İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI
İYİDERE LİMAN PROJESİ DEĞERLENDİRME RAPORU

Denize kıyısı olan hemen hemen her ülke, genellikle çeşitli büyüklüklerde bir tür liman sistemine sahiptir. Limanlar dış ticaret için hayati bağlantıyı sağladığından dolayı, kıyı şeridine sahip ülkelerin ekonomilerinin gelişimlerinde önemli rol oynamaktadırlar. Liman bulunduğu bölgede temeldir ve bölge gelişimiyle doğrudan ilişkili olduğundan "bölge limanları" planlanır. Liman bölgesinde demiryollarını, karayollarını, yük elleçleme endüstrisini, ambarlar ile diğer depolama tesislerini yoğunlaştırır. Yan sanayinin gelişebildiği, istihdam ve vergi gelirinin arttırılabildiği yerlerde endüstriyel bir liman olarak tasarlanabilirler. Aşağıdaki bazı nedenlerden dolayı yeni bir limanın yapılması düşünülebilmektedir.

- Mevcut limanlardaki tıkanıklığın başlaması; örneğin şehirleşmiş limanlar.
- Mevcut limanlardaki yetersiz su derinliği ve bu su derinliğinin arttırılmasının imkânsız olması veya çok maliyetli olması durumunda planlanırlar.
- Yeni maden kaynaklarının keşfi veya yeni tarım alanlarının gelişimi. Yani genel anlamda artan ekonomik aktivite nedeniyle.
- Bazen de az gelişmiş alanlarda gelişmeyi desteklemek için.

Çoğu durumlarda mevcut limanların geliştirilmesi veya büyütülmesi ile yeni bir limanın yapımı arasında dikkatli bir seçim yapılması gerekmektedir. Yeni bir liman yapmanın **avantajları;**

- Modern ihtiyaçları karşılayabilir ve limana büyük esneklik sağlayabilir.

Dezavantajları ise;

- Limana ilave olarak karada yeni taşıma yolları geliştirilmesi,
- Tecrübeli bir iş gücünün mevcut olmaması durumu,
- Limanla ilgili hizmet ve servislerin mevcut olmaması ve bunların kolaylıkla aktif hale getirilememesi ve hareketlendirilememesi (örn; gemi acentaları, forwarderlar, bankalar, vb)
- Bu nedenle yeni bir limanın tam olarak verimli işlemeye başlamadan önce zamana ihtiyacı vardır.

RİZE –İYİDERE LOJİSTİK LİMANI (KONTEYNER, GENEL KARGO VE RO RO LİMANI) UYGULAMA İMAR PLANI AÇIKLAMA RAPORU'ndan alınan Rize ve Trabzon il sınırında yer alan Rize - İyidere Lojistik Limanı'nın plan kararlarında bu bölgeye hizmet etmesi amacıyla bir liman planlanmasının uygun olacağı düşünülmüştür. Projenin **genel amacı** aşağıdaki paragraf ile açıklanmaktadır.

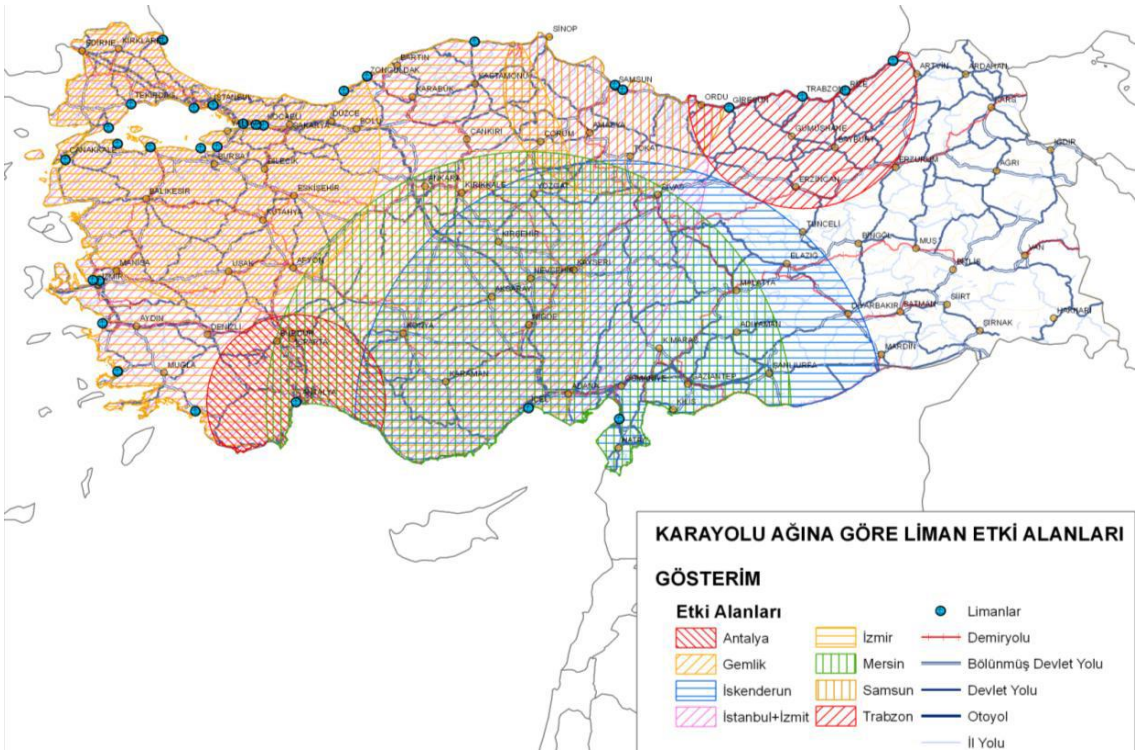
"*Doğu Karadeniz Bölgesi, Avrupa ve Orta Asya'ya açılan Kafkasya Koridoru üzerindeki konumu ile stratejik öneme sahiptir. Ovit tünelinin tamamlanması bu ulaştırma koridorundaki Kuzey-Güney yük hareketinde ve özellikle İran transit yükünde avantaj kazanılmasına imkân sağlayacaktır.*

Yapımı devam etmekte olan yol projeleri ile Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) ürünlerinin önemli bir bölümünün Doğu Karadeniz Endüstriyel Gelişme Bölgesine ve Limanına çıkarılarak dünya pazarlarına ulaştırılması sağlanacaktır. Ovit tünelinin açılmasıyla Endüstriyel Gelişme Bölgesi ile Erzurum bağlantı yolu yıl boyunca ulaşıma açık kalacaktır. Bu bağlantı yolu mesafe ve zaman açısından avantaj sağlayacağından, GAP'ta yetişen ürünler, Mersin Limanından daha erken bir zamanda İyidere-Of havzasına ulaşabilecektir. Ayrıca bu yol, Doğu ve Orta Doğu'da yer alan komşularımızın da Karadeniz'e ulaşımını sağlayacak, ihracat ve ithalatlarını bölgede yapılacak olan liman üzerinden gerçekleştirmelerine imkân verecektir.

Planlama alanında inşa edilecek olan liman, İran'ın Tebriz şehrinin dış pazarlara açılacağı en yakın liman olacaktır. İran kuzeydeki eyaletleri için 25 milyar dolarlık ithalatını Dubai limanlarından yapmaktadır. Buradan malların kuzeye gelmesi bir ay kadar sürebilmektedir. Ovit tüneli ile İran ticaretini Karadeniz limanları üzerinden yapabilecek ve bu süre 15 güne kadar inebilecektir. Bununla birlikte, bölgeye en yakın komşu ülkeler olan Gürcistan, Rusya Federasyonu ve Azerbaycan ile yaklaşık 60 milyar dolarlık ticaret hacmimiz bulunmaktadır. Yukarıda bahsedilen stratejik avantajları dikkate alındığında İyidere-Of havzasında kurulacak olan Endüstriyel Gelişme Bölgesiyle birlikte inşa edilecek limanın hem bölge illeri hem de ülkemiz ekonomisine büyük katkı sağlayacaktır."

Limanların karayolu, demiryolu, iç suyolları gibi taşıma modları ile güçlü hinterlant bağlantıları olmalıdır. Oysa bu liman bölgesinin sadece Ovit tüneli ile kuzey-güney doğrultusunda bağlantısı sağlanmıştır. Proje bölgesinin demiryolu bağlantısı yoktur.

Proje alanı bahsedildiği gibi Adıyaman, Batman, Diyarbakır, Gaziantep, Kilis, Mardin, Siirt, Şanlıurfa, Şırnak illerini kapsayan GAP bölgesinin hiçbir şehri yeni liman bölgesine Mersin'den daha yakın değildir, bu nedenle Mersin'e alternatif olması zaten mümkün de değildir. Ayrıca Mersin limanı uluslararası suyolu üzerindedir. Ancak Rusya, Ukrayna, Bulgaristan, Gürcistan gibi Karadeniz'e kıyısı olan ülkelere yapılacak ihracat/ithalatlar için kullanılabilir ki bunun için de Samsun, Rize ve Hopa limanları kullanılmaktadır.



Karayoluna Göre Liman Etki Alanları (Kaynak: Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı)

LİMANA GEREKSİNİM VAR MIDIR?

Yukarıda da bahsedildiği gibi yeni limanlar mevcut limanlardaki tıkanıklığın başlaması ve mevcut limanlardaki yetersiz su derinliği ve bu su derinliğinin arttırılmasının imkânsız olması veya çok maliyetli olması durumunda planlanırlar ya da yeni maden kaynaklarının keşfi veya yeni tarım alanlarının gelişimi ile. Yani genel anlamda artan ekonomik aktivite nedeniyle.

Ancak doğu Karadeniz bölgesinde Tablo 1'de görülen Samsun, Trabzon, Rize ve Hopa limanları zaten mevcuttur (Şekil 1).

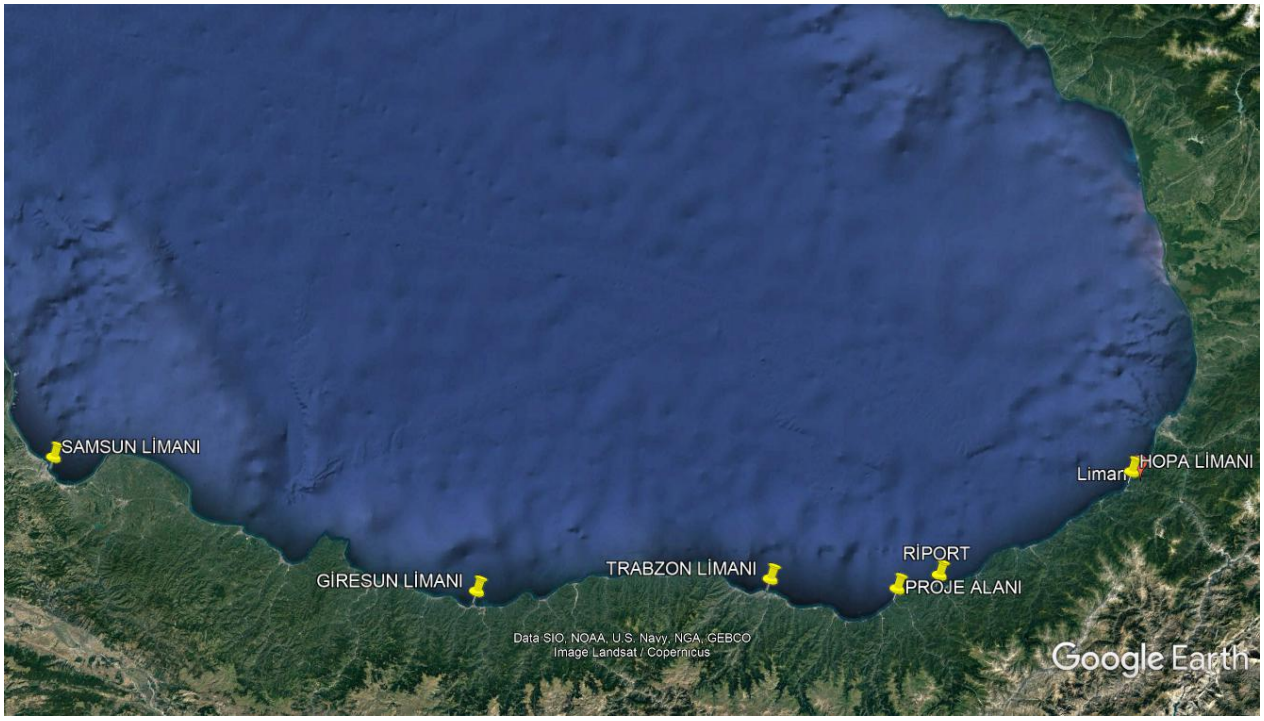
Tablo 1 Doğu Karadeniz mevcut limanları

	Rıhtım sayısı	Rıhtım uzunluğu (m)	Toplam Liman Alanı (ha)
Samsun	14	1756	84.5
Trabzon	9	1525	25,3
Riport Rize	5	1100	18,0
Hopa	9	1346	12,7

Bu limanlar kapasitelerinin çok altında çalışmaktadırlar ve tıkanıklık başlamamıştır. Ayrıca limanın Samsun Limanına uzaklığı 195 km, Trabzon limanına uzaklığı 35 km, Rize Limanına

uzaklığı 13 km ve Hopa Limanına uzaklığı ise 53 km'dir. Bu bölgede limanlar birbirlerine oldukça yakındır ve tam kapasitelerine ulaşmamışlardır. Buraya yapılması planlanan liman bir yat limanı değildir. Yat limanları aralarında ortalama 60 km gibi bir mesafeye ihtiyaç duyarlar ancak ticari limanların böyle bir kriteri yoktur. Doğu Karadeniz'deki mevcut limanlar değerlendirildiğinde; Samsun limanı 250,000 TEU kapasitesi ile Karadeniz bölgesindeki Türkiye'nin en büyük limanıdır. Karadeniz'de demiryolu bağlantısı olan tek liman olup geniş bir hinterlanda sahiptir. Anadolu'dan gelen ve Anadolu'ya gidecek yüklerin uğrak noktasıdır. Samsun, demiryolu ve karayolu bağlantısı ile Sinop, Çorum, Amasya, Ordu, Sivas, Erzincan, Yozgat, Tokat, Kastamonu, Ankara, Kırşehir, Kayseri, Niğde, Konya, Malatya illerini hinterlandı içine almaktadır. Samsun limanı (Şekil 2) kapasitesi 250 000 TEU iken 2018 yılında 69.235 TEU gerçekleşmiş olup kapasitesinin %30'una bile ulaşmamıştır.

Ayrıca mevcut Riport Rize Limanın varsa eksikliklerinin tespit edilerek rehabilitasyonu üzerine çalışma yapılabilir.

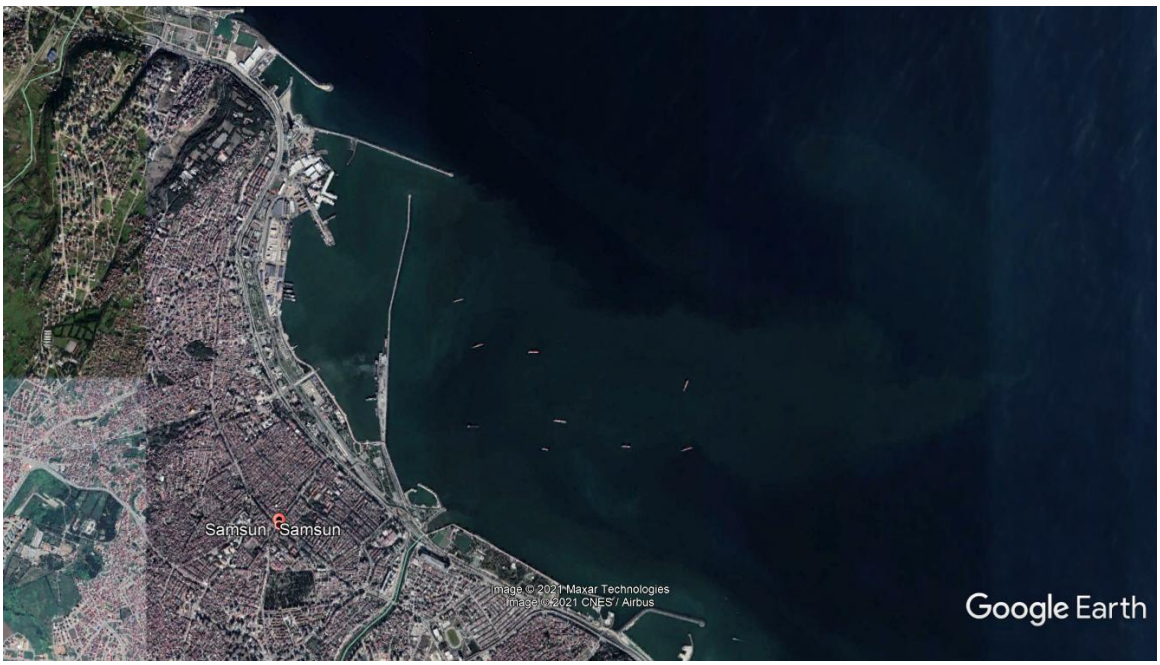


Şekil 1 Doğu Karadeniz bölgesi limanları

Rize'de sanayi, çay işleyen fabrika ve atölyelere dayanmaktadır. Ülkemizin çay üretiminin üçte ikisine yakınının Rize'de gerçekleştirdiği ifade edilmesine rağmen ÇAYKUR'un 2017'den beri sürekli zarar açıkladığı;

- 2015 yılında 22,7 milyon TL, 2016 yılında da 82,1 milyon TL kâr eden kurumun
- 2017 yılında 267,7 milyon lira, 2018 yılında 657 milyon, 2019'da ise 635 milyon lira zarar ettiği açıklanmıştır. Bu durumda ihracatı ne kadardır? Sorgulanmalıdır!!

O halde Rize'de gerçekten böyle bir limana ihtiyaç var mıdır? Sorgulanmalıdır!
Ayrıca Karadeniz bölgesi için yapılmış olan "Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı, 2010" da bölge için öneriler geliştirilmiştir. Bu çalışmadan da faydalanılabilir.



Şekil 2 Samsun Limanının görünüşü

Şekil 3 Riport Rize Limanı görüntüsü

Tablo 1'de görüldüğü gibi Türkiye İhracatçılar Meclisi'nden alınan Doğu Karadeniz bölgesindeki Giresun, Ordu, Samsun, Rize ve Trabzon illerinin yıllar bazındaki ihracatları 2010 yılından başlanarak 4'er yıllık aralıklarla dolar bazında gösterilmektedir. Covit19 nedeniyle azalma yaşandığından 2020 yılı dikkate alınmamıştır. Tablodan da görüldüğü gibi Rize'den yapılan ihracat 2010 yılından 2019 yılına kadar %50'den daha fazla azalmış, çok yakındaki Trabzon'da ise sabit kaldığı söylenebilir.

Tablo 1 Doğu Karadeniz bölgesi illerinin ihracat miktarları

Doğu Karadeniz Bölgesinde İller Bazında İhracat Rakamları (1000 $)				
	2010	**2014**	**2018**	**2019**
GIRESUN	143 675,70	212 545,64	148 605,04	233 493,72
ORDU	281 972,30	219 209,83	226 938,55	294 462,13
SAMSUN	290 118,80	467 889,27	646 982,20	722 578,80
TRABZON	1 014 494,10	1 313 558,38	952 191,38	1 160 535,79
RIZE	349 872,40	310 905,15	148 636,48	167 400,41

Taşdolgu dalgakıran olarak belirlenen liman koruma yapılarının imalatında kullanılmak üzere seçilen taş ocakları konumu itibariyle son derece dikkat çekicidir.

Taş ocakları çevre için çeşitli kötü etkilere sahip olup ekolojiyi bozmaktadır. Açık alanların devamlılığını aniden keser, yakınlarındaki flora ve fauna için habitatları bozar, toprak erozyonuna, hava ve toz kirliliğine, mağaraların zarar görmesine, arazi kaybına ve su kalitesinin bozulmasına neden olurlar. Bitki örtüsünü ve çeşitli türlerin yaşam alanlarını etkilemektedirler. Yeri doldurulamaz bitki topluluklarını yok ettiği gibi çevredeki bitki örtüsü üzerinde de olumsuz etkileri olmaktadır. Hidrojeolojik ve hidrolojik rejimleri değiştirebilir. Taşocaklarının diğer önemli bir olumsuz etkisi ise temel olarak görüntüyü bozmalarıdır.

Taş ocakçılığı için bir alan belirlenmeden önce, taş ocağının alan üzerinde yaratacağı çevresel etkiyi değerlendirmek için ekolojik danışmanların olması önemlidir. Bunu yapmak, aynı zamanda, kalan habitatı korumak ve bir telafi biçimi olarak taş ocağının kenarlarında yeni habitatlar yaratmak için planlamanın yapılabileceği anlamına gelmektedir. Taşocağı yerinin seçimi yapılırken, sağlıklı bir ekolojik geri dönüşümün en hızlı bir şekilde gerçekleşmesi hedeflenmeli ve etki analizleri yapılmalıdır.

Rize İyidere Limanı inşası için seçilen taş ocağı; Şekil 4'de görüldüğü gibi İkizdere ilçesinin Gürdere ve Cevizlik köyleri arasında yer alan Eskencidere Vadisidir ve proje alanına yaklaşık 35 km'lik bir mesafede yer almaktadır. Şekilden de görüldüğü gibi bu bölge Doğu Karadeniz'in en özel yerlerinden biri olup yaylaları, dik yamaçlı vadileri, doruklara ulaşılabilir dağları, yeşil

yaylaları, tarihi kemer köprüleri, mesire alanları, yürüyüş parkurları, coşkun akan dereleri ile çok özel bir turizm ilçesidir. 2010 yılında da Trabzon Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu tarafından SİT alanı ilan edilen vadinin, dünyada koruma altındaki 200 vadiden biri olarak ilan edildiği ifade edilmektedir. Bu taşocağı yerinin seçimi devlet kontrolünde mi gerçekleştirilmiştir?

Şekil 4. Taşocağı yerinin uydu görüntüsü

Projelerin yatırım maliyeti belirlenirken sadece ilk yatırım maliyeti dikkate alınmaktadır. Oysa yatırımın gerek projenin yapıldığı kıyı alanında yaratacağı olumsuzluklarla gerekse 35 km uzaktaki taş ocaklarının bulunduğu karasal alan arasındaki çevreye verdiği zarar "**çevresel maliyet**" olarak hesaplanmalı ve değerlendirmeye alınmalıdır.

Bu değerlendirmeler dikkate alındığında liman yapı tiplerinin seçimi önem kazanmaktadır. Hacimsel olarak daha küçük yapılarla sonuçlanan yapı tiplerinin kullanılması hem görsel hem de çevresel açıdan negatif etkileri azaltabilmektedir.

Limanın yaratacağı ekonomik fayda ile bölgede yaratılacak kayıp tehditlerinin dengesi için kapsamlı bir SWOT analizinin yapılması gerekmektedir. Bu bölgenin ekonomisini artırmak için farklı yöntemler de seçilebilir. Bölgenin sahip olduğu kaynaklarının rasyonel kullanılması ile de kalkınma sağlanabilir. Örneğin, son zamanlarda çok popüler olan turizme açılması ve canlandırılması ile de ekonomik büyümesi ve istihdam yaratılması mümkündür.

ÇEVRE STRATEJİLERİ

Bir liman planlaması için belirlenen stratejilerden en önemlisi '**çevre stratejileridir'**.
Bunlar sırası ile:

1) Liman yeri seçiminde bölgenin çevresel özelliklerini dikkate almak, özel koruma alanları, milli parklar, hassas yöreler, sulak alanlar gibi çevresel özellikleri nedeniyle korunması gereken yerlere doğrudan ya da dolaylı müdahale etmemek,

2) Ulaştırma kıyı yapılarının çevresel sorun yaratmamasına özel önem vermek, mevcut altyapı olanaklarını azami ölçüde kullanmak, çevresel gereksinimleri sağlayacak yeni altyapı ihtiyaçlarını zamanında karşılamak,

3) Ulaştırma kıyı yapılarını kentsel çevreyi bozmayacak ve görsel kirlilik yaratmayacak biçimde önermek ve geliştirmektir.

SONUÇ

Çevreyi ve doğal kaynakları yok ederek yapılan, bilimsel planlama ve tasarımlardan uzak projeler denizlerimizin, göllerimizin, akarsularımızın, ormanlarımızın, dağlarımızın, yaylalarımızın kısaca yaşam kaynağı olan yeşil alanlarımızın yok olmasında en büyük etkendir. Son haftalarda yaşanan Marmara Denizi'nin ölümü ise geri dönüşü çok zor olan çevrenin ve doğal kaynakların plansız ve aşırı kullanımına acı bir örnektir.

Özellikle gelişmişte olan ülkelerde, kısıtlı kaynakların kullanımı çok önemlidir. Bu nedenle, büyük yatırımları gerektiren liman gibi kıyı-deniz alanları projeleri için bilimsel olarak ulusal ve bölgesel ölçekte öncelikleri ve gereksinmelerini ortaya koyacak bir planlamanın ve çevresel değerlendirmelerin yapılması ön koşuldur. Bu çalışmalar 'çevre stratejileri gözetilerek yapılmalıdır.

Rize, İyidere limanın örneğinde olduğu gibi, ihtiyaç olmayan limanların yapılması kısıtlı olanakları yanlış kullanmaya dolayısı ile israfa neden olacaktır. Doğu Karadeniz'de mevcut ve kapasitesinin altında çalışan Rize, RİPORT Limanı varken yeni bir liman yapılarak büyük ölçekte taş kullanımı ile dağların yok edilmesi kabul edilemez. Ayrıca, bölgede yeni bir limana duyulan gereksinme bilimsel olarak ortaya konulmadığı için bu projenin bu aşamada önceliği yoktur. Bu yatırım yerine, bölgede gelişmeyi desteklemek için Rize'nin sahip olduğu yayla turizm potansiyelinin farkındalığının artırılması bölgenin gelişimi açısından son derece faydalı olacaktır.

Ülkemizde, Doğu Karadeniz örneği yanı sıra özellikle Akdeniz'de; örneğin İskenderun körfezinde çevrenin, kıyı alanlarının, özellikle kumsalların yok edilerek Körfezinin ikinci bir Marmara Denizi örneğini ile yok edilmesine dur dememiz gerekli. Bunun içinde kıyı-deniz alanları projelerinin planlanmasında öncelikle ulusal ve bölgesel

ölçekte gereksinmelerinin bilimsel verilerle ortaya konulması ve çevresel değerlendirmelerinin yapılmasının önemi tekrar vurgulanmaktadır. Bu planlamalarda, özellikle de yerel halkın, bölgelerinde gerçekleştirilen projeler hakkında bilgilendirilmeleri ve proje kararlarına katılımlarının sağlanması da son derece önemlidir.

Dünyada ve ülkemizde eko turizme yönelik talep hızla artmaktadır. Kırsal alanlar, insanların negatif etki yaratan kent ortamından uzaklaşmasını sağlamaktadır. Dünyada bu tür yerlerin sahip olduğu fiziki güzellikler ve kültürel değerler ilgi görmektedir. Dolayısıyla birçok ülkede kırsal niteliğe sahip, tahrip olmamış doğa ve kültürel bölgelerin büyük bir bölümünün varlığını sürdürüyor olması bölgesel kalkınma açısından da çekim unsuru oluşturmaktadır. Gelecek yıllarda turizm anlayışının doğa ile bütünleşen, çevreye karşı bilinçli turizm ürünlerine yönelik olacağına unutulmamalıdır.

.