

## DOLDUR DOLDUR NEREYE KADAR!

DOLDUR DOLDUR NEREYE KADAR!

KADAR! I Ba kanı Sezgin Mumcu'nun Trabzon Havalimanı için dolgu yapılabilece ini belirtmesinin ardından, ehir Plancıları Odası Ba kanı en, "Ba ka alternatif neden dü ünüyoruz." dedi  
SONNOKTA-MERVE ALTUNCU

DOLGUYU DOGRU BULMUYORUM!

Ba kan en: "Havalimanı konusunda ba ka bir alternatif olabilir mi diye dü ünebiliriz. Bu konuda fikir jimnasti i yapmamız gerekli. Dolguyu çok do ru bulmuyorum."

AK Parti Trabzon I Ba kanı Sezgin Mumcu'nun Trabzon Havalimanı için deniz dolgusu ile birlikte yeni bir havalimanı yapılabilece ini belirtmesi ile ilgili ehir Plancıları Odası Trabzon ube Ba kanı Ercan en açıklamalarda bulundu. en unları dile getirdi: "Co rafi olarak Trabzon kısıtlı bir il. Bu tür büyük yatırımlarda pist uzunlu u ve etrafın geni li i çok önemli. O yüzden iyi bir yer seçimi yapmak gerek. Daha önce KTÜ tarafından havalimanı için bir master planı çalı ması yapılarak ideal alternatifin kuzey do uya do ru dolgu yapılması gündeme gelmi ti. Maliyetler de hesaplanmı tı. Bizim de bu tarz bilimsel çalı malara güvenmemiz lazım ama dolgu konusu da kaderimiz olmamalı."

EHR DEN ZE N A ED YORUZ

"Sanayi için dolgu, Yatırım Adası için dolgu, ye il alan içi dolgu; hep dolguyu dü ünüyoruz. Biz ehrimizi ne yazık ki denize in a ediyoruz. O zaman denizde bir ehir kuralım. Havaalanına alternatif bir yer mi bulmak lazım diye dü ünmemiz lazım. Mevcut havalimanı yapıldı nda ehri n dı ndaydı ama kent do uya geli ince ehri n içinde kaldı. Havaalanı için uçu emniyeti de dü ünülmeli. Kalkı ve uçu konusundaki tehlikeleri göz önünde bulundurmalıyız. Çevredeki yerle im yerleri risk olu turabiliyor. Hem denize dolgu yapmamak, hem de riskleri ortadan kaldırmak için bir alternatif var mı diye ortak akıl olu turmalıyız. Bu konuda fikir jimnasti i yapmamız gerekli."

" BA KA ALAN VAR MI BAKMAK GEREKL ! "

Trabzon'da yeni bir havalimanı için böyle bir alan var mı bakmak gerek. Arazi üzerlerinde düzeltmeler ile daha yüksek bir kotta, ehir merkez i n d e n daha uzak bir yerde havalimanı dü ünülebilir. Ankara ve stanbul'da havalimanları ehri n uzak noktalarında. Ben dolguya kar ıyım. Kıyı Kanunu gere i denizde yapılması gereken eylemlere kar ı de ilim ama ehir Hastanesi, sanayi alanı, Millet Bahçesi, havalimanı buralarda olmamalı. Kıyıda liman, balıkçı barına ı, tekne çekek yerleri, rıhtımlar dolgu ile yapılabilir. Ancak havalimanı için denizi doldurmak çok da do ru de il. Mevcut havalimanının oldu u bölgede yapılacak bir havalimanı 50 yıl sonra ehri n içinde kalabilir. O yüzden ortak akılla bir karar alınmalı."

ÖNCEL KL KONU UÇU GÜVENL

Karadeniz Teknik Üniversitesi Mimarlık Fakültesi ehir ve Bölge Planlama Bölümü tarafından yapılan Stratejik Planlama Yakla ımı ile Trabzon Havalimanı Revizyon Master Planlaması'nda u görü ler yer aldı: "Trabzon Havalimanı geli me vizyonu ve stratejik hedefleri çerçevesinde öncelikli konu uçu güvenli idir. Mevcut pistin uçu konisi içinde fiziksel engelleri vardır. Geli me senaryosu ne olursa olsun hava tarafında uçu güvenli i sa lanmalıdır. Bu ba lamda dört seçenek üretilmi tir: 1. seçenek; pist oldu u gibi korunarak do al ve yapay engellerin kaldırılması: taksi yolunun 29 pist ba ına kadar uzatılması, karayolunun da taksi yolundan güneye 75 metre ötelenmesidir. Bu amaçla yakla ık 490 bin metreküp kazı yapılması gerekmektedir. Karayolu, hareketli mania oldu undan bu bölümün tünelle de geçi i mümkün olabilir. 29 yönündeki manialara çözüm üretemeyen bir seçenektir."

SEÇENEKLER MASAYA YATTI

"2. seçenek; Yalınca (Havalimanının do usundaki yerle me) engebesinden kurtulacak biçimde pistin açılı konumlandırılması, uzatılması: Mevcut pist 60 metre kuzeye kaydırıldıktan sonra 11 ucundan pist orta çizgisinden (center line) 2 derece kuzeye kaydırılmaktadır. Böylece 29 yönündeki manialardan uçu konisi dı ına çıkmaktadır. Bu durumda da karayolu taksi yoldan 75 metre güneye ötelenmekte ve kamula tırma i lemini gerektirmektedir. Kaydırılan pistin 29 ucu deniz dolgusu üzerine oturmaktadır. Bu alternatif için 6,65 milyon metreküp dolgu gerekmektedir. 3. seçenek; pistin denize do ru ötelenmesi, batıya do ru uzatılması: Alternatif 3 kısmen deniz dolgusu kısmen kara üzerine oturtulmaktadır. Dolgu deniz kotundan +32 kotuna kadar yükseltilmektedir, bunun için 29,9 milyon metreküp dolgu ve 1,29 milyon metreküp yarma yapılması gerekmektedir. Bu öneride mevcut pist aynen korunmakla birlikte paralel pistten taksi yoluna geçi do rudan olamamaktadır."

## GÜRÜLTÜ SEVİYESİNİN EN AZA İNDİRGENMESİ

4. seçenek; pistin denize doğru ötelenmesi, doğruya doğru uzatılması: Alternatif 3'deki pist 11 yönünde batıya kaydırılarak, 11 ve 29 yönünden mevcut pistin taksi yoluna geçi sağlanabilecek, her iki pist aynı anda kullanılabilir. Bu öneri için deniz kotundan 23,5 milyon metreküp dolgu ve 0,5 milyon metreküp yarma gerekecektir. Tüm seçeneklerde maniaların kaldırılması ve havalimanının çevre üzerindeki gürültü seviyesi en aza indirgenmesi temel planlama ilkesi olarak benimsenmiştir. Birinci seçenek; yüksek maliyetli ve kamulaştırma işlemlerinin uzunluğu nedeniyle ilk amada elenmiştir. Diğer seçeneklerin hangisinin Trabzon Havalimanı için en uygun alternatif olduğu, hem maliyet değerlendirilmesi hem de Hedef Başarma Matrisinin ardından belirlenmiştir. Değerlendirmede ölçütleri belirlenmesi ve yapılabilsel yönelik sosyal ve ekonomik maliyet kriterleri de değerlendirilerek hedef başarma matrisi puanı hesaplanmıştır. İkinci seçenek hedefleri başarma açısından diğerlerinin çok gerisinde kalmı, görel maliyeti çok düşük olmasına karşın elenmiştir. 3. ve 4. seçeneklerin hedef gerçeğe etkililiği aynı, ama 4. seçeneğin maliyeti diğerinin yarısına yakın olduğu için seçilmiştir.”

Tags: