

DOĞU KARADENİZ KIYILARININ SORUNLARI VE ÇÖZÜM ÖNERİLERİ

Sami KOÇ . Yük. Müh.

D.S.İ 22.Bölge Müdürlüğü - Trabzon

1.GİRİŞ:

Karadeniz ekosisteminde giderek artan bozulmalar ve doğal kaynaklarının sürdürülemez bir şekilde hoyratca kullanılması bugün tüm toplum kesimlerinde önemli bir endişe kaynağı olmaya devam etmektedir.

Yeterince arıtılmamış atık su girdileri, halk sağlığı için tehdit oluşturmaya, turizm ve su ürünlerinin yetiştirilmesinde önemli bir engel oluşturmaktadır. Petrol girdileri, gemi safraları, kıyı bölgesi yönetimi konusundaki yetersiz politikalar, sağlıksız, kontrolsüz kentsel ve sinai gelişmeler Karadeniz ekosisteminin giderek bozulmasına ve yaşanamaz hale gelmesine neden olmaktadır.

2.MEVCUT DURUM ve BİR ÖNERİ:

Son otuz - kırk yıl içerisinde 1960'lı yıllarla birlikte kıyılarımızdan karayolu geçirilmesi ve bu yolun bir çok kesimde dar sahil şeridi içerisinde tutulması , nüfus artışı , kırsal kesimden göçün kentlere doğru hızlanması , kentleşmelerin mevcut karayolu çevresinde gelişmesi kıyılarımızda öncelikle insan eliyle tahribatlara ve yanlış yapılaşmalara ortamı hazırlamıştır.

Kıyılarımızda yanlış yapılaşma ve kıyı tahribatı:

I - Kamu Kesimi:

- a) Tesisler ve binalar, kamp yerleri
- b) Yollar (Karayolları)

II -Özel Kesim:

Münferit yapılaşma; konut ve çeşitli yazlıklar, iş ve ticaret mekanları (otel, motel, benzin istasyonları, konaklama yerleri vb.)

Ulaşımda karayolu tek seçenek olarak görüldüğü ve tercih edildiği sürece (Demiryolu ve deniz taşımacılığının gündeme getirilmemesi veya ertelenmesi durumunda) kıyılarımızın devlet eliyle tahrip edilmesi önlenemez. Ulaşımda söz konusu diğer seçenekler mutlaka zaman geçirilmeden ele alınmalı ve uygulamalara geçilmelidir.

Kıyılarımızın Mevcut Durumu:

*İmar planı ve mücavir alan sınırları içinde kalan kısımlar

*İmar planı dışında kalan kısımlar (Sinop - Samsun - Trabzon - Hopa - Sarp)

İmar planı dışında kalmış kısımlar kısmen tahrip olmuş, kısmende henüz insan eliyle tahrip edilmemiş (karayolu dışında) kısımlardan meydana gelmektedir.

İmar planı sınırları içinde kalan kısımlar için yasalarla getirilen koruma anlayışına uygun imar tadilatlarına gidilebilir.Bu konuda çarpıcı örnek olarak Araklı, Arsin, Yomra, Ardeşen ve Akcaabat ilçeleri gösterilebilir.

İmar planı dışında kalan kısımlarda;Karayolu ile deniz arası, Karayolu sınır kabul edilerek imar uygulaması dışına çıkarılması gereken şerit olarak ele alınabilir ve tartışmaya açılabilir.

İmar Uygulaması Dışına Çıkarma İşlemi:

a) Kamulaştırma ile olabilir.

b) Müfettiş raporlarına dayanılarak hukuki önlemlere gidilebilir.

c) Mevcut şerit için Master Planlar hazırlanarak yasal yaptırımlara gidilebilir.

İmar planı dışında kalan kısımlar için saptanacak kıyı kenar çizgisinden kara tarafına kalan alanların kıyı şeridi ile uyum içinde kalmasına olanak tanıyacak nitelikte planlanması gerekmektedir.Örneğin eğer yapılaşmaya uygun bir alan ise kat yüksekliklerinin kıydan

itibaren kademeli olarak arttırılması,belirlenecek kademelere sahili kesmeyecek şekilde sınırlama getirilmesi gerekmektedir.

Kıyılarımızda doğal ve tarihi değerlerimizin uzun vadede korunması açısından kat sınırlamasında etken kabul edilecek kriterlerden biri de siluet'in bozulmamasıdır.Bu bozulmaya örnek Rize,Ardeşen,Akçaabat,Trabzon ve Keşap gösterilebilir.Bu yönde ilgili yönetimlerin uyarılması ve denetlenmesinin gerektiğini düşünüyoruz.

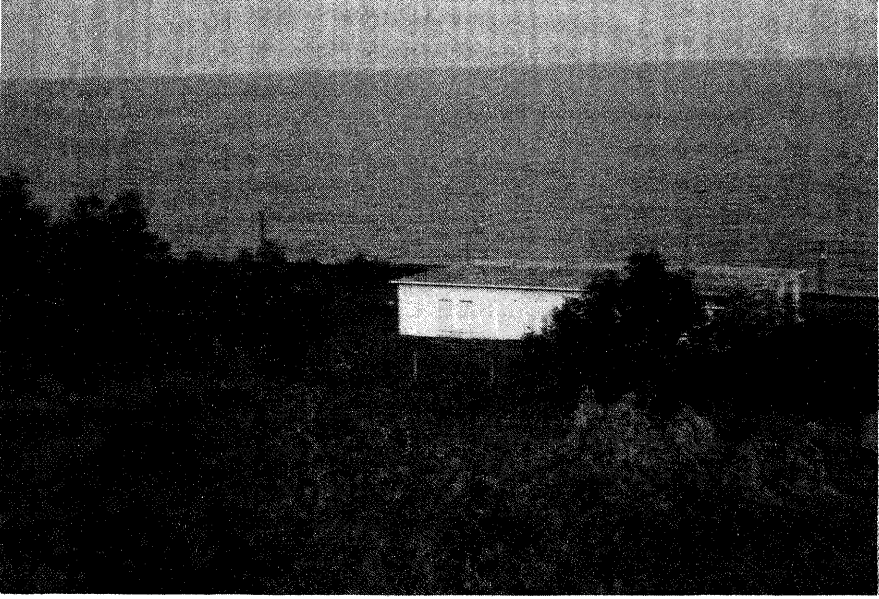
Doğu Karadeniz kıyılarında yanlış,yasalara aykırı yapılaşmalara karşı İnşaat Mühendisleri Odası Trabzon Şubesi 1991 yılında bir rapor hazırlayarak ilgili kuruluşlara bildirimde bulunmuştur.Aynı dosya ilgili savcılığa da verilerek suç duyurusu yapılmıştır.Buna karşın Trabzon Valiliğinin sorumluluğunda olan kıyılarımızda üç adet kaçak inşaat bulunduğu bir yazı ile odaya iletilmiştir.Söz konusu kaçak yapıların kurumlar arası yapılan yazışmalara rağmen yıkılamadığı ifade edilmektedir.Bu gün de bu yapılar yıkılmamıştır ve bunlar emsal görülerek yasaya aykırı yapılaşma devam etmektedir.Ruhsatlı veya ruhsatsız yasalara aykırı yapılaşmanın önüne geçilmesi,kıyılarımızın temizlenerek topluma açık hale getirilmesi bugün de önemini korumaktadır.Bunun için gerekirse köklü çözümler için radikal önlemlerden kaçınılmamalıdır.Fot(1)



Fot(1):Trabzon-Akcaabat 'ın batısı
Kıyılar gelişi güzel doldurularak
konut-benzin istasyonu v.b. yapılar
kuruluyor.

Yerel yönetimlerde ve yöresel küçük yerleşim merkezlerinde"hemşericilik","Ahbab,hısımlı dost"anlayışlarının hakim olması,daha da ötesinde "küçük politik çıkar"dürtüleriyle hareket eğiliminde olunması doğrudan yana toplumdan gelen demokratik baskıların yetersiz kalması sonucu kıyılarımızın adım adım bozulduğuna tanık oluyoruz.

Ne yapılmalı,nasıl yapılmalı da bu kötü gidişe bir nokta da dur denilenebilmeli.Hem yasa hem icra ve hem de yaptırım bazında olayı bu sempozyumda tartışmaktan kaçınılmamalıdır.Uygulamada karşılaşılan bütün olumsuzluklar burada kamuoyu önünde tartışılmalıdır.Fot(2)



Fot(2):Trabzon-Akcaabat
Kıyı yasasının açık hükümlerine
rağmen yapılaşma durmuyor.

3. KARADENİZ KIYILARINDA KENTLEŞME- TRABZON İPEK YOLU BAĞLANTISI:

Karadeniz kıyıları üzerinde İstanbul,Ereğli;Sinop,Tirebolu,Giresun,Trabzon gibi kentler asırlar boyunca tarih ticaret ve kültür kentleri olarak varola gelmiştir.İstanbul,Sinop ve Trabzon imparatorluklara,kıralıklara payitaht (başkent)'lik yapmışlardır.Osmanlı imparatorluğu döneminde Sinop, Amasya, Trabzon şehzadelerin yetiştirildiği başkent ayarında, nüfusları 40 000-50 000 den aşağı düşmeyen tarihi kentlerdir.Söz konusu kentler Yavuz Sultan Selim ve Kanuni Sultan Süleyman'lara ev sahipliği yapmışlardır. Trabzon'da hem yerel dillerde ve hem de yabancı dillere çevrilmiş yüzlerce kitap Ayasofya ve benzeri yerlerde öğrencilerin hizmetine sunulmuştur.(1) Trabzon meşhur tarihi ipek yolunun başlangıcında ve serhat kenti durumundadır. Bu nedenle ticaret her dönemde canlılığını korumuş ve her milletten insanın sürekli buluştuğu, kaynaştığı alışveriş ettiği gözde bir kent özelliğini sürekli korumuştur. Türk,Rum,Ermeni,Fars, Rus tüccarların uğrak yeri olmuştur.Burada konumuzla doğrudan ilgili olduğu için İpek Yolu ile ilgili verilen bildirilerden birinden yeterince bir alıntı yapalım:

"Evrende iki yol var. Biri gökteki Samanyolu"

"İkincisi ise yerdeki İpek Yolu'dur".

"İpek Yolu, Allah'ın insanlara verdiği kıymetli bir nimettir. Dostluğun birbirini anlamının bir mecrasıdır."

"Babam şöyle diyordu:"

"Oğlum İpek Yolu dünyanın İpek kemeridir. Bu kemerin bulunduğu yerlerde yaşayan halklar ticaret ve ilim yönünden ileri gitmiş büyük insanlardır."

Gerçekten de İpek Yolu yalnızca bir ticaret yolu değil, insanların birbirlerini anlamalarını, tanımalarını, aydınlanmalarını sağlayan bir yoldur. Bir bilgi alışverişini sağlayan bir yoldur. Aynı şekilde İpek Yolu medeniyetler, sanat, edebiyat, müzik, etografya, tarih yoludur. Kendine has bir okuldur. İpek Yolu okulda okunmayan bir kitap, duyulan ve duyulmayan bir müzik, basıp geçilecek bir yoldur.

Bir çok halklar, yüzyıllar boyunca İpek Yolu sayesinde tarihlerini yaratmışlardır. Kaderlerini çizdiler. Hayatlarını zenginleştirdiler. Ekonomilerini medeniyetlerini ortaya çıkardılar. Bilim, edebiyat ve sanattaki zaferlerini birbirleriyle değiştirdiler. Kısaca İpek Yolu halklar için bir kol, göz, dil ve tefekkür kaynağı olmuştur. İpek Yolu halk sanatları, aşıklar, ozanlar, bahşi şairler, göyendeler, circırlar, manascıların da yoludur. İpek Yolu Türklerin maddi-manevi kültürünün birleşmesi timsali olmuş halk yaratıcılığını görmek mümkündür."(2)

Zengin bir tarih, çok renkli coğrafyaya sahip mavi ile yeşilin buluştuğu, kuşaklaştığı emsalsiz güzellikleri bağrında taşıyan kıyılarımızı daha ne kadar hoyratca bir savurganlıkla tahrip etmeye devam edeceğiz? Bacasız sanayi olan turizmi ne abartmalı ne de olduğundan küçük görmeliyiz. Yerli ve yabancı turizmi geliştirmenin, turizm sektöründe çalışan insanlarımızın kazancının artırılması ve bu yolla ülkeye döviz girmesinin yollarından biri de kıyılarımızı korumak ve geliştirmektir. Çevre hakkının çok önemli bir insan hakkı olması nedeniyle gelecek nesillerin yararlanması açısından da kıyılarımıza tam bir koruma getirebilmeliyiz. Yerel yönetimler bedeli her ne olursa olsun küçük çıkarlara, bireysel çıkarlara, haksız çıkarlara boyun eğmemelidir. Kaybedilen kıyılarda geri dönüş çok zor ve sancılı olacaktır. Ve bedelini hiç kuşkusuz yine beraber ödemek durumunda kalacağız.

4. KIYI EROZYONU-KARAYOLU ENGELİ:

Doğu Karadeniz'de yaşanan en önemli sorunlardan biri de kuşkusuz kıyı erozyonudur. Kıyılarımızdaki yanlış yapılaşmalar, malzeme alınması bu erozyonu hızlandırmakta bu durum da mevcut karayolunu sürekli tehdit altında tutmaktadır. 1988 yıllarında K.T.Ü.'ce hazırlanan raporlar çerçevesinde karayolunu korumak amacıyla yapılan taş tahkimatlar karayolunun getirdiği olumsuzluklara adeta tuz biber ekmiştir. Halen de devam eden bu tahkimat işleri Doğu Karadeniz'de güzelim yalıları taş yığınlarına çevirmiştir. Of 'ta, Sürmene'de Arsin, Yomra ve Akçaabat'ta kıyılarımızın hemen hemen tamamı bu projelerle elimizden, insanımızdan koparılıp alınmıştır. 1950-1960'lı yıllarda Sürmene'de, Of 'ta balıkçıların kayıklarını evlerinin zemin katına çekerlerdi. Denizle aralarındaki kumsalı geçer, denize ulaşırlardı. Şimdi ise araya karayolu ve taş dolgular kalın bir duvar gibi getirilmiş, genelde kıyı insanı denizine yabancılaştırılmıştır. Fot(3), Fot(4)

5. TRABZON'DA KIYI MANZARALARI ve KENTSEL GELİŞİM POTANSİYELİ:

Geçmiş yerel yönetimlerce kıyılarımızda doğru ve yanlış denilebilecek uygulamalar gerçekleştirilmiştir. Kentimizde Belediye sınırları içerisinde yapılan doğru uygulamalar sayesinde kent halkı denizle yeniden buluşmuş, yeşil ve mavi yeniden kuşaklaşmış, Trabzon halkı nefes almıştır. Oturulan çay bahçeleri, yeşil alanlar, yürüyüş yolları, çocuk parkları kent halkına geniş olanaklar sunmuştur. Söz konusu mekanların daha da zenginleştirilerek halka

açılması ve çevre il ve ilçelere örnek olmasını isterken üzülererek bildirelim ki Kıyı yasasının hükümlerine ve ruhuna aykırı girişimler giderek hızlanmaktadır.

Bunlara kısaca değinelim:

- a) Toptancı halinin doğusunda kuru gıdacılar sitesi,
- b) Balıkthane bölgesinde seyyar satıcılar ve ucuz giyim fuarı,
- c) Yenimahalle'de Tekel İdaresi karşında Benzin istasyonu,Hipermarket ve Camii,
- d) Beşirli dolgu alanında spor kompleksleri ve Camii,
- e) Faroz limanı batısında yasaya aykırı sekizgen B.A. bina,(Köfte-Balık lokantası yapıldı)
- f) 100. yıl parkının batısındaki 28 dönümlük arsanın satılmak istenmesi 26.08.1996 tarihli 374 sayılı meclis kararı.



Fot(3):Giresun-Görece batısı

Karayolunun kıyıya yakın geçirilmesi
sonucu denizin karayolunu tahrip etmesi.

Bu projelerin gerçekleşmesi için meclis kararları alınmakta ve projeler,maket çalışmaları yapılmaktadır. Trabzon Belediyesi bu tür teşebbüsleri icraat programına alabilmektedir.

*Bütün bunlar kamu yararı gözetilerek mi planlanmaktadır?Kesinlikle hayır,Belli kişi ve çevrelere rant sağlamak için oluşturulan kararlar ve girişimlerdir bunlar.

*Bu düşünce ve girişimler,Anayasa,kıyı yasasına ve yönetmeliklere,ilgili mevzuata aykırı değil mi?

Kesinlikle aykırı ve bu yasalar,yönetmelikler hiç yokmuşçasına hareket edilmektedir.Örneğin Trabzon Belediyesi'nin Beşirli dolgu alanında Futbol Federasyonu'na,Amatör Spor Kulüpleri Federasyonu'na bir protokol ile saha tahsis işlemi yasalara aykırıdır.Yapılan protokolün hukuki bir değeri de yoktur.

Geçmişte Belediye sınırları içinde,kıyılarımızda toptancı hali,Belediye Fen İşleri Müdürlüğü'ne ait tesisler,Buzhane ve benzeri yapılar 1983-1988'li yıllarda yasalardaki boşluklardan veya eksikliklerden yararlanılarak yapılmışlardır.Bunların yanlışlığı bu gün

daha iyi anlaşılmaktadır. Bu nedenle söz konusu yapılaşmalar bir plan dahilinde adım adım temizlenmeli ve bu mekanlar halka açık yeşil alanlar haline getirilmelidir.

Doğruları,yeni doğrularla desteklemek, zenginleştirmek ve kıyı yasasının ruhuna uygun topluma açmak gerekirken bazı uyanık çevrelere rant sağlama veya bir takım politik kaygılarla şirin görünme uğruna teşebbüslerde bulunma birilerine mutlaka bir şeyler kazandırır.Ama kaybeden Trabzon ve Trabzon Halkı olur.Bütün bunların değerlendirmesini son tahlilde Trabzon halkı yapmalı ve halkla birlikte Meslek Odaları,Sivil Toplum Örgütleri kıyılarımıza sahip çıkmalıdır.



Fot(4):Rize-Hopa arası
Yol tahribatını önlemek için
yapılan projeli taş tahkimat.

Doğal kaynakların giderek azaldığı dünyamızda suyun,havanın ve karanın birleşim noktası olan kıyılarımızdan yararlanmanın önemi giderek artmaktadır.Yerel yönetimlerimizin kıyılarımızı koruması ve halkın kullanımına açması için gerekli planlamaları yapmak ve hayata geçirmek yasalardan kaynaklanan başlıca ödevleri arasında yer almaktadır.

Deniz ile yeşilin kucaklaştığı özgün bir tarihe ve nadide kıyılara sahip Doğu Karadeniz'de yoğun yapılaşmaya olanak tanımamalıdır.Transit sahil yolunun oluşturduğu engele-barikata,yoğun yapılaşmanın ve betonlaşmanın eklenmesi halinde gelecek kuşakların deniz ile ilişkisi tamamen kesilmiş olacaktır.Buna hakkımız var mıdır ?

Yapılaşmayı dar sahil platformunda yoğunlaştırmak şehircilik ilkeleri ile de bağdaşmamaktadır. Trabzon'un güney platolarındaki yerleşim ıslahı ve buralarda imara uygun parseller üretilmesi kentimizin geleceği bakımından elzemdir. (Kentsel Gelişim Potansiyeli çerçevesinde 4000 ha'lık bir alan vardır ve gelişmelere müsaittir.) Yerel yönetimlerin bu konuda yapacağı her türlü tasarruf halkın çoğundan olumlu destekler alacaktır, kuşkusuz.

6. ÖNERİLER:

1. Getirilen eleştiriler ve yapılan yeni öneriler ışığında bu zamana kadar yapılan çalışmalar bir bütün olarak yeniden gözden geçirilmeli, kıyıları topluma kazandırılmalıdır. Denize yapılan taş tahkimat barikatına yumuşak önlemler getirilmelidir.
 - a) Trabzon halkının dinlenme ve eğlenme ihtiyaçlarına yönelik olarak Arsin giriş ve çıkışında yeni düzenlemelere gidilmelidir.
 - b) Of ve Sürmene'de benzer düzenlemeler yapılarak insan-deniz yabancılaşması önlenmelidir.
 - c) Doğal koy olan sığ yerlerde kıyı şeridi oluşması için gerekli önlemler alınmalıdır.1988 yılında KTÜ tarafından hazırlanan rapora ek bir rapor düzenlenerek yeni çözümler üzerinde kıyı düzenleme projeleri geliştirilebilir. (3)
2. Trabzon'da yapılaşmayı dar sahil platformundan daha üst kotlara ve platformlara çekmek yerel yönetimlerin asli görevleri arasındadır. Yeni imar parselleri ve parsellerin alt yapıları hazırlanarak kullanıcıların hizmetine sunulabilir. Kentsel Gelişim Potansiyeli Trabzon'da yaklaşık 4000 hektar olarak hesaplanmaktadır. (4)
3. İnsan eliyle bozulan doğal dengelerin yeniden kurulabilmesi kıyı erozyonunun asgariye çekilmesi sağlıklı kentsel ve sinai gelişmelerin sağlanarak sürdürülebilir kalkınma imkanlarının yakalanabilmesi açısından kıyılarımızda hazırlanacak önemli projelerde ÇED raporları istenmelidir. (Demiryolu, karayolu, barajlar, otoyollar, vb.)
4. Belediye Meclis Kararları ilgili meslek odalarına gönderilmelidir. Yapılara ruhsat verilmesi aşamasında meslek odalarına denetim imkanları sağlanmalıdır. Yerel demokrasilerin gelişmesi açısından şeffaflık ve katılımdan vazgeçilemez. Katılım sadece konuşmak, yazmak ve eleştirmek değildir. Katılım birer ihtisas odası olan meslek odalarının ilgili konularda yeterince yetkilendirilmesi, toplumsal sorunların hem paylaşılması ve hem de çözümlere yönelik birlikte görüşülmesidir.
5. Kentsel ve bölgesel anlamda kıyı yönetim modelleri oluşturulmalıdır. Yerel yönetimler bu tür projelerin sahipleri olabilir ve projelerin hazırlanmasında üniversitemizle işbirliğine gidilebilir. Hem yapılanlar kalıcı olur ve hem de kıt kaynaklarımız en iyi şekilde değerlendirilmiş olur.
6. Kentsel ve sinai yapılaşmaların önemli bir kısmı kıyı bölgelerimizde gerçekleşmektedir. Çevre hakkının önemli bir insan hakkı olduğundan hareketle kente ve kent insanına karşı suç kavramı geliştirilmeli ve ceza yasalarına konulmalıdır.
7. Üniversitemiz, Çevre Bakanlığı ve ilgili birimleriyle işbirliği yaparak çevrenin korunmasına yönelik her alanda bilgilendirme seminerleri düzenleyebilir. Pilot bölgelerde kış aylarında düzenlenecek bu tür seminerler yerel ve merkezi yönetimlerin kent ve kıyı konularında yeterli politikalar üretebilmesine büyük katkılar sağlayabilir.
8. Tıbbi atıkların ve çöplerin bütün kıyılarımızda denize dökülmemesi için merkezi ve yerel yönetimler işbirliği yapmalı, konuya köklü ve uzun vadeli çözümler getirmelidir. Denizlerimizde, kıyılarımızda kirlenmenin nedenlerinden başlıcası bu atıkların bütün çabalara rağmen halen denize dökülüyor olmasıdır.

KAYNAKLAR:

(1) P.Minas BİJİŞKYAN(Trabzon'lu) Karadeniz Kıyıları Tarih ve Coğrafyası(1817-1819)

İ.Ü.Edebiyat Fakültesi yayınları No:1411

(2) T.C.Kültür Bakanlığı İpek Yolu Uluslararası Halk Edebiyatı Sempozyumu Bildirileri 1-7
Temmuz 1993 Ankara

(3) Prof.Dr.Recai BİLGİN "Doğu Karadeniz Sahil Tahkimat Projesi" 1988

(4) M.Rafet KISTIR Yük.Mim.(Mimar)Kentsel Gelişme Potansiyelinin
(KGP)Belirlenmesinde bir yöntem.Ekolojik Yaklaşım Trabzon-1981