür. Sulak alanların büyük ölçüde kaybolması, orman varlığının azalması ve Filyos Çayı'nın debisinin düşerek yatağının daralması, bölgedeki ekosistem bütünlüğünün ciddi biçimde zedelendiğini göstermektedir. Bu değişim, mega projelerin doğal çevre üzerindeki yapısal ve geri dönüşü zor etkilerinin somut bir yansıması olarak değerlendirilebilir.

9. Sonuç

Tarihsel olarak incelendiğinde, insanlık ekonomik, toplumsal ve kültürel gelişimini çoğu zaman bölgesel kalkınma stratejileriyle ilişkilendirilen büyük ölçekli altyapı projeleri aracılığıyla sürdürmeyi tercih etmiştir. Özellikle yirmi birinci yüzyılda, toplumsal taleplerin karşılanması ve ekonomik büyümenin desteklenmesi amacıyla bu tür projelerin sayısında belirgin bir artış gözlemlenmektedir. Literatürde "mega projeler" olarak tanımlanan bu yatırımlar, genellikle bir milyar ABD dolarını aşan maliyetleri, yüksek mühendislik kapasitesi ve çok aktörlü yönetim yapılarıyla dikkat çekmektedir. Bu kapsamda enerji santralleri, doğal kaynak çıkarım ve işleme tesisleri, otoyollar, köprüler, demiryolları, tüneller ve limanlar gibi ulaştırma altyapıları örnek olarak gösterilmektedir (Brookes, 2014; Flyvbjerg, 2014).

Filyos Vadisi Projesi, mega projelere ilişkin literatürde Flyvbjerg tarafından tanımlanan "Dört Yücelik" (Four Sublimes) yaklaşımının tüm boyutlarını barındıran tipik bir örnek olarak değerlendirilebilir. Projenin politik, ekonomik, teknolojik ve estetik yönleri, onu yalnızca bir altyapı yatırımı olmaktan çıkararak, kamuoyu ve karar vericiler nezdinde güçlü sembolik ve duygusal anlamlar yüklenen bir "yüce nesne" konumuna taşımaktadır. Ancak bu "yücelik" algısı, proje kapsamında yaşanan doğal çevre tahribatı ve ekolojik bozulma gibi sorunların görünürlüğünü azaltabilmekte; dolayısıyla sürdürülebilir kalkınma ilkelerinin bütüncül olarak ele alınmasını gerekli kılmaktadır.

Filyos Vadisi Projesi'nin dayandığı kalkınma modeli, tarihsel söylemlerle de meşrulaştırılmaktadır. Bölgesel kalkınma ve yerel kimlik inşasında "Abdülhati ile başlayan süreç" söylemi, projenin yalnızca teknik ve ekonomik bir yatırım değil, aynı zamanda tarihsel ve kültürel bir kökene dayandığı izlenimini güçlendirmektedir. Bu yaklaşım, mekânsal dönüşümün anlam katmanlarını genişletmekle birlikte, projenin çevresel ve sosyal etkilerini ikincil plana itmektedir. Bent Flyvbjerg'in "Dört Yücelik" kavramı bağlamında ele alındığında, Filyos Vadisi Projesi'nin politik, ekonomik, teknolojik ve estetik

boyutlarının, karar vericiler ve kamuoyu nezdinde güçlü bir meşruiyet ve hayranlık ürettiği görülmektedir.

Mega projeler yalnızca ekonomik kalkınma araçları değil, aynı zamanda mekânsal yeniden yapılanma ve bölgesel kalkınma politikalarının temel unsurlarıdır. Hirschman (1995), bu projeleri "kalkınma sürecinin ayrıcalıklı parçacıkları" olarak tanımlarken, Flyvbjerg (2014) mega projeleri, mevcut yapıları dönüştürerek toplumların yapısal özelliklerini yeniden şekillendiren "özellik yaratan" (trait-making) girişimler olarak nitelendirmektedir. Bu bağlamda mega projeler, yalnızca küçük ölçekli projelerin büyütülmüş hali değil; hedef düzeyi, karmaşıklığı, paydaş çeşitliliği ve etkilediği coğrafyalar itibarıyla özgün bir proje türü olarak karşımıza çıkmaktadır. Flyvbjerg'in (2014) benzetmesiyle, geleneksel projelerin yöneticileri "sürücü ehliyetiyle" hareket ederken, mega projelerin yöneticileri "jumbo jet pilot lisansı" gerektiren sorumlulukları üstlenmektedir.

Mega projelerin yönetimi teknik ve yönetsel kapasitenin ötesinde, sermaye birikimi, devlet gücü ve mekânsal dönüşüm süreçlerinin kesişiminde konumlanmaktadır. Bu projeler çoğunlukla sermaye ve devletin eşgüdümlü biçimde harekete geçmesiyle, peyzajları hızlı ve derinlemesine dönüştüren araçlar olarak ortaya çıkmaktadır (Peng, Che ve Shou, 2012). Çok sayıda alt bileşen içeren, karmaşık vekâlet ilişkilerine sahip, gelişmiş teknolojiler ve katı zaman sınırlamalarıyla yürütülen bu projeler; uygulama sürecinde teknik, toplumsal ve yönetsel zorlukları beraberinde getirmektedir.

Ancak "yücelik" söylemi, Filyos Vadisi Projesi özelinde yaşanan çevresel tahribatı çoğu zaman gölgelemektedir. Mega projelerin ölçeği uğruna bölgenin zengin biyolojik çeşitliliği, kıyı ekosistemleri, tarım alanları ve sulak bölgeleri büyük ölçüde zarar görmüş; doğal dengeler ciddi biçimde bozulmuştur. 2011–2025 yılları arasında yapılan gözlemler, bölgenin coğrafi yapısının belirgin şekilde değiştiğini; sulak alanların kaybolduğunu, orman varlığının azaldığını ve Filyos Çayı'nın daraldığını göstermektedir. Bu dönüşüm, mega projelerin doğal çevre üzerinde yarattığı kalıcı etkilerin somut bir yansımasıdır.

Türkiye'de 1963 yılından bu yana çeşitli dönemlerde yürütülen bölgesel kalkınma politikalarının arzu edilen başarı düzeyine ulaşamadığı görülmektedir. Bu başarısızlık, büyük ölçüde merkeziyetçi yönetim anlayışının egemenliğiyle ve ulusal bütünlük ile bölge planlaması arasında kurulan karşıtlık algısıyla ilişkilendirilmektedir. Bu bağlamda "Zonguldak'taki kalkınma sorunu yalnızca Filyos Vadisi Projesi ile çözülebilir mi?" sorusu, hem bölgesel kalkınma politikalarının sınırlarını hem de planlama anlayışının yeniden değerlendirilmesi

gereğini gündeme getirmektedir. Günümüzde "Zonguldak'ın kalkınması" denildiğinde kamuoyunda bu hedef büyük ölçüde Filyos Vadisi Projesi ile özdeşleştirilmekte, alternatif ve daha kapsayıcı kalkınma yaklaşımları ise geri planda kalmaktadır (Tekeli, 2017).

Tarihsel açıdan bakıldığında, insan-doğa ilişkisi 19. yüzyıl sonlarında mühendislik temelli bir perspektifle ele alınmış; 1960'lı yıllarda bu anlayış kalkınma ideolojisiyle birleşmiştir. Fiziksel müdahale odaklı bu iki yaklaşım, büyük ölçekli altyapı projelerinin meşrulaştırılmasına zemin hazırlamış ve Filyos Vadisi Projesi gibi mühendislik ağırlıklı kalkınma hamlelerinin önünü açmıştır. Günümüzde ise bu paradigma dönüşmekte; daha ekolojik temelli, toplumsal ihtiyaçlara duyarlı ve katılımcı planlama yaklaşımları ön plana çıkmaktadır. Bu nedenle Zonguldak'ın kalkınma sorununa yönelik çözüm arayışlarının yalnızca teknik ve ekonomik değil; sosyal, ekolojik ve kültürel boyutları da içeren bütüncül bir yaklaşımla ele alınması gerekmektedir.

Filyos Vadisi Projesi'nin planlama ve uygulama süreçleri büyük ölçüde merkezi kurumlarca yürütülmüş, yerel halkın karar alma mekanizmalarına katılımı ise oldukça sınırlı kalmıştır. Bu durum, planlamanın demokratik meşruiyeti kadar, projenin yerel bağlamla ne derece uyumlu olduğu sorusunu da gündeme getirmektedir. Ayrıca projede öngörülen sanayi ve liman yatırımlarının, bölgenin mevcut ekonomik yapısı, istihdam olanakları ve toplumsal dokusuyla bütünleşme derecesi belirsizliğini korumaktadır. Bu çerçevede Filyos Vadisi Projesi, yukarıdan aşağıya yürütülen kalkınma modellerinin yerel dinamikleri dışlama ve mekânsal eşitsizlikleri derinleştirme riski taşıyan bir örneği olarak değerlendirilebilir.

Proje bağlamında en kritik mesele, Filyos Projesi'nin kapsam ve yönünün netleşmemiş olmasıdır. Proje, 1990'lı yılların başından bu yana gündemde olmasına rağmen, yirmi yılı aşkın süredir kayda değer bir ilerleme sağlanamamıştır. Ayrıca, projenin kurumsal sahipliği de belirsizdir; hangi kurumların proje bileşenlerini yatırım programlarına alacağı konusunda netlik bulunmamaktadır. Zonguldak ilinin doğusunda süregelen bu belirsizliklere karşın, ilin batısında özel sektör inisiyatifiyle önemli gelişmelerin yaşandığı görülmektedir.

Sonuç olarak, Filyos Vadisi Projesi özelinde görüldüğü üzere, mega projeler yalnızca ekonomik rasyonaliteye dayalı teknik yatırımlar olarak değil; sosyal, çevresel ve yönetişimsel etkileri olan çok katmanlı süreçler olarak değerlendirilmelidir. Sürdürülebilir kalkınmanın sağlanabilmesi için yerel katılımın artırılması, ekolojik hassasiyetlerin gözetilmesi ve toplumsal fayda

odaklı planlama yaklaşımlarının önceliklendirilmesi zorunludur. Mega projeler günümüzde altyapıdan enerjiye, kentsel dönüşümden bilgi teknolojilerine kadar birçok alanda tercih edilen bir model haline gelmiştir; ancak bu modelin başarıya ulaşması, yalnızca ekonomik değil, aynı zamanda toplumsal ve çevresel sürdürülebilirlik ilkelerine uyum sağlamasına bağlıdır (Flyvbjerg, 2014).

Kaynakça

Acar, S., ve Gültekin Karakaş, D. (2017). Dünyada ve Türkiye'de serbest bölgeler. Marmara İktisat Dergisi, 1(1), 21–35. ISSN: 2528-8547 Erişim Adresi (10.07.2025) https://doi.org/10.24954/mjecon.2017.1

Akkahve, D. (2023). Prof. Dr. İlhan Tekeli ile bölge planlama üzerine. Bölüm 4: Modernite projesinin aşınması ve post modernite döneminde bölge planlama. Bölgesel Kalkınma Dergisi, 1(4). ISSN: 2980-0544 / e-ISSN: 2980-0595 Erişim Adresi (11.07.2025) https://dergipark.org.tr/tr/download/article-file/3611298

As, E. (2021). Atatürk döneminde T.C. Devlet Demiryollarının gelişimi. Atatürk Ansiklopedisi. Erişim Adresi (11.06.2025) https://yeni.ataturkansiklopedisi.gov.tr/detay/921/Atat%C3%BCrk-D%C3%B6neminde-T.C.-Devlet-Demiryollar%C4%B1n%C4%B1n-Geli%C5%9Fimi

Atış, E. ve Çelikoğlu, Ş. (2019). "Sosyo-ekonomik ve çevresel yönleriyle Filyos Vadi Projesi", International Social Sciences Studies Journal, 5(29): 49-68 ISSN:2587-1587 Erişim Adresi (11.06.2025) http://dx.doi.org/10.26449/sssj.1188

Aydın, M. B. (2018). Karabük'te 'Fabrika'nın kuruluşu ve ilk işçiler: 1940'lı yıllarda çeltik tarlasından sanayi kentine dönüşüm. The Journal of Academic Social Sciences, 65(65), 265–283. Erişim Adresi (11.06.2025) https://doi.org/10.16992/ASOS.13380

Aydın, S. (2001). Türkiye'nin demiryolu serüvenine muhtasar bir bakış. Kebikeç, (11), 49–94. https://kebikecdergi.org/sayilar/sayi-11-icindekiler/

BAKKA. (2013). 2014–2023 Batı Karadeniz Bölge Planı (Cilt 1–3). Zonguldak: Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı.

Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı (2018). Filyos Vadisi Projesi tanıtım kitapçığı (s. 32). Erişim adresi: (12.05.2025) https://bakkakutuphane.org/upload/dokumandosya/o_1d1aj45fe13s03ol25j1bq414idc.jpg?v=68c1ac3ba1da1

Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı. (2022). Antik Çağ'da Batı Karadeniz. ISBN 978-605-70403-7-4. Erişim adresi: (12.04.2025) chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.kalkinmakutuphanesi.gov.tr/assets/upload/dosyalar/antik-cag-da-bati-karadeniz.pdf

Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı. (2025, Haziran). TR81 Batı Karadeniz Bölge Planı (2024-2028). Zonguldak: Batı Karadeniz Kalkınma Ajansı. ISBN: 978-625-6405-09-7. Erişim adresi: (12.04.2025) https://bakkakutuphane.org/upload/dokumandosya/tr81-bati-karadeniz-bolge-plani-2024-2028.pdf?v=688684bf39bc7

Bazı alanların endüstri bölgesi olarak ilan edilmesine ilişkin karar. (Karar No: 5754). (2022, 28 Haziran). T.C. Resmî Gazete: (Sayı: 31880). Erişim Adresi (07.07.2025): https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2022/06/20220628-14.pdf

Becerikli, K., & Armatlı Köroğlu, B. (2017). STK'ların yerel kapasite geliştirmede ve yerel kalkınmada rolü: Antakya örneği [The role of NGOs in improving local capacity and local development: The case of Antakya]. Planlama, 27(2), 129–140. ISSN: 1300-7319 Erişim adresi: (17.04.2025) https://doi.org/10.14744/planlama.2017.28290

Brookes, N. (2014, January). Mankind and mega projects. Frontiers of Engineering Management, 1(3), 241. Online ISSN: 2096-0255 Erişim adresi: (17.04.2025) https://doi.org/10.15302/J-FEM-2014033

Brunet, M. (2025). Considering alternatives to megaprojects for a sustainable future with degrowth principles. International Journal of Project Management, 43(3), Article 102705. Online ISSN: 1873-4634 Erişim adresi: (17.04.2025) https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2025.102705

Bulmuş, G., ve Polat, E. (2020). Yeni bölgeselcilik yaklaşımı ve bölgesel kalkınma ajanslarının Türkiye bölgesel planlama uygulamasına etkileri. Mimarlık Bilimleri ve Uygulamaları Dergisi, 5(2), 293–308. e-ISSN: 2548-0170 Erişim adresi: (17.04.2025) https://doi.org/10.30785/mbud.588842

Çabuka, S., Demir, K., ve Gökyer, E. (2016). Cumhuriyet'in yeni kenti Karabük'ün 1937–1988 dönemi mekânsal gelişimi ve şehir planları. Karabük Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Dergisi (2), 20–39. ISSN: 2717-7092 Erişim adresi: (17.04.2025) https://dergipark.org.tr/tr/pub/joiss/issue/30788/323557

Çetinkaya, M. (2014). Filyos Vadisi Projesi. Karadeniz Kalkınma Ajansı Strateji Geliştirme ve Programlama Birimi Başkanı. https://bakkakutuphane.org/upload/dokumandosya/Filyos-Vadisi-Projesi--01.04.2015.23.37.38.pdf

del Cerro Santamaría, G. (2019). Megaprojects, development and competitiveness: Building the infrastructure for globalization and neoliberalism. Athens Journal of Social Sciences, 6(4), 263–290. e-ISSN: 2241-7737 Erişim adresi: (13.06.2025) https://doi.org/10.30958/ajss.6-4-1

Demiryolları Erişim adresi: (3.07.2025) http://www.tcdd.gov.tr/home/detail/?id=267

Demiryolları Zonguldak Erişim adresi: (3.07.2025) http://www.tcddzonguldak.4t.com/demiryolutarihi.html

Dinçer, C. (1971). Osmanlı vezirlerinden Hasan Fehmi Paşa'nın Anadolu'nun bayındırlık işlerine dair hazırladığı lâyiha. Belgeler, Türk Tarih Belgeleri Dergisi, V–VIII(9–12), 153–233. Ankara: Türk Tarih Kurumu Basımevi. ISSN: 0041-4247

DPT (1. Sürüm) Batı Karadeniz Bölgesi (Zonguldak Bartın Karabük) Bölge Planı 2010-2013. Erişim Adresi (12.05.2025) https://bakkakutuphane.org/upload/dokumandosya/baty-karadeniz-bolgesi-2010---2013-bolge-plany-13022015145030.pdf?v=6867cba50ccb9

DPT. (2000). Sekizinci Beş Yıllık Kalkınma Planı Bölgesel Gelişme Özel İhtisas Komisyonu Raporu. DPT: 2502 – ÖİK: 523.

Eraydın, A. (2004, Mart). Bölgesel kalkınma kavram, kuram ve politikalarda yaşanan değişimler. Kentsel Ekonomik Araştırmalar Sempozyumu (Cilt 1, ss. 126–146). Denizli. http://ekutup.dpt.gov.tr/bolgesel/keas-I.pdf

Farid, P., Klakegg, O. J., ve Bakke, C. (2025). Mega construction projects: Governance challenges for the project owner. Procedia Computer Science, 256, 1474–1481. Online ISSN: 1877-0509 Erişim adresi: (13.06.2025) https://doi.org/10.1016/j.procs.2025.02.281

Favari, E., ve Cantoni, F. (2020). Sustainability in (Mega)Project Management—A business case for project sustainability. In E. Favari & F. Cantoni (Eds.), Megaproject management (pp. 15–25). Springer Nature Switzerland AG. Online ISBN978-3-030-39354-0 Erişim adresi: (13.06.2025) https://doi.org/10.1007/978-3-030-39354-0_2

Filyos Belediyesi Hakkında Erişim adresi: (3.06.2025) https://www.filyos.bel.tr/belediyemiz-hakkinda

Filyos Serbest Bölgesi sınırlarının yeniden tespit edilmesine dair karar (Karar No: 96/8692). (1997, 7 Ocak). Resmî Gazete,(Sayı: 22870) Erişim Adresi (07.07.2025): https://www.resmigazete.gov.tr/

Flyvbjerg, B. (2014). What you should know about megaprojects and why: An overview. Project Management Journal, 45(2), 6–19. Online ISSN: 1938-9507 Erişim adresi: (22.07.2025) https://www.researchgate.net/publication/261411676_What_You_Should_Know_About_Megaprojects_and_Why_An_Overview

Flyvbjerg, B. (2017). Introduction: The iron law of megaproject management. In B. Flyvbjerg (Ed.), The Oxford Handbook of Megaproject Management (pp. 1–18). Oxford University Press. Online ISBN: 9780191796586 Erişim adresi: (22.07.2025) https://ssrn.com/abstract=2742088

Frick, K. T. (2008). The cost of the technological sublime: Daring ingenuity and the new San Francisco–Oakland Bay Bridge. In H. Priemus, B. Flyvbjerg, & B. van Wee (Eds.), Decision-making on mega-projects (Chap. 12, pp. 239–262). Edward Elgar Publishing. Erişim adresi: (3.07.2025) https://doi.org/10.4337/9781848440173.00020

Gellert, P. K., & Lynch, B. D. (2003). Megaprojects as displacements. International Social Science Journal, 55(175), 15–25. /https://agua.org.mx/wp-content/uploads/2017/07/MegaProject-displacement-.pdf

İmar ve İskân Bakanlığı, Planlama ve İmar Genel Müdürlüğü, Bölge Planlama Dairesi. (1964). Zonguldak Bölgesi ön planı. İstanbul: Kıral Matbaasi

Kashef, M. (2025). Rethinking Masdar and The Line megaprojects: The interplay of economic, social, political, and spatial dimensions. Land, 14(7), 1358. EISSN 2073-445X Erişim adresi: (2.07.2025) https://doi.org/10.3390/land14071358

Köroğlu, T. (2012). KHK'ler sonrasında bölge planlamanın geleceği: Karmaşa mı, işbirliği mi? Politika Notu, Türkiye Ekonomi Politikaları Araştırma Vakfı (TEPAV). https://www.tepav.org.tr/upload/files/1329914909-3.KHK_ler_Sonrasinda_Bolge_Planlamanin_Gelecegi_Karmasa_mi_Isbirligi_mi.pdf

Nye, D. E. (2023). Leo Marx's legacy. American Studies in Scandinavia, 55(1), 8–25. ISSN: 0044-8060 Erişim adresi: (8.07.2025) https://doi.org/10.22439/asca.v55i1.6855

Öztürk, B. (2012a). Seyahatnamelerde ve modern literatürde Tios / Tieion ve teritoryumu. Mediterranean Journal of Humanities, 2(1), 161–176. e-ISSN: 2148-144X Erişim adresi: (7.07.2025) https://mjh.akdeniz.edu.tr

Öztürk, B. (2012b). Tios'tan Filyos'a kentin adı / The name of the city, from Tios to Filyos. In S. Atasoy & Ş. Yıldırım (Eds.), TİOS-Filyos Arkeolojik Kazı Projesi: Zonguldak'ta bir antik kent / An ancient city in Zonguldak: TIOS (pp. 16–28). Kültür ve Turizm Bakanlığı.ISBN:978-605-149-776-1 Erişim adresi: (7.07.2025) https://www.academia.edu/19587249/_Tiostan_Filyosa_Kentin_Ad%C4%B1_The_name_of_the_city_from_Tieion_Tios_to_Filyos_

Peng, X., Che, W., & Shou, Y. (2012, December). A bibliometric description and content analysis of mega-project characteristics. In 2012 IEEE International Conference on Industrial Engineering and Engineering Management (pp. 1237–

1241). IEEE. **Electronic ISBN:**978-1-4673-2945-3 Erişim adresi: (7.07.2025) https://doi.org/10.1109/IEEM.2012.6838164

Söderlund, J., Sankaran, S., & Biesenthal, C. (2017). The past and present of megaprojects. Project Management Journal, 48(6), 5–16. Online ISSN: 1938-9507, Erişim adresi: (17.07.2025) https://doi.org/10.1177/875697281704800602, www.pmi.org/-/media/pmi/documents/public/pdf/learning/pmj/early-edition/dec-jan-2017/j20171205.pdf

Sun, J., & Zhan, P. (2011). Owner organization design for mega industrial construction projects. International Journal of Project Management, 29(7), 828–833. Online ISSN: 1873-4634 Erişim Adresi (08.07.2025): https://doi.org/10.1016/j.ijproman.2011.04.005

T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşkilatı. (2009). Dokuzuncu Kalkınma Planı: Madencilik, enerji hammaddeleri (linyit-taşkömürü-jeotermal) çalışma grubu raporu. Erişim Adresi (07.07.2025): https://www.sbb.gov.tr/wp-content/uploads/2022/08/Dokuzuncu-Kalkinma-Plani-Madencilik-Enerji-Hammaddeleri-Linyit-Taskomuru-Jeotermal-Calisma-Grubu-Raporu.pdf

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü. (2017). Zonguldak ili 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planı plan açıklama raporu. Erişim Adresi (07.07.2025): https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/editordosya/file/CDP_25000/Zonguldak/PLANACIKLAMARAPORU_06072017.pdf

T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü. (2019). Zonguldak-Bartın-Karabük Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planı plan açıklama raporu. Erişim Adresi (07.07.2025): https://webdosya.csb.gov.tr/db/mpgm/icerikler/plan-aciklama-raporu_2019-20191122075115.pdf

T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğü. (t.y.). Zonguldak ili 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planı. Erişim Adresi (07.07.2025): https://mpgm.csb.gov.tr/1-25.000-olcekli-i-83457

T.C. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı. (2022). Zonguldak ili–Çaycuma ilçesi Filyos mevkii Sakarya Gaz Sahası denizaltı üretim tesisleri, denizaltı nakil hatları amaçlı uygulama imar planı açıklama raporu. Erişim Adresi (07.07.2025): https://webdosya.csb.gov.tr/db/zonguldak/duyurular/1_1000-plan-aciklama-raporu-20220829145958.pdf

Tarım ve Orman Bakanlığı, Su Yönetimi Genel Müdürlüğü. (2019). Batı Karadeniz Havzası Taşkın Yönetim Planı: Yönetici özeti. Erişim adresi: (07.07.2025) https://www.tarimorman.gov.tr/SYGM/Belgeler/yayinlar, https://www.tarimorman.gov.tr/SYGM/Belgeler/Taşkın%20Yönetim%20Planları%20

26.12.2022/BATI%20KARADENİZ%20HAVZASI%20TAŞKIN%20YONETIM%20PLANI%20YÖNETİCİ%20ÖZETİ.pdf

Tekeli, İ. (2013). Türkiye'de bölge planlamanın öyküsü ve beşeri coğrafya ile ilişkisi üzerine. Beşeri Coğrafya Dergisi, 1(1), 39–50.

Tekeli, İ. (2017, Mayıs 20–21). Zonguldak bölge planları ve Filyos Vadisi Projesi'nin gelişim tarihi üzerine [Konferans sunumu]. Ekonomik ve Ekolojik Sürdürülebilirlik Açısından Filyos Vadisi Sempozyumu, Çaycuma, Türkiye.

Tekeli, İ., ve İlkin, S. (2001). Atatürk döneminde demiryolu politikasının oluşumu: 1923–1938. Kebikeç: İnsan Bilimleri İçin Kaynak Araştırmaları Dergisi, 6(11), 125–164. E-dergi ISSN 2149-4568 Erişim adresi: (07.07 2025) http://www.kebikec.org/makale-liste.php?id=69

Tekeli, İ., ve İlkin, S. (2004). Cumhuriyetin harcı III: Modernitenin altyapısı oluşurken. İstanbul Bilgi Üniversitesi,Yayınları. ISBN 9756857641

TEMA Vakfı. (2016, Ekim 19). Filyos Vadisi'nde doğal hayat tehdit altında [Basın bülteni]. Erişim adresi: (01.06. 2025) https://www.tema.org.tr/basin/filyos-vadisi-dogal-hayat

TOKİ Haber. (2019). Abdülhamit'in yüzyıllık Filyos hayalinde geri sayım. Erişim adresi: (01.06. 2025) https://www.tokihaber.com.tr/haberler/abdulhamitin-yuzyillik-filyos-hayalinde-geri-sayim/

Tureng Sözlük Erişim adresi: (3.06.2025) https://tureng.com/tr/turkce-ingilizce/sublime

Uluslararası Taşımacılık ve Lojistik Hizmet Üretenleri Derneği (UTİKAD). (2011). Filyos liman projesi. Erişim adresi: (01.06 2025) https://www.utikad.org.tr/Detay/Sektor-Haberleri/7298/filyos-liman-projesi

United Nations Development Programme. (2018, July 18). Nature for people, planet, prosperity and peace Erişim adresi: (07.07 2025) https://www.undp.org/press-releases/nature-people-planet-prosperity-and-peace

United Nations. (2015). Transforming our world: The 2030 agenda for sustainable development. New York, NY: United Nations. Erişim adresi: (07.07 2025) https://sdgs.un.org/2030agenda

Uzay, N. (2010). Kalkınma ajanslarına genel bir bakış. In A. Akgül & N. Uzay (Eds.), Kalkınma ajansları üzerine seçme yazılar (pp. 15–30). Ankara: Ekin Yayınevi. ISBN: 978-605-4301-81-2 Erişim adresi: (07.07.2025) https://www.researchgate.net/publication/349176313

Wu, C. (2018). The local impact of the koinon in Roman coastal Paphlagonia (Doctoral dissertation, University of Pennsylvania). Publicly Accessible Penn

Dissertations, 3204. Erişim adresi: (07.07.2025) https://repository.upenn.edu/edissertations/3204, https://repository.upenn.edu/handle/20.500.14332/30203

Yapı Sektörü Haber Portalı. (2013). Abdülhamit'in Zonguldak projesi gerçeğe dönüşüyor. Erişim adresi (17.07.2025) https://www.yapi.com.tr/haberler/abdulhamitin-zonguldak-projesi-gercege-donusuyor-_104109.html

Yazıcılar, S. (2007). Avrupa Birliği ve Türkiye'de serbest bölgeler. Yayınlanmamış yüksek lisans tezi. Uludağ Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü. Erişim adresi: (17.07.2025) http://hdl.handle.net/11452/9089

Yurtoğlu, N. (2017). Cumhuriyet döneminin en önemli ağır sanayi hamlesi: Karabük Demir ve Çelik Fabrikası (1939–1960). Atatürk Araştırma Merkezi Dergisi, 33(96), 155–204. e-ISSN: 2667-5420 Erişim adresi (17.07.2025) https://atamdergi.gov.tr/tam-metin-pdf/19/tur

Zhai, L., Xin, Y., & Cheng, C. (2009). Understanding the value of project management from a stakeholder's perspective: Case study of mega-project management. Project Management Journal, 40(1), 99–109. Online ISSN: 1938-9507 Erişim adresi (17.07.2025) https://doi.org/10.1002/pmj.20099

Zidane, Y. J.-T., Johansen, A., & Ekambaram, A. (2013). Megaprojects—Challenges and lessons learned. Procedia - Social and Behavioral Sciences, 74, 349–357. ISSN: 1877-0428 Erişim adresi (17.07.2025) https://doi.org/10.1016/j.sbspro.2013.03.041

Zonguldak ili Filyos Irmağının bulunduğu mevkide, Filyos Serbest Bölgesinin yer ve sınırlarının belirlenmesi hakkında karar (Karar No: 94/5377). (1994, 5 Nisan). Resmî Gazete, (Sayı:21896) Erişim Adresi (07.07.2025): https://www.resmigazete.gov.tr/

Zonguldak ili, Çaycuma ilçesi, Filyos Irmağı havzasında yer alan ve ekli krokide işaretlenen sahanın Filyos Serbest Bölgesi olarak tespit edilmesi ve özel mülkiyete ait taşınmazların acele kamulaştırılması hakkında karar (Karar No: 2008/14087). (2008, 20 Eylül). Resmî Gazete,(Sayı: 27003). Erişim Adresi (07.07.2025): https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2008/09/20080920-1.htm

Zonguldak ili, Çaycuma ilçesi, Filyos Irmağı havzasında yer alan Filyos Serbest Bölgesinin sınırlarının ekli krokide yer aldığı şekilde yeniden belirlenmesi ve söz konusu bölgede yer alan özel mülkiyete ait taşınmazların Maliye Bakanlığı tarafından kamulaştırılması hakkında karar (Karar No: 2009/14730). (2009, 14 Mart). Resmî Gazete, (Sayı: 27169). Erişim Adresi (07.07.2025): https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2009/03/20090314-14.htm

Zonguldak ili, Çaycuma ilçesi, Filyos Irmağı havzasında yer alan Filyos Serbest Bölgesinin sınırlarının yeniden belirlenmesi hakkında karar (Karar No: 2010/975). (2010, 30 Ekim). Resmî Gazete (Sayı:27744). Erişim Adresi (07.07.2025): https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2010/10/20101030-11.htm

Zonguldak ili, Çaycuma ilçesinde bulunan bazı alanların Filyos Endüstri Bölgesi olarak ilan edilmesine ilişkin karar (Karar No: 2015/7691). (2015, 1 Haziran). T.C. Resmî Gazete, (Sayı: 29373). Erişim Adresi (07.07.2025): https://www.resmigazete.gov.tr/eskiler/2015/06/20150601-1.pdf