

DENIZE ULAŞMAK İÇİN DENİZDEN UZAKLAŞAN KENTLER

1- KIYI VE DOLGU TANIMI

DOLGU NEDİR, NE AMAÇLA YAPILMALIDIR?

Deniz veya nehir, akarsu, göl gibi su alanlarının doldurulması kelime anlamıyla sucul alanın kaya, çakıl, kum gibi malzemeler ile doldurulması ve bu şekilde kara ile bütünlüğünün sağlanması yada sucul alan içinde karasal kullanım alanı oluşturulması olarak açıklanabilir.

Dolgu; kıyı alanları ve bu alanların doğal yapısını değiştiren bir eylemdir.

Anayasa'mızın 43. Maddesi uyarınca, kıyılar herkesin eşit ve serbest kullanımına açık olan ve kamu yararına kullanılması zorunlu olan alanlardır.

Kıyıların kullanımında kamu yararı, gerek mülkiyet biçimi (kıyıda özel mülkiyet olmayacağı) gerekse yapılanma (kıyıda her türlü kullanımın yapılamayacağı) ile ilgili kısıtlamalarla sağlanmaktadır. Bu kısıtlamalara dolgu işlemleri de dahildir.

Kıyı ve dolgu alanları, koruma-kullanma dengesi sağlanmak kaydıyla, kamu yararına kullanılması gereken özel nitelikli alanlardır.

Zira özel bir kanun olan Kıyı Kanunu'nun 7.maddesinde de "Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularla ekolojik özellikler dikkate alınarak doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir." denilmektedir.

Anlaşılabacağı üzere Dolgu, arazi kazanma amacıyla, her zaman her yerde, her koşulda gündeme gelen bir eylem olmamalıdır. Dolgu ve kurutma işlemi, sadece kamu yararına gündeme gelebilen bir yapılanmadır. Kamu yararına bir gereklilik ve zorunluluk ortaya çıkmalıdır. Dolguda yer alacak kullanım için daha uygun bir seçenek bulunamamış olması gerekir.

Bazı durumlarda ise dolgu yapımı olanaksızdır. Örneğin, içme ve kullanma suyu kaynakları dolguya konu olamaz. Sulak alan olarak belirlenen ve mevzuatta veya uluslararası sözleşmelerle koruma altına alınan yerlerde dolgu ve kurutma yapılamaz.

Özellikle ülkemizde kıyı şehirlerinde iskele, liman, barınak, yanaşma yeri, rıhtım, dalgakıran, kayıkthane, tuzla, dalyan, fener, köprü, menfez, istinat duvarı, tasfiye ve pompaj istasyonu gibi kıyının kamu yararına kullanımı ile kıyının korunması amaçlı dolgular yapılmaktadır.

Ancak zamanla ne yazık ki, geldiğimiz noktada kıyılarımızın büyük bölümü ya turizm tesislerinin ve ikinci konutların işgali altında, ya da dolgu ile önlerinden geçen karayolları ve ulaşım altyapısı ile kıyı ve denizel alanlar kentten koparılmıştır. Hatta merkezi ve yerel yönetimler tarafından kıyı dolguları yapılarak kentsel donatıların konumlandırıldığı kolay arazi kazanma yolu olarak sık sık başvurulan bir yöntem haline gelmiştir. Bu konuda daha detaylı değerlendirmeleri Trabzon ili geneli için sunumun ilerleyen bölümlerinde yapacağız.

Üstelik dolgunun usulüne uygun yapılmaması, rastgele malzemelerle (inşaat yıkıntı atığı, hafriyat malzemesi, çöp, moloz, vb.) dolgu yapılması, uzman görüşü alınmaması ve uzman denetiminde olmaması da yapılan dolgunun niteliği ortaya koymaktadır.

2- ULUSAL MEVZUATTA KIYI VE DOLGUNUN YERİ

Daha önce de belirttiğimiz üzere kıyılar, Anayasa ile koruma altına alınmıştır.

Kıyı, sahil şeridi ve denizel alanlardaki uygulamaların da özel bir kanun olan 3621 sayılı kıyı kanuna tabi olduğu bilinmektedir. Ayrıca uygulamada kıyı kanununa dayanılarak yürürlükte olan yönetmelik ve tebliğler de kullanılmaktadır.

--Anayasa'nın 43. maddesi

--3621 sayılı Kıyı Kanunu

--Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelik

--Kıyı Yapı ve Tesislerinde Planlama ve Uygulama Sürecine İlişkin Tebliğ

Bu yasal çerçevede kıyılarda hangi kullanımların yapılabileceğine; denizlerde hangi kullanımlar için dolgu yapılabileceğine, zamansal olarak hangi kullanımların denizleri arazi olarak kullanmasına izin verildiğine bakalım.

Cumhuriyet dönemine kadar kıyılar, ekonomik ve toplumsal açıdan günümüzdeki kadar önemli görülmediğinden, diğer topraklarla birlikte değerlendirilmiş ve özel bir düzenleme yoluna gidilmemiştir.

Bu nedenle kıyılarla ilgili ilk yasal düzenleme 1972 yılında çıkartılan 6785 sayılı İmar Kanunu ve bu kanunda Bazı Değişiklikler Yapılması Hakkındaki 1605 sayılı yasanın ek 7. ve 8. maddeleri ile yapılmıştır.

Ancak kıyılara yönelik kısıtlama; ilk olarak 1933 yılında çıkarılan 2290 sayılı Belediyeler Yapı ve Yollar Yasasında kıyının 10 m genişliğindeki bir bant olarak korunması ve kamu yararına ayrılmış yer olarak serbest bırakılması şeklinde girmiştir.

Sadece kıyıları konu alan ilk yasal düzenleme ise 1984 yılında çıkarılan 3086 sayılı Kıyı Kanunu ile yapılmıştır. Bu kanunda yapılan düzenleme ve iptallerden sonra yeni kıyı yasası 1990 yılında 3621 sayılı kanun olarak yürürlüğe girmiştir.

Anayasa Mahkemesi'nin 3621 Sayılı Kıyı Kanunu'nun bazı maddelerini iptal etmesinden sonra bugün temel düzenlemeleri içerecek değişikliklerin yapıldığı 1992 yılında 3830 sayılı yasa çıkarılmıştır.

Görüleceği üzere kıyılara yönelik kullanımların belirlenmesinde 1990-1992 yılları dönüm noktası olmuştur. Günümüze kadar kıyıda ve denizel dolgularda yapılacak kullanımların değişiminde ve işlevlerinde ise halkın ve kamunun yararı dışında kullanımlara müsaade edilmiştir.

Kıyı mevzuatında en önemli sınırlamanın yapılacak olan kullanım; kamu yararı ve halkın kullanımına açık olması, kıyıların korunmasına yönelik olması ve faaliyetlerinin özellikleri gereği kıyıdan başka yerde yapılması mümkün olmayan kullanımlar olmasıdır. Bu çerçevede aşağıda belirteceğim mevzuatın izinlendirdiği işlevsel kullanımları değerlendirmenizi istiyorum.

		KANUN İLE GETİRİLEN KULLANIMLAR (Madde 6-7)	YÖNETMELİK İLE GETİRİLEN KULLANIMLAR (Madde 13-14)
Temel Yasanın Yürürlüğe Girdiği Tarih	1990	-İskele, liman, barınak, yaşama yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları, kıyının korunmasına yönelik altyapı tesisleri -Tersane, gemi söküm yeri, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri -Yol, açık otopark, park, yeşil alan, çocuk bahçesi gibi teknik ve sosyal altyapı tesisleri	-İskele, liman, barınak, yaşama yeri, rıhtım, dalgakıran, köprü, menfez, istinat duvarı, fener, çekek yeri, kayıkhanesi, tuzla, dalyan, tasfiye ve pompaj istasyonları, kıyının korunmasına yönelik altyapı tesisleri -Tersane, gemi söküm yeri, su ürünleri üretim ve yetiştirme tesisleri -Sabit olmayan duş, gölgelik, soyunma kabini, 6 m2 büfe, seyyar tuvalet ve ahşap iskele -Sosyal ve teknik altyapı
Eklenen Değiştirilen Düzeltile Kullarımlar	1992		-Yönetmeliğin 13.maddesindeki kullanımların tamamlayıcısı olan zorunlu alt ve üst yapılar -Hangar, atölye, kontrol kulesi

	1994		-6 m2 büfelerin aralarında 150 metre mesafe bırakılması -Kamu yararlı arıtma tesisi -Kara, deniz, hava ulaşımına yönelik altyapı tesisleri -Park, çocuk bahçesi, açık spor alanları -Fuar, piknik ve eğlence alanları
	2005	-Kruvaziyer ve yat limanları ile konaklama, yönetim, destek, teknik birimleri	
	2008	-Uluslararası spor faaliyetlerinin düzenlenebileceği spor tesisleri, zorunlu altyapı ve konaklama tesisleri	
	2014		-İbadet yeri
	2016	-Sahil güvenlik komutanlığına bağlı gemi/bot karakolları ve destek birimleri	
	2017	-Trabzon, Rize ve Zonguldak illerinde sağlık tesisleri ile endüstri bölgeleri	
	2018	-Enerji iletim hatları	-Trabzon, Rize ve Zonguldak illerinde sağlık tesisleri ile endüstri bölgeleri

		-Yenilenebilir enerji üretim santralleri (deniz, baraj, suni ve doğal göllerde)	
	2020	-Millet bahçeleri	-Dolmen, şamandıra, rıhtım -Tekne imal yeri, denize iniş rampaları -Yat limanı, kruvaziyer liman, balıkçı barınağı ve çekek yeri -Sahil güvenlik komutanlığına bağlı gemi/bot karakolları ve destek birimleri -Rekreatif amaçlı iskele, tonoz sistemleri -Enerji iletim hatları, dağıtım hatları, boru hatları -Millet bahçeleri
	2024	-Lisansız elektrik üretim tesisi (baraj, suni ve tabii göllerde)	

Mevzuattaki değişiklik ve düzenlemeler sonucunda kentsel alanda ve karasal alanlarda yapılabilecek birçok kullanımlar artık su alanlarında yapılabilir hale getirilmiştir. Kaldı ki özellikle 2005 yılından sonra eklenen bazı kullanımların (yeşil alan, park, sağlık, spor, endüstri vb.) aslında yerleşmelerin kentsel alanları

içerisinde ihtiyaç duyduğu ana kullanımlar olduğu görülmektedir. Mevzuattaki bu düzenlemelerin bazılarının ise özellikle Trabzon iline yönelik yasaya dahil edildiği görülmektedir. Bu tabi ki bir başarı mıdır? Değil midir? Sunumun sonunda sizlerin takdirine bırakacağız. Yasadaki bu değişikliklerin Trabzon iline yansımaları da değerlendireceğiz.

3- MEKANSAL PLANLARDA VE BÜTÜNLEŞİK KIYI ALANI PLANLARINDA KIYI KULLANIMI

Trabzon ilinin de içinde bulunduğu TR90 diye adlandırılan istatistiki bölgede en üst kademe çevre düzeni planı ile kıyı ve etkileşim alanına özgü stratejik yaklaşımla hazırlanan bütünleşik kıyı alanı planı bulunmaktadır.

a) 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında denizel alanlarda

-Ekolojik sürdürülebilirlik için denizin ekolojik dengesini tehdit eden kullanımları kısıtlamak,

-Kıyı alanlarında koruma-kullanma dengesini oluşturmak ana hedefler olarak belirlenmiştir.

Ayrıca planda doğal ve ekolojik özelliği korunacak alanlar için; bu hedeflere bağlı olarak Trabzon ilinin doğusunda Of-Arsin-Yeşilyalı arası ile Akçaabat-Yıldızlı-Vakfıkebir-Yalıköy arası kıyı bölümü;

Kıyı şeridi boyunca ekolojik açıdan nitelikli ve göreceli olarak korunmuş alanlar "Özel Kıyı Koruma Alanları" olarak korunmasına kararı alınmıştır.

-Özel kıyı koruma alanlarında ise biyolojik çeşitliliğinin korunması, deniz ve kıyı biyolojik çeşitlilik kaynaklarının sürdürülebilir kullanımı karar altına alınmış ve bu alanlarda doğal veya kültürel karakteristiklerine zarar verebilecek her türlü faaliyet veya kararların yasaklanmıştır.

Yine bütünleşik kıyı alanı planında "doğal haliyle korunacak kıyı alanları" ile "biyolojik ve doğal çeşitliliğin muhafazası" hedeflerine aykırılık içeren kullanımlar yapılamayacağı belirtilmiştir.

Uyulması zorunlu olan bu mekânsal ve stratejik kararlarına nazaran Trabzon kıyı boyunca faaliyet özellikleri gereği kıyı ve denizde yapılacak kullanımların dışındaki birçok kullanım ve dolgunun doğal haliyle korunacak kıyı

alanlarında yapıldığı ve deniz ile karanın ekolojik sisteminin korunmasına yönelik kullanımlar önerilmediği görülmektedir.

4- DÜNYADAN VE TÜRKİYE'DEN DOLGU ÖRNEKLERİ

Dünyada da deniz doldurularak alan kazanma uygulamaları yaygınlaşmaktadır. Özellikle Çin, Çin Denizi'nde dolgu yaparak ada oluşturmaktadır.

Japonya, Tokyo sahillerinde büyük miktarda dolgu yapmakta olup inşaatı devam etmektedir.

Singapur son 50 yılda deniz dolgusu ile karasal alanını 22 kat artıran ülkeler arasındadır.

Hindistan, Dubai ve Avrupa'da denize kıyısı olan ülkeler, Ukrayna, Rusya vb. ülkelerin çoğu aynı yolu takip etmektedir.

Türkiye'de özellikle Karadeniz kıyılarında önemli ölçüde deniz dolguları yapılmış ve yapılmaya devam etmektedir. Mesela, tamamı deniz doldurularak yapılmasa da büyüklük itibarı ile İstanbul Havaalanı ön plana çıkmaktadır.

Zonguldak'ta ve Sinop'ta deniz doldurularak alan kazanma devam etmektedir. Samsun'da dünyada bir ilk olan 18 çukurlu golf sahası deniz doldurularak yapılmıştır.

Türkiye'de Ordu-Giresun havaalanı deniz doldurularak yapılanların ilk havaalanı olup, 2. si 766 hektarlık bir alanı kapsayan Rize-Artvin havaalanıdır. Şimdi benzer şekilde Trabzon Havaalanının da deniz dolgusunda yapılması için çalışma yürütülmektedir.

5- TRABZON İLİNDE KIYI VE DENİZ KULLANIMI

Trabzon ilinde doğrusal bir hat üzerinde gelişme gösteren bir kent ve nüfusun yarıdan fazlasının da kıyı kesimde yoğunlaştığı bir kent makroformu görülmektedir. İster istemez bu nüfus yoğunlaşmasına bağlı

olarak kentin birçok kullanım alanları, ticaret alanları, sanayi alanları, kamusal alanları kıyı kesiminde konumlanmış ve bunun sonucunda da yapısal olarak kıyı bölgesinde yoğun bir kent oluşmuştur.

Kentin coğrafi durumu, topografik engeller ve yerleşilebilir alanların kıyı kesiminde olması kenti kıyıya çekmiş Trabzon kentinde geçmişten bugüne ciddi kıyılaşma sorunları yaratmıştır.

Kıyının sunduğu çekim, ulaşım altyapısının kıyıda yoğunlaşması sonucun artan erişebilirlik kıyı bölgesindeki yapılaşmayı teşvik etmiş, bölgesel nüfus hareketlerinin, kırsalın boşalmasının sonucu olarak da kıyı bölgesindeki yapılaşma genel bir kentsel gelişme biçimine dönüşmüştür. Bu durum kıyının aşırı kullanılmasına ve denizel alanlara müdahale edilmesine neden olmuştur.

KARADENİZ SAHİL YOLUNUN ETKİSİ

Kıyıda yoğunlaşan Trabzon kent dokusuna bağlı olarak trafik üretme ve trafik çekme kapasiteleri yüksek kullanımlar için kentte yeni yollara ihtiyaç duyulmuştur. Buna kentin içinden geçen ve uluslararası bir yolun parçası olan devlet karayolundaki trafik yükü de eklenince yeni bir yol tartışması ortaya çıkmış ve bu bağlamda hiçbir bilimsel analiz yapılmadan kenti kıyıda daha da yoğunlaştıracak trafik açısından çözülemez hale sokacağı sonradan anlaşılabilecek olan Karadeniz Sahil Yolu yapılmasına karar verilmiştir.

Karayolu ulaşımının ağırlıklı olduğu bir kentte başka ulaşım sistemleri ve seçenekleri yaratılmamış karasal ulaşımın sağlanacağı bir güzergah ve ulaşım sistemi için ekonomik sebepler ve maliyetli olması sebep gösterilerek dolgu yapılarak ve denizel alan üzerinde sahil yolu inşa edilmiştir.

Çok özel topografik koşullara sahip olan kentte geçmişte sınırlı teknolojik imkanların varlığında otomobilleşme kent içi ve kentlerarası taşıt trafiğinin artması, alternatif ulaşım sistemlerinin düşünülmemesi sonucunda karadeniz sahil yolunun sürekli kapasitesinin artırılmasına ve sahil yolunun sürekli biçimde genişletilmesine neden olmuştur

Sürekli hacmi artırılmış sahil yolları kırsal alanın boşalmasına ve Trabzon kentinde planlama düzeyinde baş edilemeyecek dengesiz yığılmalara sebep olmakla birlikte kıyı ve denizel alanların farklı amaçla kullanılmasına da maalesef öncülük etmiştir.

Karadeniz sahil yolu gekisi sonucunda Kıyı ve Deniz ile ilişkisi mekânsal, kültürel ve toplumsal olarak koparılan bir Trabzon karşımıza çıkmıştır.

Karadeniz sahil yolu, kent planlama kararı sonucunda önerilen bir yol olmadığından kentsel etkileri çözümden ziyade sorunlar şeklinde ortaya çıkmıştır. Kıyı kenti olan Trabzon'un fiziksel olarak deniz ile ilişkisi kesilmiş ve kıyı kullanımları ile arasında karayolu gibi yer yer 50-60 metre genişliğinde tehlikeli bir eşik oluşmuştur.

Küresel iklim değışikliğine bağlı olarak Karadeniz Bölgesinin aşırı yağışlar almasıyla birlikte geçtiğimiz yıllarda hemen hemen her şehir merkezinde yaşanan su baskınlarında karayolunun set işlevi görerek suların denize ulaşamamasında çok büyük bir rolü bulunmaktadır.

Karadeniz sahil yolu; deniz-kent ilişkisi kopması, deniz dolgusu sorunları, kıyı ekolojisinin tahribi ve kıyının yok edilmesi gibi birçok sorunsalı beraberinde getirmiştir.

ULUSLARARASI SPOR MÜSABAKALARINA YÖNELİK TESİSLER

Trabzon'da EYOF 2011 Avrupa Gençlik Olimpik Oyunları öncesinde yeni spor tesisleri de yapılmıştır. İl genelinde farklı ilçelerdeki mevcut spor tesislerinin yenilenmesi dışında ilave tesisler de yapılmış ve bu tesislerin bir kısmı kıyı kanunu kapsamında dolgu alanlarında inşa edilmiştir.

Ortahisar ilçesi (eski il merkezi) beşirli mahallesinde biri 4,500 kişilik ana kort olmak üzere; 3'ü kapalı 12'si açık toplam 16 kort olarak yapılmıştır. Bu tesisler için dolgu yapılmamış ancak Karadeniz sahil yolu geçişi için daha önce yapılmış olan dolgu alanında işlevsel değışiklik yapılmıştır.

Yine Yomra ilçesinde 2500 kişi kapasiteli jimnastik salonu, dolgu alanı üzerinde inşa edilmiştir.

Ayrıca Of ilçesinde yapılan futbol stadyumu da dolgu alanı üzerinde inşa edilmiştir.

Ve en önemli dolgu kararı ise spor kenti ve futbol kültürü olan Trabzon da kent merkezinde bulunan Hüseyin Avni Aker Stadyumunun Akyazı bölgesinde dolgu alanında inşa edilmesidir. Öncesinde

krvaziyer liman olarak kullanılması amacıyla doldurulan denizel alanda daha sonra futbol stadyumu ve akabinde Şehir Hastanesi yapılmıştır.

SAĞLIK TESİSLERİ KAPSAMINDA TRABZON ŞEHİR HASTANESİ

Trabzon merkezinde Akyazı bölgesinde stadyum yapımı amacıyla dolgu yapılan alanda 2020 yılında şehir hastanesi yapımına başlanmıştır. Yeni bir dolgu yapılmamış olmasına rağmen yapılan dolgunun amacından farklı olarak alanda işlevsel kullanım değiştirilmiştir.

YEŞİL ALAN-REKREKTİF ALAN-PARK ALANI KULLANIMINA YÖNELİK YAPILAN DOLGULAR

İl sınırları içinde kıyı yerleşmesi olan birçok yerleşmede rekreaktif amaçlı yeşil alan kullanımına yönelik dolgular yapılmıştır. Bunların içinde özellikle Ortahisar ilçesi Beşirli-Ayasofya mevki arasında yapılmış ve halen devam etmekte olan Gülcemal (Uzunkum) Dolgu Alanı, denizel alanda yapılmakta olan büyük ölçekli ve kamuoyunda olumsuzlukları ile konuşulan bir düzenlemedir.

Ayrıca bazı ilçelerde Vakfıkebir-Çarşıbaşı ilçesi gibi aslında kentsel bütünlük ve hizmet etki alanı açısından kentsel alan içinde yer alması gereken millet bahçesi kullanımı; yine Ortahisar ilçesi Pazarkapı mevkiinde ibadet yeri (cami) kullanımı dolgu alanında yapılmıştır.

Yine Beşikdüzü, Vakfıkebir, Çarşıbaşı, Akçaabat, Yomra, Arsin, Of ilçelerinde de kıyı düzenlemesi ve hakim arazi kullanımı olarak yeşil alan amaçlı dolguların yapıldığı görülmektedir.

ENDÜSTRİ BÖLGESİ KULLANIMINA YÖNELİK DOLGU KARARI

Mevcut deniz dolgularının dışında ayrıca Cumhurbaşkanlığı kararı ile kıyı kanunu özellikle Trabzon ili olarak ifade edildiğinden arsin ilçesinde organize sanayi bölgesinin kuzey yönünde yaklaşık denizel alanda kıyı boyunca 3,5 km uzunluğunda 300x500 m ebatlarında ve yaklaşık 30.000.000 m³ dolgu yapılarak oluşturulacak bir endüstri bölgesi kararı düzenlenmiştir. Bahse konu Arsin-Yeşilyalı mevkiindeki denizel alanın endüstri bölgesi olarak belirlenmesine dair Cumhurbaşkanlığı kararı ve bu alana yönelik 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı kararları Şehir Plancıları Odası tarafından iptal edilmesi amacıyla yargıya taşınmıştır.

FAALİYETLERİNİN ÖZELLİKLERİ GEREĞİ DOLGUDA-KIYIDA YAPILAN KULLANIMLAR

Trabzon il sınırları içinde denize kıyısı olan ilçelerde balıkçı barınağı, liman, yat limanı, tersane gibi özelliği gereği kıyı ve denizle ilişkili olan kullanımlar için dolgu yapıldığı görülmektedir.

Ayrıca fiili olarak deniz dolgusu yapılmamış ancak imar planları ve projeleri hazırlanmış olan kullanımlar da bulunmaktadır. Örneğin bunlardan en önemlisi tamamen denizel alan üzerinde yapılacak olan Trabzon Havaalanı projesidir.

Bir diğeri ise Akçaabat ilçesi Darıca-Salacık Mahallelerinin kıyı kesiminde dolgu yapılarak yeşil alan, rekreatif alan ve kumsal kullanımı elde edilmesine yönelik projedir ki bu dolguya ait imar planları ilgili bakanlık tarafından onanmıştır. Burada söz konusu imar planlarının iptaline yönelik yargı sürecinin odamız tarafından başlatıldığını belirtmek isterim.

Bir değerlendirme yapıldığında özellikle kentsel alanda nüfus ve yerleşim ile bütünlük oluşturacak ve kentsel doku içinde olacak kullanımların; kıyı mevzuatına 2005 yılında itibaren farklı yıllarda ilave edilen hükümler gerekçe gösterilerek Trabzon ilinde kıyı dolguları ile yapıldığı görülmektedir.

-KARAYOLU

-KRUVAZİYER LİMAN

-SPOR TESİSLERİ

-İBADET YERİ

-SAĞLIK TESİSİ

-ENDÜSTRİ BÖLGESİ

Trabzon ili kıyısında ve denizel alanlarda yapılan ve alınan dolgu kararlarının bütünsel olarak gösterdiğimizde ki henüz dolgusu yapılmamış olan projeler de dikkate alındığında yaklaşık 110 km

uzunluğundaki kıyı bandına sahip Trabzon ilinde kıyı yerleşmesi olan Beşikdüzü, Vakfıkebir, Çarşıbaşı, Akçaabat, Ortahisar, Yomra, Arsin, Araklı, Sürmene, Of ilçelerde farklı kullanımlara yönelik dolgular yapıldığı görülmektedir.

Bakıldığında dolgular ile getirilen kullanımların kamu yararını önceliklemediği, gereklilik ve zorunluluk durumu dışında denizden alan kazanmak için yapıldığı, kentsel alanda yer alması gereken kullanımların dolgularda konumlandırıldığı, Trabzonda arazi mi var? Gibi anlamsız ve dayanaksız gelir-geçer söylemler ile denizi kara, karayı para yapmak gibi yaklaşımlar sonucunda denizel alanlarda dolgu yapıldığı, bu tür dolguların aksine kentlilerin denize ve kıyıya erişimini kısıtladığı, Kıyı kenti diye adlandırılan Trabzon'unun büyük bölümünün bu yüzden zamanla kıyıya sırtını dönmüş; Trabzon neredeyse deniz kıyısında olduğumuzu anlamamanın olanaksız olduğu bir kentle haline gelmiştir.

Yerel yönetimlerin yaptığı dolgular ve dolgu alanlarındaki rekreatif düzenlemeler ise tekdüze, nitelsiz kalmakta daha çok kentin meri imar planlarındaki eksik kalan yeşil alan donatı standartlarını sağlamak amacını gütmekte; esas olan kıyı ile kent arasında hala daha belirli izler üzerinden kent-kıyı ilişkisi yeniden kurmayı başaramamaktadır.

Burada dolguların denizel alandaki yaşama, canlılara ve ekolojik sisteme etkisinin ise ayrıca bilimsel olarak değerlendirilmesi gerektiği açıktır.

Diğer taraftan deniz dolgularının Trabzon'da ilçelerin ve Trabzon ilinin yüzölçümü ciddi oranda değiştirecek büyüklüklerde olduğu da göz ardı edilmemelidir.

6- DOLGUYA KARŞI YARGI

Dolgu alanlarına getirilen planlama ve kullanım kararları nedeniyle pek çok konuda yargıya başvuru yapılmaktadır.

Yargı denetiminden istenen konuları genellikle şöyledir:

- Dolgu alanı kararının bölgenin ekolojik dengesini bozacağı,
- Dolgu alanı üzerinde önerilen kullanımların kentin var olan sosyo-ekonomik dengesini bozacağı,

- **Dolgu alanına üzerinde önerilen kullanımların kentin nüfus yoğunluğunu arttıracığı,**
- **Dolgu alanının konumunun ve büyüklüğünün kentin var olan fiziksel yapısıyla çelişkili olacağı,**

Kıyı ve dolgu kullanımlarında bu konulardan bir veya birkaçını içeren yargı süreçleri yaşanmaktadır. Şehir Plancıları Odası ve Mimarlar Odası gibi meslek kuruluşları ile Ziraat Mühendisleri Odasının bu konulardaki duyarlılığının yüksek olduğu görülmektedir. Bu kapsamda Şehir Plancıları Odası tarafından halen devam etmekte olan ve sonuçlanmış bazı davalar şunlardır;

- Trabzon şehir hastanesinin dolgu alanında yapılmasına yönelik Trabzon İdare Mahkemesindeki dava maalesef red edilmiş olup Danıştay'da temyiz aşamasındadır. (Burada daha önce Mimarlar Odası ile birlikte akyazı deniz dolgusu yapılırken açılmış dava vardır ve bu dava kaybedilmiştir.)
- Arsin Endüstri Bölgesi dolgu amaçlı imar planlarına Trabzon İdare Mahkemesinde açılan davanın bilirkişi keşfi yapılmış ve lehimize rapor düzenlenmiştir. Henüz mahkeme kararı alınmamıştır.
- Akçaabat-Kavaklı-Darıca-Salacık mevkiinde yapılacak dolgulara istinaden Trabzon İdare Mahkemesinde dava açılmıştır. Henüz keşif aşamasındadır.
- Sürmene Çamburbu mevkiindeki kumsal alanının da su ürünleri yetiştirme tesisi amaçlı yapılan dolgu amaçlı imar planları açılan dava sonucunda iptal edilmiş ve Danıştay tarafından bu iptal kararı onanmıştır.

7- KENT İÇİN DAHA İYİ BİR SEÇENEK OLABİLİR MİYDİ?

-Karadeniz sahil yolu geçişinin kentin kıyı kesimden geçmesi yerine kentin güneyinden topografik engellerin varlığına karşın kentin kıyıda yoğunlaşmasına karşı iç bölgeye yayılmasına, kıyı üzerindeki gelişme baskılarının azaltılmasına kıyı dışındaki kentsel ve kırsal bölgelerin iktisadi ve toplumsal açıdan geliştirilmesine de katkıda sunacak, deniz dolgusu yapılmadan kentin güneyinden doğa, tarihsel ve kültürel değerleri de koruyacak şekilde geçecek bir güzergah belirlenemez miydi?

-Trabzonspor Stadyumu, bilinen ismi ile Hüseyin Avni Aker Stadyumu; mevcut yerinde geliştirilerek yürüme mesafesindeki bir kentte hem spor kültürünün korunması hemde ulaşım-erişebilirlik sorunlarının çözülmesini sağlanamaz mıydı?

-Trabzon Şehir Hastanesinin gerekliliğini tartışmaya açmamak kaydıyla Kaşüstü'ndeki Araştırma Hastanesi kullanım alanı büyü

Ütülerek bu bölgede şehir hastanesi yapılamaz mıydı? Yada Erdoğan askeri kışla alanı yada kentin güneyinde alternatif bir alan oluşturulamaz mıydı?

-Beşirli-Ayasofya arasındaki Gülcemal-Uzunkum yaşam alanı ve Akçaabat-Darıca dolguları yerine kentsel alanlar içinde imar planı kararları ile desteklenerek alt merkezler ve konut bölgelerinde bu işlev eksiklikleri (yeşil alan, park, eğlence-dinlenme vb.) giderilemez miydi? Deniz ve kıyı kullanımının kentli için Beşirli-Ayasofya arasında bu kadar büyük ölçekli dolgu yapılmadan sadece kıyı-kumsal düzenlemesi olarak yapılması neden düşünülmeydi?

- Arsin endüstri bölgesinin denizel alanda dolgu ile yapılması önerisine karşılık karasal alanda mevcut OSB ile ilişkili olacak şekilde alternatif alanlar neden araştırılmadı?

- Bütünleşik kıyı alanları planlaması ve yönetimi çalışması neden koruma ağırlıklı kararlar yerine denizel alanların ve kıyıların nasıl aşırı kullanımına konu edilecek kararlar içermektedir?

- Kıyıda ve dolguda yapılan uluslararası spor müsabakaları kapsamındaki tesisler kentsel doku içinde yapılamaz mıydı? Böylece spor etkinlikleri süresince ziyaretçilerin kenti yaşamayı sağlanamaz mıydı?

-Yeni havalimanı için yapılan çalışma yerine, bilimsel bir çalışma olan KTÜ'nün hazırladığı havalimanı master planında belirlenen en uygun alternatif yapılamaz mıydı?

8- ARTIK NE YAPMALIYIZ?

- BİZ KIYIDAN- DENİZDEN NE İSTİYORUZ? Sorusunu kendimize sormalıyız!!!

Görüleceği üzere kıyı kanununda belirtilen tüm kullanımlar Trabzon kıyı bandında yer almıştır! Kıyı boyunca konumlanmış olan ilçelerin hepsinde dolgu yapılmıştır. Ancak yine doğal ve kısmen yol tahkimatları sonucunda oluşmuş kıyı olarak kalan bölgeler mevcuttur.

Öncelikle mevcut dolguların ve kıyı kullanımlarının dışında yeni ve ilave dolgular yapmaktan vazgeçmeliyiz.

-Kıyı ve deniz kullanımda halkın ve kamunun yararı gözetilerek, insanların denizle yaşamsal ilişkisini sağlayacak kıyı düzenlemeleri yapılması dışında mevcut kıyı morfoloji korunmalıdır.

-Karasal alanlarda yapabileceğimiz kullanımları denizel alana taşımamalı; faaliyeti gereği denizel alanda olması zorunlu kullanımlar dışında denizin su sınırları değiştirilmemelidir.

-Özellikle Of-Arsin-Yeşilyalı arası ile Akçaabat-Yıldızlı-Vakfıkebir-Yalıköy arası kıyı bölümü; ekolojik açıdan nitelikli ve görel olarak korunmuş alanlar olduğundan "Özel Kıyı Koruma Alanları" olarak buralarda herhangi düzenleme yapılmamalıdır.

-Denizi doldurarak arazi elde etmek zorundaysak, bunu rastgelelikten uzak ve büyük bir titizlikle yapmalıyız.

-Dolgu ve kıyı kullanımlarının mutlaka kentlerin var olan planlarıyla bütüncül biçimde ele alınmalıdır.

-Dolgu alanı büyüklüğünün, konumunun ve sınırlarının şehir plancıları, mimarlar, kıyı mühendislerinin ve ekologlar gibi uzmanların işbirliğiyle belirlenmelidir.

-Yaratılacak mekanın, kentin özgünlüklerini gözeterek nitelikli bir kıyı olması için, kentsel tasarım ilkelerinin gözetilmesi; gerekli görüldüğü durumlarda bu alanın tasarımının yarışma yoluyla elde edilmelidir.

-Kıyıların ekolojik ve arkeolojik değerlerinin her tür müdahaleden üstün tutulmalıdır.

-Kıyı kentlerinin özgün yapıları nedeniyle, bu kentlerin planlamasına yönelik bir mevzuat düzenlemesi yapılmalı; bu düzenlemenin temelini kıyıyı kentten koparmayan; kentle bütünleştiren bir planlama anlayışı oluşturmalıdır.

-SONUÇ OLARAK

-DOLDURULARAK ELDE EDİLEN KIYI ALANINA GETİRİLEN KULLANIMLAR, KENTE İLİŞKİN TEMEL KARARLARLA ÇELİŞMEMELİ;

-HER KENTSEL KULLANIM İÇİN DOLGU BİR ALTERNATİF ALAN OLMAMALI,

-KENTİN VAR OLAN ULAŞIM ALTYAPISINA HESAPLANMAMIŞ YÜKLER GETİRMEMELİ; KENTİN TAŞIYAMAYACAĞI NÜFUS YOĞUNLUĞUNA YOL AÇMAMALI; KENTİN İKTİSADİ YAPISINDA DENGESİZLİKLERE YOL AÇMAMALI;

-KENTTE VAR OLAN ÖNEMLİ İMGELERİN KIYIDAN ALGILANMASINI ENGELLEMELİ; KIYI EKOSİSTEMLERİNE GERİ DÖNDÜRÜLEMEZ ZARARLAR VERMEMELİDİR.