

MERSİN İLİ AKDENİZ İLÇESİ TCDD
LİMANI KURVAZİYER VE
KONTEYNER LİMANI GELİŞİM
BÖLGESİ DEğERLENDİRME RAPORU

1. MERSİN LİMANININ TARİHSEL GELİŞİM SÜRECİ

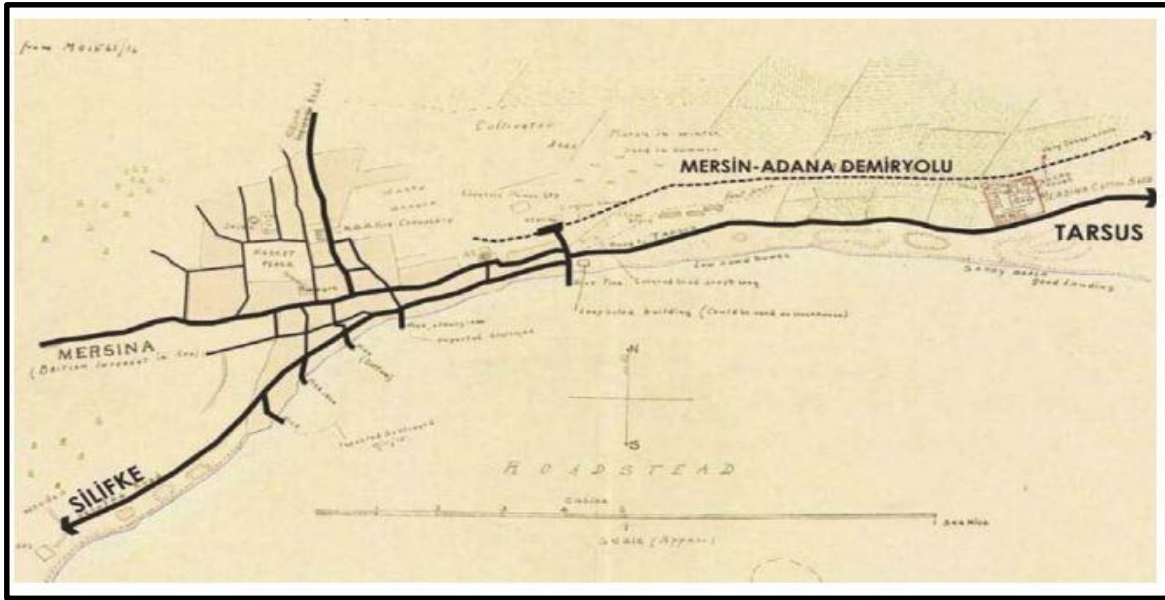
Mersin limanının tarihsel süreci incelendiğinde Antik Kydnos Nehri (Berdan ya da Tarsus Çayı) aracılığı ile Rhegma Gölü'nü güvenli bir iç liman olarak kullanabilmesi Tarsus'a, önemli bir ticaret kenti kimliği kazandırmıştır. İlkçağlardan itibaren Kıbrıs'tan gelen mallar, Gülek Boğazı'ndan Anadolu içlerine Tarsus Limanı üzerinden taşınmıştır. Limana boşaltılan mallar, Kydnos Nehri sayesinde şehrin içine kadar güvenli biçimde ulaşabilmiştir. Ne var ki, bu güvenli ve işlek liman, zaman içerisinde Kydnos Nehri'nin getirdiği alüvyonların Rhegma Gölü'nü bataklığa (Aynaz Bataklığı) dönüştürmesi sonucu işlevini yitirmeye başlamıştır. Söz konusu limanın tamamen ne zaman kapandığına dair kesin bilginin bulunmamasına rağmen, 19. yüzyıl başlarında bölgeyi ziyaret eden Beaufort ve Langlois gibi gezginlerin anlatılarından, Tarsus'un yeni limanının Kazanlı'ya kaydığı anlaşılmaktadır. Ancak, gerek bölgede görev yapan konsolosların yazışmalarından, gerekse 1858 yılından sonra Tarsus İskelesi'ne dair belgelere rastlanamamasından dolayı Kazanlı İskelesi'nin de işlevini kaybettiği ve Tarsus için yeni ve güvenilir bir liman ihtiyacının belirdiği görülmektedir. Coğrafyada yaşanan değişimlerin yarattığı bu durum Tarsus için olduğu kadar Mersin için de yeni bir dönemin başlangıcı olmuştur. Bu tarihten sonra Mersin İskelesi, 1830'lardan itibaren konsolosların sık sık bahsettiği bir uğrak yeri olmanın yanı sıra Tarsus'un denizle bağlantısını sağlayan başlıca iskele olarak belirlemiştir (Planlama 2009/3-4 sayılı yayını).

1850'li yıllara geldiğimizde Çukurova Bölgesinde yer alan bataklıkların kurutulması ile birlikte tarımsal üretimin artması ile Mersin Limanının gelişim süreci hızlanmıştır. Ayrıca Süveyş Kanalı'nın açılması ve açılır iken ihtiyaç duyduğu kereste ham maddesinin kente ilk gelen tüccarlar tarafından Mersin de yer alan iskeleler ile taşınması limanın gelişim sürecini hızlandıran diğer bir etken olmuştur.

1900'lü yıllara geldiğimizde dünyada artan tarımsal üretim ihtiyacının özellikle sanayi devriminden sonra pamuk ürününün değer kazanması ve bu ürünün en büyük üreticisinin Çukurova Bölgesi olmasına bağlı olarak Mersin kentimizin kıyısında birçok iskeleler oluşmaya başlamıştır. Bu iskelelerin oluşumu ile birlikte kent içerisine bir çok farklı kültürlerden gelen tüccarların yerleşmesi ile birlikte kentin gelişim formları oluşmaya başlamıştır. Ayrıca süreçten önce 1867 yılında inşa edilen Adana-Mersin Demiryolunun yapılması kentimizi o dönem bölgenin en büyük lojistik üst olmasını sağlamıştır.



Şekil 1: 1914 yılı mersinde yer alan iskeleler (Kaynak İngiliz Konsolosluk arşivi)

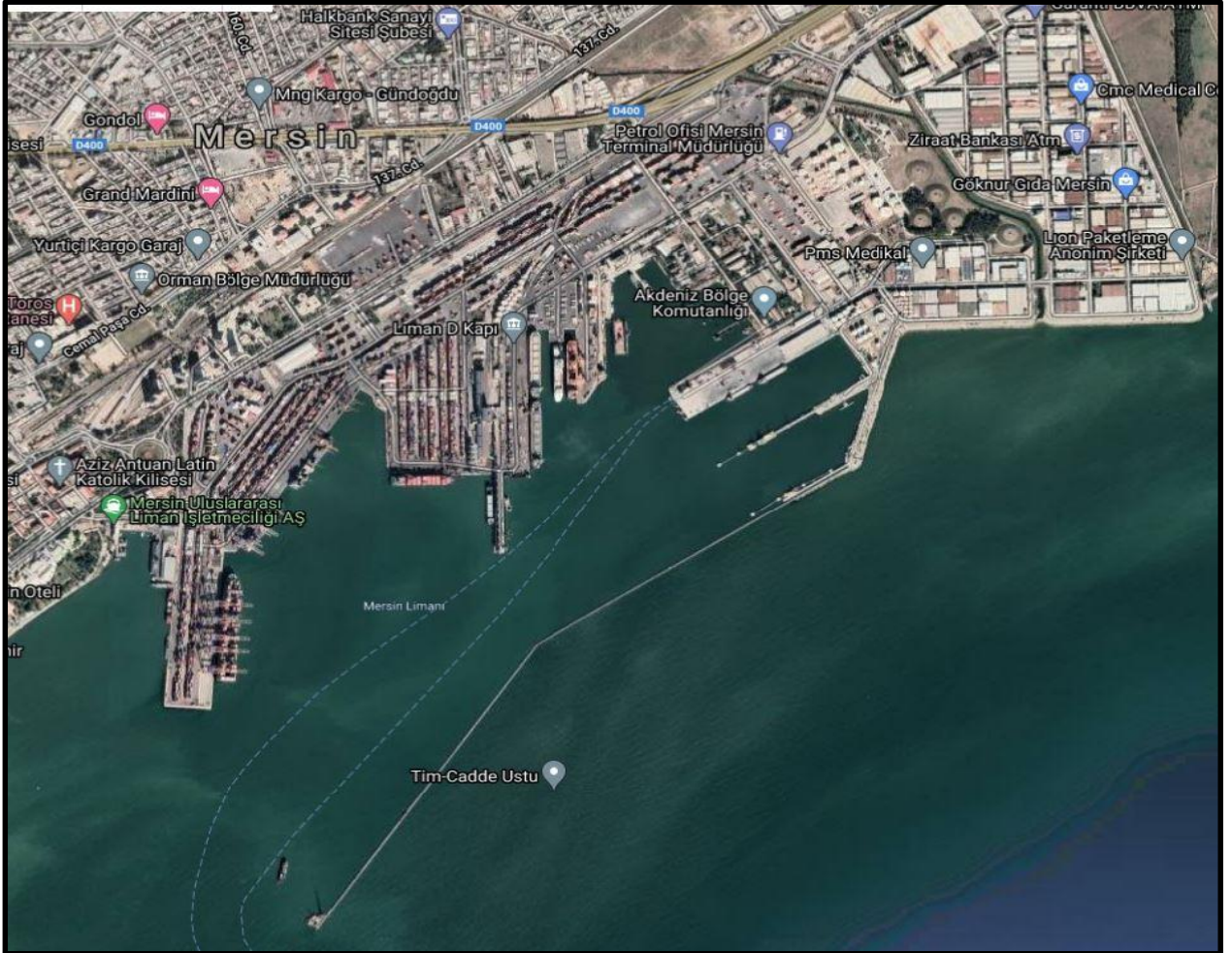


Şekil 2: 1916 yılı Mersin İskeleleri ve Demiryolu Güzergahı

İskelelerle başlayan Liman serüveni modern ve korunaklı bir şekilde inşası ise 3 Mayıs 1954 tarihinde başlanılmış olup inşaat Hollanda Kraliyet Liman İnşaat Şirketi (*Koninklijke*

Nederlandsche maatschappij voor havenwerken N.V.) tarafından yapılmıştır. 25 Nisan 1954 tarihinde temel atılmış, Bayındırlık Bakanlığı denetimindeki Liman inşaatı yedi yıl devam etmiştir. İlk iskele 30 Ağustos 1958'de hizmete açılmış, diğer çalışmalar 30 Haziran 1961'e kadar devam etmiştir. Limandaki yardımcı tesisler ise şirketin Türk ortağı Himtaş tarafından tamamlanmıştır. Bütün tesisleri ile ikmal edilen liman 1962 yılında modern anlamda işletmeye açılmıştır.

Mersin Limanı 1962 yılından itibaren Türkiye Cumhuriyeti tarafından işletilmiş olup 2007 yılında özelleştirme idaresi tarafından 36 yıl süre ile özel bir girişim grubuna işletme hakkı kiraya verilmiştir.



Şekil 3: Mersin Limanı Mevcut görünüm

2. MERSİN LİMANI PLANLAMA SÜREÇLERİ AÇISINDAN DEĞERLENDİRMESİ

2.1. Mersin Limanı Mülkiyet Durumu

Planlama alanının mülkiyet durumu incelendiğinde; kıyı kenar çizgisinin kara tarafında 3.849 m² büyüklüğündeki 10821 ada 1 parselin 3.782 m²'lik kısmı, kıyı kenar çizgisinin deniz tarafında ise 238 m² büyüklüğündeki 449 ada 29 parselin tamamı, 97.633 m² büyüklüğündeki 794 ada 63 parselin 13972 m²'si ile özelleştirme ile devredilen alan kapsamında bulunan 1309 m² büyüklüğündeki devletin hüküm ve tasarrufu altında kalan alanlardan oluşmakta olup tamamı Kruvaziyer Liman alanı kullanımında kalmaktadır. Ayrıca planlama alanının 183.765 m²'si deniz alanı, 7.430 m²'si şev alanı 9.700 m²'si ise ana mendirek alanından oluşmaktadır.

Tablo 1. Planlama Alanı Mülkiyet Durumu

| | ALAN BÜYÜKLÜĞÜ (M2) | MÜLK SAHİBİ | PLANLAMA ALANINA GİREN M2 |
|---|---------------------|-------------|---------------------------|
| 10821 ADA 1 | 3849 | T.C.D.D | 3782 |
| 794 ADA 63 | 97633 | T.C.D.D | 13972 |
| 449 ADA 29 | 238 | T.C.D.D | 238 |
| ÖZELLEŞTİRME KAPSAMINDA DEVREDİLEN DEVLETİN HÜKÜM VE TASARRUFU ALTINDAKİ ALAN | 1309 | - | 1309 |
| DENİZ ALANI | - | - | 183.765 |
| KIYI KORUMA YAPISI (ANA MENDİREK) | - | - | 9.700 |
| ŞEV ALANI | - | - | 7.430 |

2.2. 1/100000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Ölçeğinde İncelemesi

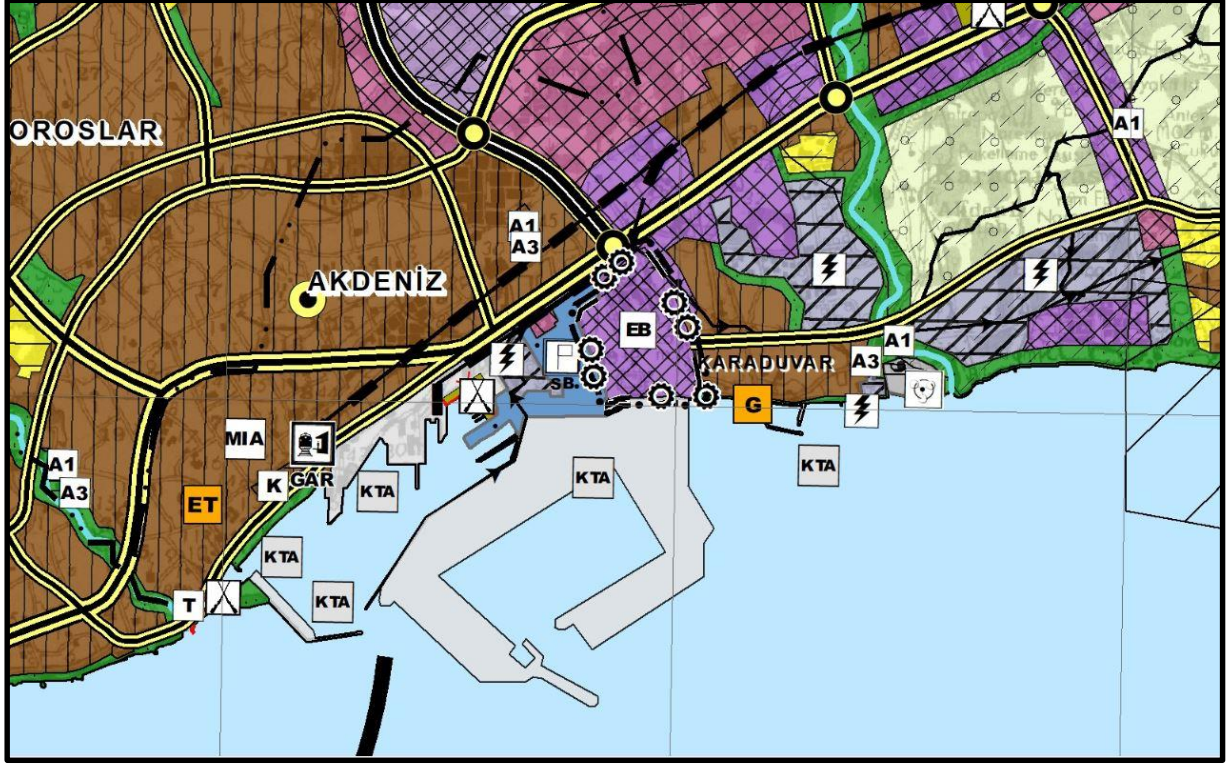
Mersin-Adana Planlama Bölgesini içeren 1/100000 ölçekli Çevre düzeni planı 03.04.2017 tarihinde Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile onaylanmıştır. 2017 onaylanan Çevre düzeni planında rapora konu Mersin Limanı kıyı tesisleri olarak mevcut durumu ile birlikte plana aktarılmış doğu tarafında kentimizin yaklaşık çeyrek asırdır beklediği ana konteyner limanını oluşturacak 2. Liman alanı Çevre Düzeni Planında mekânsal kararı üretilmiştir. Ayrıca Çevre Düzeni Planında iki liman ile bunlara hizmet edecek depolama alanları ve serbest bölge gelişim sahası da Çevre Düzeni Planında belirlenmiştir.



Şekil 4. 2017 Yılında Onaylanmış Adana-Mersin Çevre Düzeni Planı

2017 yılında onaylanan çevre düzeni planı 151. Cadde üzerinden gelen otoyol bağlantısının öneri konteyner limanına erişimini sağlamakta ve iki liman kısmına lojistik destek verecek planlama kararlarını içermekte iken; 2020 yılında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile iki limana lojistik destek sağlayacak serbest bölge gelişim alanı ve depolama alanları Cumhurbaşkanlığı kararnamesi ile birlikte **Özel Endüstri Bölgesi** olarak ilan edilmiş ve bir kez daha parsel bazında yapılan plan değişiklikleri ile kentimizin stratejik planları sekteye uğratılmaya çalışılmıştır.

Özel Endüstri Bölgesi üzerinde planlanan yatırıma ait ÇED raporunun iptaline istenilen davada Mersin 2. İdari mahkemesi tarafından yürütmeyi durdurma kararı alınmış olup söz konusu tesise yönelik 1/100000 ölçekli Çevre Düzeni Planı ve **Özel Endüstri Bölgesi** yer seçimi kararına Danıştaya açılan dava süreçleri Tmmob Mersin İl koordinasyon kuruluna bağlı meslek odalarının tarafından yürütülmektedir.



Şekil 5. 2020 Yılında Onaylanmış Çevre Düzeni Planı

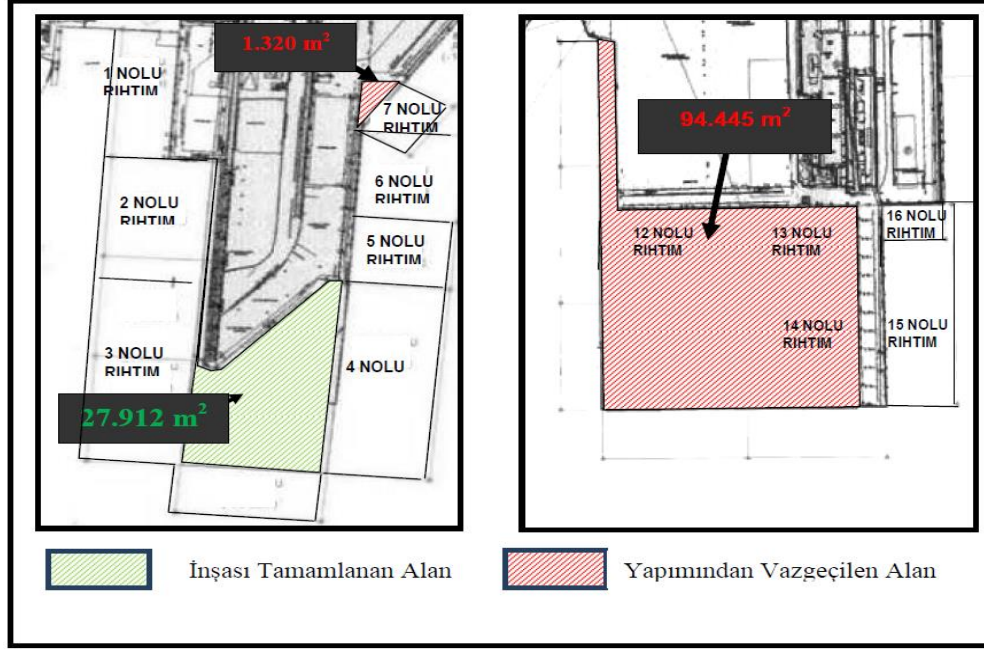
2020 yılında onaylanan Çevre Düzeni Planında konteyner limanı olarak planlanan 2. Limanın 151. Cadde otoyol ile bağlantı yolu iptal edilmiş olup Çevre Düzeni Planında yer alan mevcut liman ve öneri olarak sunulan limana hizmet edecek depolama alanları ve serbest bölge gelişim alanı özel endüstri bölgesi ilan edilmiştir.

2020 yılında TCDD tarafından **Mersin TCDD limanı kurvaziyer ve konteyner limanı 1/1000** ölçekli revizyon uygulama imar planı onaylanmıştır. söz konusu imar planı ile;

Kara tarafında kalan alanlara ait 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Mersin Büyükşehir Belediyesinin **17.10.2008** tarih 491 sayılı meclis kararıyla onaylanmıştır. Bu planda da planlama alanının 3.782 m²'si kalmakta olup tamamı Kruvaziyer Liman Alanı tanımında kalmaktadır.

Deniz ticaret hacminin, yıllar boyunca artış göstermesi ile büyüme gösteren gemi boyutları karşısında ihtiyaç duyulan derinliğin sağlanabilmesi için, **28.08.2009** tarihinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nca onaylanan imar planında, TMO rıhtımı yanında yer alan 94.445 m²'lik dolgu alanı için, plan onayı esnasında yapılan Jeoteknik ve Jeofizik Etütler ile Hidrografik, Oşinografik araştırmalar sonucunda 630.000 m³'lik tarama yapılması zorunluluğu ortaya çıkmıştır. Ancak, plan onayından sonra yapılan detaylı mühendislik ve fizibilite çalışmaları sonucunda, gerek ana mendirek alanı içerisinde kalan TCDD Mersin Limanı'na

gelecek gemiler ile Ataş ve Petrol Ofisi iskelelerine yanaşacak gemilerin manevra güvenliğinin sağlanabilmesi, gerekse yapılacak dolgu maliyetinin uygulanabilir limitler dışında olduğunun tespit edilerek TMO rıhtımı yanında yer alan 94.445 m²'lik dolgu alanı ile 4 no'lu rıhtımın önündeki 1.320 m²'lik dolgu alanının iptal edilerek 1, 2, 3 no'lu rıhtımların önündeki dolgu alanının büyütülmesinin daha emniyetli ve uygulanabilir olduğu tespit edilmiştir.



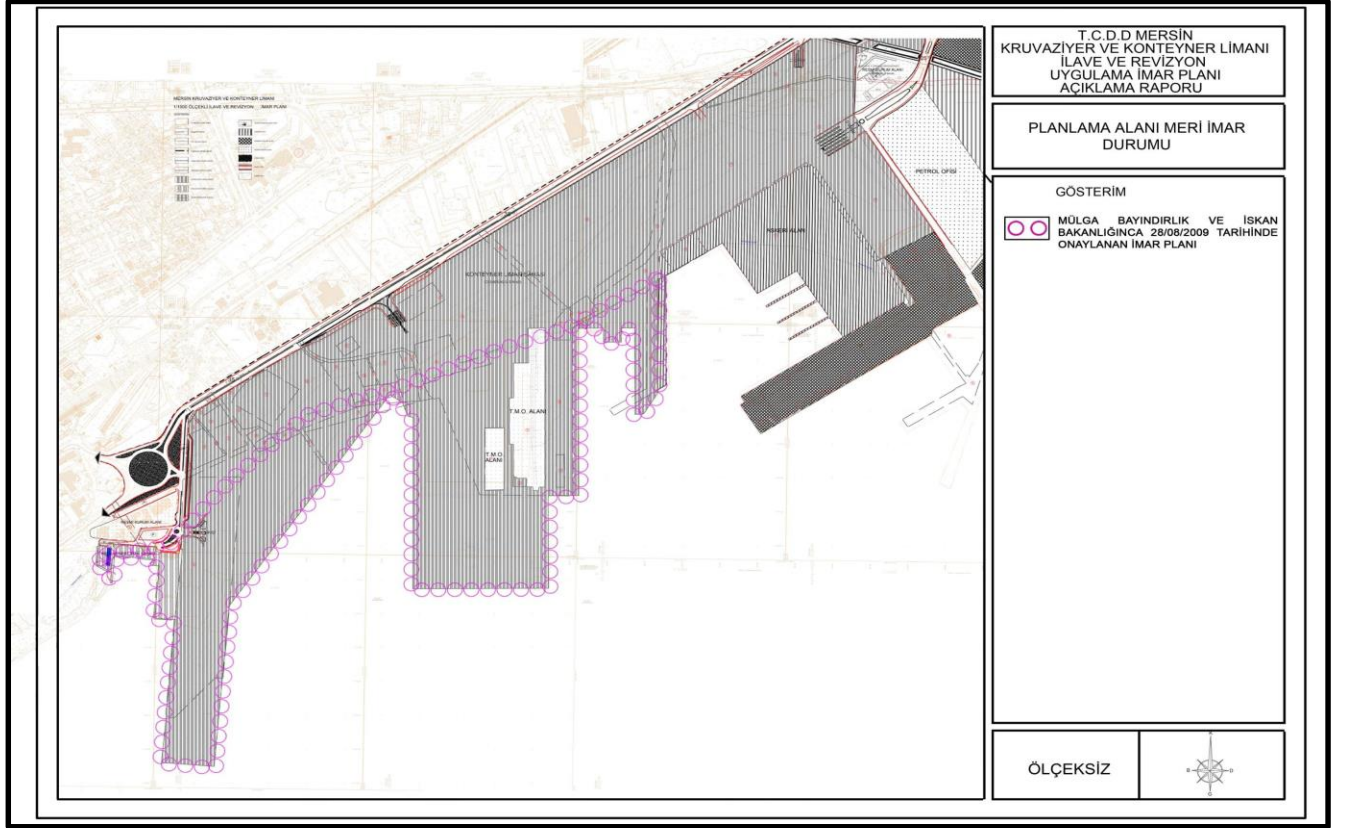
Şekil 6. 2009 Yılı CED Olumlu Kararına Gore Genişleme Alanla

Ayrıca, yine gemi boylarının uzaması nedeniyle yapılan modelleme ve **simülasyon** çalışmaları doğrultusunda ana mendirek alanı içerisinde kalan TCDD Mersin Limanı'na gelecek gemilerin rahat yanaşmaları ve manevra yapabilmeleri için, ana mendirek boyunun 100 m kısaltılması gerektiği ortaya çıkmıştır.

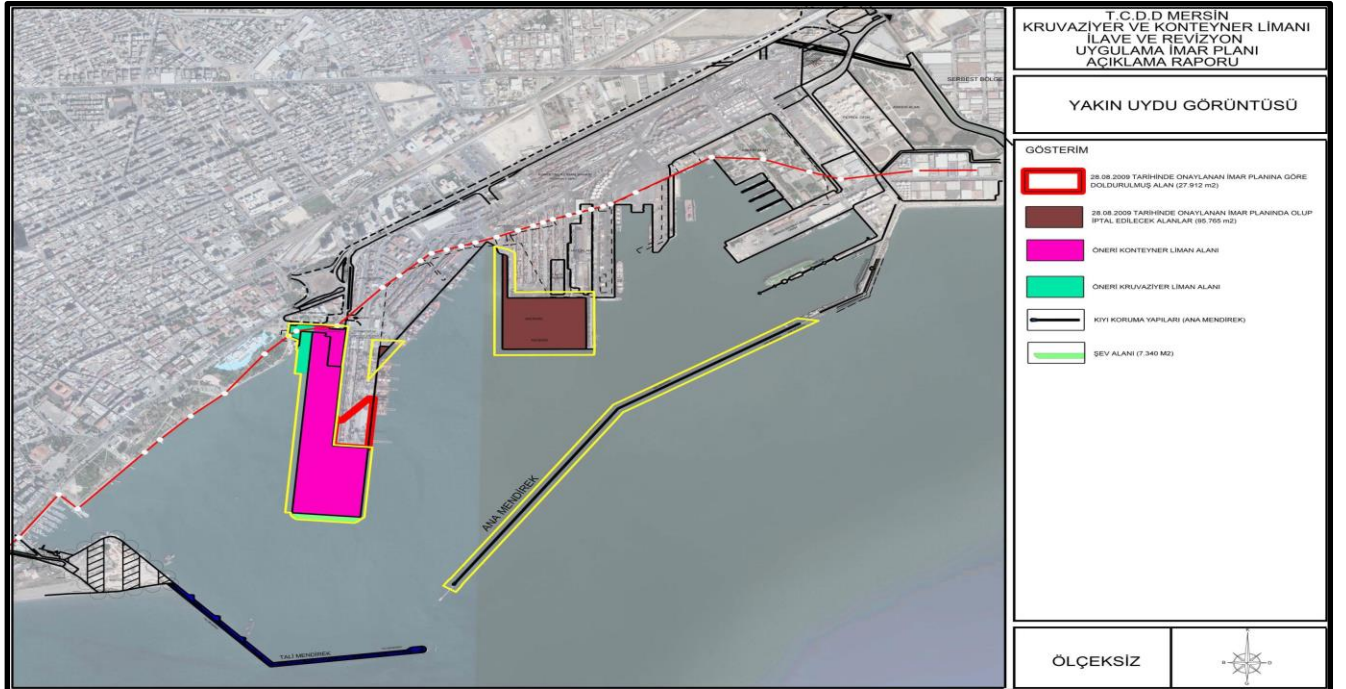
Bu hususlar doğrultusunda planlama kararları belirlenmiş olup kıyı kenar çizgisinin kara ve deniz tarafında olmak üzere bu plan ile;

- İptal edilen Konteyner Liman Alanı (A+A') : 95,765 m²,
- İlave edilen Konteyner Liman Alanı (B) 164.490 m² ve Şev Alanı (G) 7430 m²,
- Kruvaziyer Liman Alanından Konteyner Liman Alanına dönüştürülen alan (C): 14.050 m²,
- İlave edilen Kruvaziyer Liman Alanı (E) : 11.845 m² ve
- Korunan Kruvaziyer Liman Alanı (D) : 5251 m²,

- İlave edilen Kıyı Koruma Yapıları Alanı (Ana Mendirek=F): 9700 m² büyüklüğünde olup planlama sınırlarının tamamı 308.531 m² olarak planlanmıştır.

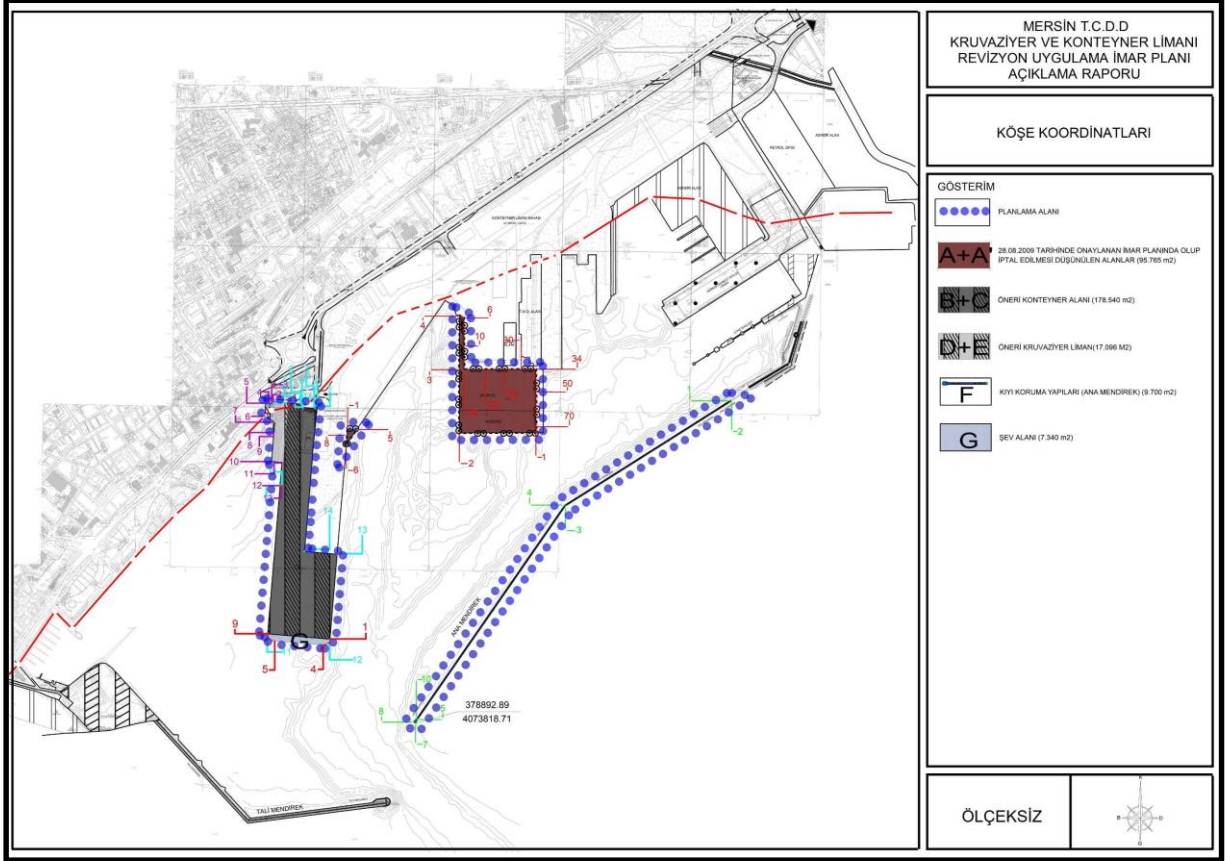


Şekil 7. 2009 Yılında Onaylanmış 1/1000 Uygulama İmar Planı



Şekil 8. 2020 Yılında Onaylanmış 1/1000 Uygulama İmar Planı

Planlama süreçlerini özetler ise 2020 yılında onaylanan 1/1000 ölçekli uygulama imar planı ile yapılmak istenen 2009 yılında onaylanan 95.785 m² lik dolgu alanını iptal edip batısında mevcut mendireği referans alarak 178.540 m² lik bir yeni konteyner alanı kazanmak ayrıca öneri alana bitişik 17.096 m² lik kurvaziyer limanı yapılmak istenmektedir.



Şekil 9. 2020 Yılında Onaylanmış 1/1000 Uygulama İmar Planı

Söz konusu projeye temel şehircilik ilkelerine göre incelenmiştir. Mersin Limanı mevcut durumda kent merkezinde yer alan her liman da olduğu gibi mersin limanının da bir taşıma kapasitesi bulunmaktadır. Liman alanları planlanır ve genişleme yapılır iken sadece denize yapılacak dolgu alanı veya gemi manevra alanları referans alınmamaktadır. Mersin Limanı kent girişinde yer almakta olup mevcut ulaşım sistemi hali hazırda kent girişini kaldırmamaktadır. Söz konusu proje ile neredeyse mevcut liman 1/5 oranında büyütülmekte ancak beklenen artışın getireceği ulaşım kararları üzerine hem üst ölçek planlarda hem de alt ölçek planlarda bir açıklama yapılmamıştır. Ayrıca Dünya ülkelerinde limanların yenilenmesi o kentin ulaşım, sosyo-kültürel ve çevresel etkenleri göze alınarak tasarlanmaktadır. Söz konusu projede öngörülen kurvaziyer liman sahasının taşıt ve servis yollarının bulunmaması

kara tarafının park alanı olması projenin sadece deniz tarafında dolgu alanı olarak referans alınmasını göstermektedir.

3. MERSİN LİMANI PLANLAMA SÜRECİ ÇEVRESEL AÇIDAN DEĞERLENDİRMESİ

3.1. İlave Dolgu Alanı ve Yeni Kurvaziyer Liman Dolgu Alanı İşlemleri ve Çevresel Etkileri

Fiili durumda kurvaziyer gemilerin yanaştığı 1 no'lu rıhtımın önü ve batısı, 2 ve 3 no'lu rıhtımların önü ile ÇED Olumlu kararına göre inşa edilen 27.912 m²'lik alanın önünde kalan alanın doldurulması planlanmaktadır. Belirtilen alan yaklaşık 164.490 m²'lik dolgu alanıdır (Şekil 10).



Şekil 10. 164.490 m²'lik İlave Dolgu Alanı

Proje alanında yeni yapılacak dolgu alanı nedeniyle, Mersin Limanı Kurvaziyer özelliğini yitirecektir. Bu nedenle, mevcut kurvaziyer limanın hemen yanına (80 m batısına) 11.845 m²'lik alana dolgu yapılarak yeni bir kurvaziyer liman oluşturulacaktır. 11.845 m²'lik alan 176.335 m²'lik ($176.335 \text{ m}^2 = 164.490 \text{ m}^2 + 11.845 \text{ m}^2$) dolgu alanına dâhildir.

MIP, Nihai ÇED raporunda 'Dolgu alanı için kullanılacak yaklaşık 2.380.197,00 m³ (4.284.354,60 ton) malzemenin yapılacak analizler sonucu uygun olması durumunda Mersin Kruvaziyer ve Konteyner Limanına 19 km uzaklıktaki ÇED kararı bulunan özel bir firmaya

ait ocaktan temin edilmesi **planlandığı ve malzemenin uygun bulunmaması** halinde Mersin ili hudutlarında bulunan ÇED Olumlu Belgesi veya ÇED Gerekli Değildir Belgesi bulunan diğer ruhsatlı taş ocaklarından temin edilecektir' taahhüdünde bulunmaktadır.

Ayrıca, dolguda kullanılacak olan taşlar deniz suyunun kirlenmesine neden olmayacak, dış etkilerden bozulmayan ve ayrışmayan kayalardan olacağı ve kullanılacak olan dolgu malzemesi, suda çözünelebilen toksik ağır metalleri ve diğer maddeleri ihtiva etmeyecek şekilde temin edileceği belirtilmiştir. ÇED raporunda yer alan vurgu ile denizel ortama zarar vermeyecek içerikte olması planlanan 4.284.354,60 ton dolgu malzemesinin nereden nasıl hangi koşullar altında temin edileceği bilinmemekte ve gerekli nitelikteki malzemenin tespiti ve temin edilme koşulları ifade edilmemiştir. Bu durum karşısında, 4.284.354,60 ton dolgu malzemesinin niteliğinin ne olduğu ve coğrafik açıdan hangi bölgeden temin edileceği belirtilmediğinden dolayı dolgu işleminin gerek sucul gerekse karasal ortamdaki çevresel etkilerinin ve yükünün tespitinde bir belirsizlik oluşturduğu görülmektedir.



Şekil 11. 11.845 m²'lik Yeni Kurvaziyer Liman Dolgusu

Dolgu Projelerinin çevreye olabilecek önemli etkileri:

- Dolgu projelerinin çevresel etkileri rekreasyonel alan elde edilmesi, iskele veya rıhtım oluşturulması, liman geri sahası teşkil edilmesine bağlı olarak değişiklik göstermektedir.

- Dolgu için kullanılacak malzemesinin özellikleri, kirlilik yükünün tespiti deniz ortamı ile etkileşimi,
- Dolguda kullanılacak malzemenin temin yöntemi, proje alanına taşınması sırasında kullanılacak karayolları, güzergâh üzerinde bulunan yerleşim yerleri ve hassas noktalar,
- Dolguda kullanılacak malzemenin taşınması nedeniyle oluşacak trafik yükü,
- İnşaat ve işletme aşamasında oluşabilecek emisyon kaynakları,
- İnşaat ve işletme aşamasında oluşabilecek gürültü kaynakları,
- Flora-fauna üzerine etkileri,
- Dolgu sırasında deniz suyunun kalite parametrelerinin değişmesi ve özellikle balık ve planktonik canlılar üzerinde istenmeyen koşullar yaratacaktır. Ayrıca su kütlesine karışan sediment, sucul canlıların özellikle balıkların solungaç sistemleri üzerine yapışarak solunum mekanizmalarına olumsuz etkileri
- Dolgu ve iskele çalışmaları nedeniyle makro algler ve mikro algler, zooplanktonik organizmalar, bentik canlılar ve balıklar açısından bir habitat kaybının olması muhtemeldir. Bu nedenle bölgemizde denizel ortamın biyolojik ve ekolojik çeşitliliğinin bozulmasına sebebiyet vermesi olasıdır.

3.2.Dip Taraması İşlemleri ve Çevresel Etkileri

Yapılacak dip taraması denizde meydana gelen sedimantasyon ve organik çökellerden dolayı limanın dibindeki ve ulaşım yollarındaki kot yükselmesini azaltarak draftı büyük gemilerin güvenle yanaşabileceği dip derinliğini sağlamak için gerçekleştirilecektir. Proje kapsamında ise, Şekil 6'da gösterimi yapılan alanlarda toplam 2.120.000 m² alanda toplam 3.283.046 m³ dip taramasının yapılacaktır.



Şekil 12. Dip Taraması Yapılacak Alanlar

Yapılan fluat analizleri ve orijinal atık analizleri sonuçlarına göre raporda, dip tarama malzemesi örneğinin Asbest içeriği nedeniyle riskli olduğu Nihai ÇED raporunda belirtilmiştir. Asbest içeriği ile birlikte dip tarama işleminin malzemede yer alan asbest içeriğinden kaynaklı denizel ortamda yayılmasına ve gerek deniz canlılarına gerekse insan yaşamına olumsuz etki yaratabileceği mümkündür.

Dip tarama işleminin ana odağı, deniz tabanındaki sedimanı çıkarmak olduğundan, işlemin çevresel etkileri de bu odak noktası etrafında oluşmaktadır. Tarama işleminin bazı etkileri şöyle sıralanabilir;

- Dipteki sediman belli bir fiziksel ve kimyasal bileşime sahiptir ve tarama yoluyla bu kompozisyon değiştirilerek ve su kütlesine karışır.
- Tarama yoluyla, dip kısımlarda yaşayan bitki ve hayvanlar ile yaşam alanları zarar görecektir.
- Askıda katı madde ve dolayısıyla bulanıklık etkisinin artması söz konusudur (flora ve fauna üzerine doğrudan etkilidir).
- Tarama yapılan alandaki maddenin yapısına bağlı olarak kirleticilerin, besin maddelerinin ve organik maddelerin ortama yayılması mümkündür.
- Fluat analizleri ve orijinal atık analizleri sonuçlarına göre raporda, dip tarama malzemesi örneğinin Asbest içeriği nedeniyle riskli olduğu ve denizel ortama negatif yönden etki edebilecektir.
- Tarama ile oluşan askıdaki katı maddelerin çökmesi, faaliyet bölgesindeki dip fauna ve florasının örtülmesi ve bozulmasına neden olacaktır.

Dip taraması işlemiyle;

Dip tarama işleminin ana odağı, deniz tabanındaki sedimanı çıkarmak olduğundan, işlemin çevresel etkileri gerek sucul ortamda gerekse canlı yaşamına olan etkilerinden kaynaklı çevresel etkileri tehlike arz ettiği ve ÇED raporunda toplam çevresel yükün belirtilmemiş olması önemli bir eksiklik oluşturmaktadır. Sonuç olarak, proje alanında dip taramasıyla birlikte kirlilik yükünün tespiti ve modellenmesi yapılması gerekmektedir.

3.3.Projenin Sucul ve Karasal Ekosistem Üzerinden Değerlendirilmesi

ÇED raporunda denizel ortamdaki flora-fauna türlerinin belirlendiği, gerekli ise tespit edilen türlere göre uygun tedbirlerin belirlenmesi veya projenin değiştirilmesi planlanmıştır. Fakat Nihai ÇED raporunda Limanın etki alanına girebilecek karasal ortamda yaşamlarını sürdüren flora-fauna türlerinin belirlenmediği ve gerek inşaat gerekse işletme sırasında flora-faunaya olan etkiler net olarak ifade edilmemiştir. Yapılacak dip taraması ve liman dolgusunun, sonrasında deniz trafiğinin flora ve fauna üzerinde direkt etkileri olup, ekosistemi değiştirerek, bölgedeki ve geniş çevredeki kumul sistemi üzerinde de etkileri olacaktır.

3.4.Projenin Karayolu Üzerine Etkileri ve Çevresel Açından Değerlendirilmesi

Nihai ÇED raporunda Karayolları Genel Müdürlüğü'nden alınan Karayolları Trafik Hacim Haritasına göre proje alanının dâhil olduğu en yoğun olan noktaya (3.126 araç) olduğu belirtilmiştir. Mersin Limanı'nın bulunduğu bölgedeki ağır taşıt hacmi (TIR) 3.846 adettir.

İnşaat Aşamasında dolgu inşaatı trafik hacim hesabı olarak günde 36 kamyon ile 143 sefer/gün yapılması planlanmaktadır. Buna göre inşaat çalışmaları mevcut karayollarında ağır taşıt trafik yükünü % 0,47 oranında artıracığı ifade edilmiştir.

İşletme aşamasında ise, projenin işletmeye geçmesi ile artan kapasitenin %50 daha artacağını varsayarsak 875 araçlık artış yaşanacağı belirtilmiştir. Buna göre kapasite artışı mevcut karayollarında ağır taşıt (TIR) trafik yükünü % 2,80 oranında artıracığı planlanmıştır.

ÇED raporunda verilen bilgiler nezdinde inşaat ve işletme safhalarında ortalama olarak kent içi özellikle serbest bölge-hal kavşağı ve mersin adana karayolu üzerinde günlük 1.000 araç ile trafik yükünü arttıracak faaliyet içerisinde olacağı anlaşılmaktadır.

İlgili projenin inşaat ve işletme aşamasında yaşanan çevresel etkilerin başında, iklim değişikliği, hava kalitesi, gürültü, su ve toprak kalitesi, biyoçeşitlilik ve arazi kullanımı

üzerindeki etkiler yer almaktadır. Artan gürültü seviyeleri üzerinde verimli arazi kayıplarına ve düşen arazi değerlerine sebep olarak kentsel çevre olumsuz sonuçlara neden olmaktadır.

Genel emisyon dağılımı içerisinde ulaştırma sektörünün payı ise (karayolu-havayolu-denizyolu-diğer ulaşım) toplam %24'tür. ÇED raporunda ortalama 1000 aracın kent ve alıcı ortama salınabileceği emisyon miktarı belirtilmemiş iklim değişikliği üzerine etkileri saptanmamıştır.

Ulaşım yatırımları aynı zamanda doğal bitki örtüsünü olumsuz etkilemektedir. İhtiyaç duyulan inşaat malzemeleri ve inşaat alanı için araziye ihtiyaç duyulması orman, tarım, mera gibi arazilerin kullanılmasına ve biyoçeşitlilik üzerinde baskı oluşmasına neden olmaktadır. ÇED raporunda işletme ve inşaat aşamasında karasal ve sucul ortamdaki çevresel etkilere değinilmemiştir.

Ayrıca Mersin Limanına gelen gemilerin oluşturacağı trafik yükü, emisyon salınımı ve deniz kirliliğini içeren çevresel etkiler ÇED raporunda yer almadığı anlaşılmaktadır. Genişleme Projesi kapsamında hazırlanan Nihai ÇED Raporun da daha önce gerçekleştirilen çalışmalar sonucunda doğal ortam bozulması, gemi trafiği, yoğun kullanım gibi etkenler ile biyolojik çeşitliliğin olumsuz etkilendiğine yer verilmiş ve gerçekleştirilecek olan çalışma sonucunda da daha çok çevresel etkilerin olması beklenmektedir.

Sonuç olarak: Liman genişleme projesi tasarlanırken taşımacılık sistemi ve altyapısının çevre ile uyumlu olması esas alınarak tasarlanmalı ve trafik yükünü ortadan kaldıracak önlemler ortaya konulmalıdır. Nihayetinde, ÇED raporunda trafik yüküne alternatif çözümler ve iklim değişikliğine olan etki düzeyi ortaya konulmamıştır.

4. MERSİN LİMANI PLANLAMA SÜRECİ TARIMSAL ÇERÇEVDE DENİZ EKOSİSTEMİNİN DEĞERLENDİRMESİ

Denizlerin kıyı kesimleri fiziksel, kimyasal ve biyolojik açıdan aktif alanlar olup, deniz canlıları için hayati önem taşımaktadır. Bu alanı yumurtlama, dinlenme ve beslenme amaçlı kullanılmaktadırlar. Güneş ışınlarının yayılımı, dalga hareketleri ile besin tuzlarının dağılımı, birincil üretimin yüksekliği, besin bolluğu vb. etmenler buraları deniz canlıları için bir çekim merkezi haline getirmektedir.

Kıyı alanları(Litoral), açık deniz alanlarına(Pelajik) kıyasla biyoçeşitliliğin yüksek olduğu önemli denizel alanlardır. Algler, deniz çayırlarının varlığı buraları omurgalı ve omurgasız türlerinin üreme ve yavrularının beslenme, barınma alanları olarak da öne çıkar. Kıyı alanları balıkların, omurgasız türlerin üreme ve yavru bakım alanları olmakla birlikte ekonomik değeri yüksek türlerinde beslenme alanları olarak kıyı balıkçılığı ile ticari balıkçılık sektörünün ilgi alanına girmektedir. Yavru balıklar kıyı alanlarında beslenerek hızla büyür ve sürüler oluşturarak açık deniz alanlarına göç ederler. Tüm bu alanda yapılacak her türlü kıyı doldurma faaliyetleri tüm su canlılarının beslenme, barınma üreme alanlarının tahrip olmasına neden olacaktır. Yapılacak dolgu işlemleri sırasında deniz tabanında yapılacak her türlü inşaat faaliyetleri ile dolguda kullanılacak malzemeler deniz suyunda bulanıklık oluşmasına neden olarak güneş ışınlarının derinlere inmesine engel olacak, bu durumda deniz algleri ile deniz çayırlarının fotosentez yapmasını engelleyerek ölmelerine neden olacaktır. Alglerin ve deniz çayırlarının yaşam fonksiyonlarının sonlanması, belirtilen türlere bağımlı yaşayan diğer türlerinde ölmesine neden olacaktır. Dolgu işlemi sırasında oluşacak gürültü, titreşim, bulanıklık, su kalitesinde düşüşler vb. etkiler nedeniyle kıyı alanlarında balıklar gibi hareket kabiliyeti olan canlılar ortamı terk edecekler fakat midyeler gibi bir yere tutunarak yaşayan veya hareket hızları düşük olan deniz salyangozları, deniz kestaneleri, deniz yıldızları gibi birçok türünde ölmesine neden olacaktır.

Deniz canlıların çeşitliliği ve sayısı günden güne azalıyor. Kıyısal zona müdahaleler sonucunda kıyıda yaşayan canlılar yeni yaşam alanları arayışına girmektedirler. Özellikle kıyılarda yaşayan dip balıklarının stokları oldukça hassastır. Kıyı dolguları avlanabilen balıkların stoklarını ve tür çeşitliliğini azaltmakla birlikte belli türler için yok olma oluşturabilmektedir. Bütün canlıların tek bir ekosistemin parçası olduğu düşünüldüğünde bu durum zincirleme bir şekilde besin piramidinin en üst noktasında yer alan insanlara kadar ulaşmaktadır. Yapay dolgular nedeniyle deniz seviyesi yükselmesi antropojenik olarak hızlandırılmaktadır. Deniz kıyıları yıllarca uygulanan yanlış kıyı yapılaşmaları sonucunda ekolojik yapısı bozulmakta ve deniz kıyılarında uygulanan dolgu yöntemleri deniz ekosistemine, biyoçeşitliliğe, deniz canlılarının üremesine zarar vermektedir.

Sonuç olarak, Liman Genişleme sahası için gerçekleştirilecek olan dolgu işlemleri ile birlikte; deniz ekolojisindeki biyoçeşitliliği etkileyeceği ve sucul ekolojide yaşlanabilecek bir bozulmanın asla kabul edilmeyeceğini belirtmek isteriz.

5. MERSİN LİMANI PLANLAMA SÜRECİ KIYI YAPILARI ÜZERİNDEN DEĞERLENDİRMESİ

Mersin Kruvaziyer ve Konteyner Limanına “İlave Dolgu ve Yeni Bir Kurvaziyer Liman Yapımı” ile “Ana mendirek ’in 100 m kısaltılması” işlemlerine yönelik Çed raporu incelenmiştir.Yapılacak işlemlerin inşaat mühendisliği alt uzmanlık olan kıyı-liman uzmanlığına yönelik olması nedeniyle görüşlerimiz içeren raporumuza göre;

Kıyı Mühendisliği farklı disiplinlerin birlikte çalıştığı ve kıyı yapılarının doğa ile uyumlu planlandığı ve tasarlandığı bir mühendislik dalıdır. Genelde inşaat mühendisliği temel konularının üzerine kurulan bir uygulama alanı olan kıyı mühendisliği, kıyı alanında “dalga yapı-çevre” etkileşimini inceleyen, “koruma-kullanma” dengesini sağlayacak biçimde kıyılardan maksimum faydanın sağlanması için rapor konusu incelenen proje kapsamında yer alan dalgakıran ve liman yapıları gibi birçok deniz yapısının planlanması ve tasarımını da içeren, kıyı ve denizdeki doğal kaynakların insanlık hizmetinde kullanılmasında “doğa-insan” etkileşimi dengesini sağlayarak “sürdürülebilir gelişme” ilkelerini esas alan ve kıyı alanlarının yönetimi ile ilgili bir bilim dalıdır.

Bu açılardan bakarak, Çed raporu tarafımızca incelenmiştir. Proje konusu olan Mersin Kruvaziyer ve Konteyner Limanı için 18.09.2009 tarihinde 2 ana alanda ilave dolguyu kapsayan toplam 123.677 m² lik alana sahip ilave dolgu alanlarının yapılması için ÇED Olumlu kararı alındığı görülmektedir. Bu alandan 27.912 m² ’lik alan inşası tamamlanarak işletmeye açılmıştır. Geriye kalan 95.765 m² (1.320 m² +94.445 m²)’lik alanda ise dolgu alanlarının plan onay aşamasında yapılan detaylı mühendislik çalışmaları sonucunda gerek ana mendirek alanı içerisinde kalan Mersin Limanı’na gelecek gemiler ile Ataş ve Petrol ofisi iskelelerine yanaşacak gemilerin manevra güvenliğinin sağlanabilmesi gerekse yapılacak dolgu maliyetinin uygulanabilir limitler dışında olduğu tespit edilmesi sebebi ile herhangi bir inşaat çalışması yapılmayarak bu alanların yapımından vazgeçilmiştir.

Bu proje kapsamında ise; ÇED Olumlu kararına göre inşası tamamlanmış olan 27.912 m² ’lik alanın güneyine ve batısına toplam 176.335 m² (164.490 m² konteyner limanı dolgusu + 11.845 m² kurvaziyer liman dolgusu olmak üzere toplam 176.335 m²)’lik ilave dolgu alanı yapılacaktır.

Proje kapsamında yeni yapılacak dolgu nedeniyle, liman kurvaziyer özelliğini yitirecektir. Bu nedenle, bu alanın yerine alanın güneyinde yeni yapılacak dolgu üzerinde

(176.335 m² dolgu alanına dahil) 11.845 m² 'lik alana sahip yeni bir kurvaziyer liman oluşturulacaktır. Ayrıca, yapılan modelleme çalışmaları sonucunda gemilerin rahatça yanaşabilmesi için 2370 m x 8 m ebatlarında olan ana mendirek (doğu mendireği) 100 m kısaltılarak 2270 m x 8 m ebatlarına indirilecek ve limana yanaşacak daha büyük gemilerin draft derinliğini sağlamak için alanda dip taraması yapılacaktır.

Kıyı yapılarımızın, dalga, akıntı ve deprem yüklerine karşı hizmet süreleri boyunca güvenle hizmet vermeleri istenir. Bu yükler altında tasarımları, doğanın düzensiz yükleri ile etkileşimi altındaki davranışları nedeniyle oldukça karmaşık hale gelmesi nedeniyle laboratuvarlarda fiziksel model deneylerinin yanı sıra karmaşık tasarımlar sayısal modelleme teknikleri ile çözülebilmektedir. Her iki modelleme tekniğinde doğru sonuçlara ulaşılması için bu esaslarda verilen temel gereksinimlere uyularak, saha ölçümleri de yeterli ve uygun süreleri kapsayacak biçimde özenle yapılmalıdır. Ancak ÇED raporunda mevcut eski yapı ile yeni yapılacak yapının davranışına ve detayına yönelik herhangi bir bilgi görülmemiştir.

2009 yılında yapılan onaylı ÇED raporunda belirlenen liman alanının tamamının yapılmasından vazgeçilme nedeninin plan onay aşamasında yapılan detaylı mühendislik çalışmaları sonucunda gerek ana mendirek alanı içerisinde kalan Mersin Limanı'na gelecek gemiler ile Ataş ve Petrol ofisi iskelelerine yanaşacak gemilerin manevra güvenliğinin sağlanabilmesi gerekse yapılacak dolgu maliyetinin uygulanabilir limitler dışında olduğu tespit edilmesi sebebi ile olduğu ÇEDraporunda belirtilmiştir.

Yalnızca 12 yılda bile yetersiz görülerek inşa edilmeyen bir projenin benzerinin, günümüzde liman eki yapılması suretiyle hem de yapı maliyetini daha artıracak bir biçimde yapılması, önümüzdeki 12 yıl sonra da yetersiz hale geleceğini göz önüne sermektedir.

Kıyı ve Deniz yapılarına yönelik yatırımlar ülke ekonomileri ve sosyal refah düzeylerinin artırılması açısından önemli ve maliyeti yüksek yapılardır. Bu nedenle yapılacak yatırımların ekonomik ve doğa ile uyumlu olmasına özen gösterilmelidir. Mühendislik yapılarımızın kısa süreli çözümlere yönelik inşa edilmesi, yatırımların uygun olmayan yerlere yapılması geri dönüşü olmayan sonuçlar doğuracaktır. Kıyı liman yapılarının ömrünün ve hizmet karşılama sürelerinin kısa vadeli çözümlene yolu ile değil, kalıcı çözüm yolu ile planlanması ve inşa edilmesi gerekir. Bu nedenle söz konusu ÇED raporundaki yapılaşmanın yerine önümüzdeki dönemlerdeki ihtiyacı da karşılayacak şekilde yeni bir liman yapılması, yani kentimizin üst ölçekli planlarında bulunan liman konumunda yapılması uygundur.

6. MERSİN LİMANI PLANLAMA SÜRECİ DENİZ İÇERİSİNDEKİ KİMYASAL ATIKLAR ÜZERİNDEN DEĞERLENDİRMESİ

Mersin İli, Akdeniz İlçesi, Mersin Limanı içerisinde yer alan Mersin Kruvaziyer ve Konteyner Limanına “İlave Dolgu ve Yeni Bir Kurvaziyer Liman Yapımı” işi ile ilgili ÇED dosyası üzerinde yapılan incelemelerde dikkatimizi en çok çeken detayların başında dip tarama sedimanının analiz sonuçlarında tehlikeli madde olarak sınıflandırılması ve sedimanın **asbest** içermesidir.

Asbest lifsi ve kristal yapıya sahip; magnezyum silikat, kalsiyum magnezyum silikat, demir mag- nezyum silikat ve kompleks sodyum demir silikat bileşimi şeklinde bulunan bir grup mineraldir. Çok az asbest lifi konsantrasyonları bile akciğerlerde yara benzeri dokuların oluşmasına ve sürekli nefes olma zorluklarına (asbestozis) yol açmaktadır. Bu durum daha uzun vadede akciğer kanseri veya solunum organlarını çevreleyen tabakalarda görülen kanserlerle (mezotelyoma) sonuçlanabilmektedir.

Mezotelyoma (akciğer zarı kanseri), akciğer kanseri, gırtlak kanseri, yumurtalık kanseri ve asbestozis ile asbest maruziyeti arasındaki doğrudan ilişkisinin anlaşılması sonucunda birçok ülkede asbestin kullanımı yasaklanmıştır. Ülkemizde de 31.12.2010 tarihinden itibaren her türlü asbest mineralinin ticari ve sanayi kullanımı yasaktır.

Bu yasaklamaya karşın daha önce kullanımda olan asbestin değişik ürünlerdeki varlığı ve bu ürünlerin gündelik hayattaki dolaşımı devam ettiğinden endüstriyel asbest maruziyetinin neden olduğu riskler ülkemizde güncelliğini hala korumaktadır. Temel olarak ticari ve endüstriyel olarak kullanılan farklı formlarda bulunan asbest minerallerinin ticari adları:

| <i>Serpantin Grubu Asbest Mineralleri</i> | | |
|---|-----------------------|---------------------|
| 1 | <i>Krizotil</i> | <i>Beyaz Asbest</i> |
| <i>Amfibol Grubu Asbest Mineralleri</i> | | |
| 1 | Krosidolit | Mavi Asbest |
| 2 | Amosit | Kahverengi Asbest |
| 3 | Antofillit | |
| 4 | Aktinolit Tremolit | |

Tablo 2. *Serpantin Grubu Asbest Mineralleri*

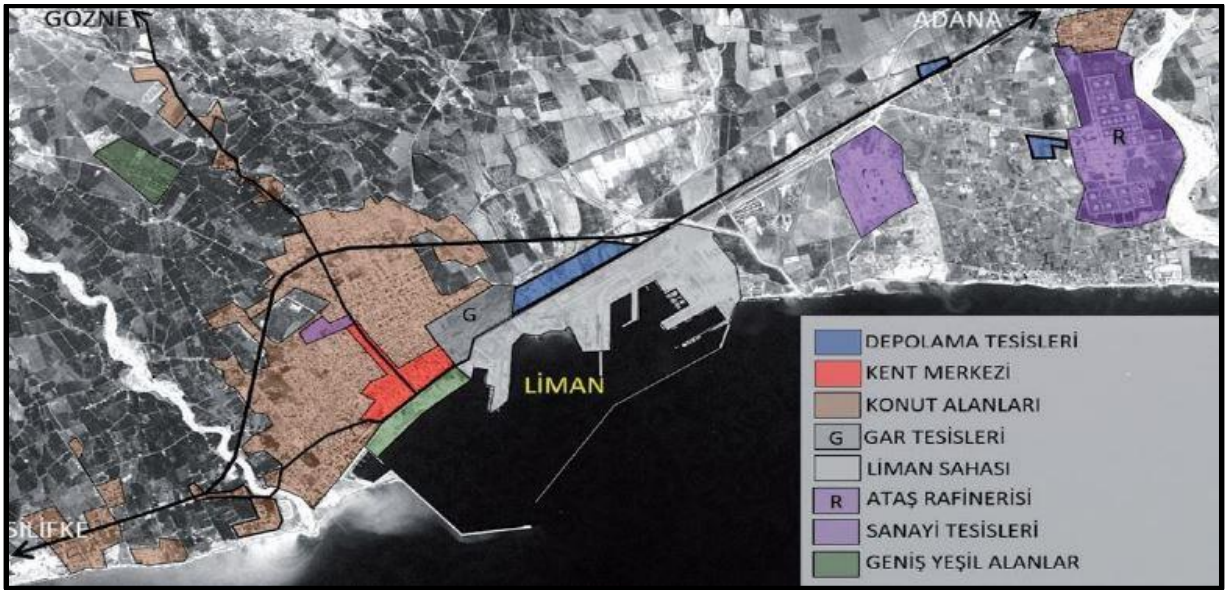
Bu gruptaki mineraller endüstriyel ve ticari açılardan aynı derecede öneme sahip değildir. Krizotil, krosidolit ve amosit'in endüstriyel kullanımı daha yaygın olmakla birlikte yine de 1900-2003 arasında gerçekleşen dünya asbest ticaretinde ve kullanımında liderlik %96'lık bir pay ile krizotile yani beyaz asbeste aittir.

Bugün gelişmiş ülkelerde ve ülkemizde kullanımı yasaklanan asbestin dünya ticaretinde %96'lık paya sahip olan türü beyaz asbesttir. Akciğer kanseri, akciğer zarı kanseri ve yukarıda saydığımız diğer kanser türleriyle direk olarak ilişkisi kanıtlanmıştır. Mersin Limanı ilave dolgu alanı projesi için hazırlanan ÇED raporunda yapılan karot analizlerinde deniz dibi sedimanında beyaz asbeste rastlanmış ve bu itibarla tehlikeli atık sınıfına girer. Bu kadar yaygın bir kullanım boyutuna ulaşmış beyaz asbestin sadece akarsu ve derelerle Mersin Körfezine ve Limanına taşınmış olması dışında geçmiş yıllarda dökme yük şeklinde taşınan çimento vb. ticari yüklerle de denize karışmış olması ihtimalini göz önünde bulundurmak gerekmektedir.

Deniz dibi taraması yapılacak alan ÇED raporunda Proje kapsamında toplam 2.120.000 m² alanda toplam 3.283.046 m³ dip taramasının yapılacaktır. Rakamın büyüklüğünü gözünüzde canlandırabilmeniz açısından ölçeklendirecek olursak en uzun dingilli bir harfiyat kamyonu 25 m³ toprak almaktadır. Bu ölçeklendirmeden yola çıkarak toplan taranacak alandan çıkarılacak büyüklük 131.322 adet kamyona tekabül etmektedir.

Ayrıca yine ÇED raporunda belirtilen karot analizlerinde 2 metre derinliğe kadar numune alınabilirken dip sediman yapısından ötürü bu derinliklere Mersin Limanı içerisinde ulaşamadığıdır. Toplam taranacak alan ve hacim üzerinden yola çıktığımızda rıhtım önleri, gemi manevra alanı ve yaklaşım kanalında 2 metrenin çok üstünde derinleştirme çalışmaları yapılacağı kesindir. Dip taramasında asbest çıktığı ve bunun tehlikeli atık olduğu ÇED Raporunda kesinleşmiş olmasına rağmen deniz dibinde yapılacak bu tarama ile daha derinlerde içeriği belki çok daha yüksek oranlarda asbest ve farklı kimyasal kirlilikler içerebilecek olan alan deniz dibi taramasıyla tüm liman içerisine ve döküm sahasına dağılacaktır. Dip tarama işlemi deniz tabanında temel olarak derinlik arttırmak amacı taşıdığından dipteki bu sedimanın bulunduğu yerden çıkarılması ve yeni dökü sahasına taşınması işlemi sürecinde deniz içerisinde tahmin edilemeyecek boyutta alanlara dalga akıntı ve rüzgar hareketleriyle yayılma ihtimali içermektedir.

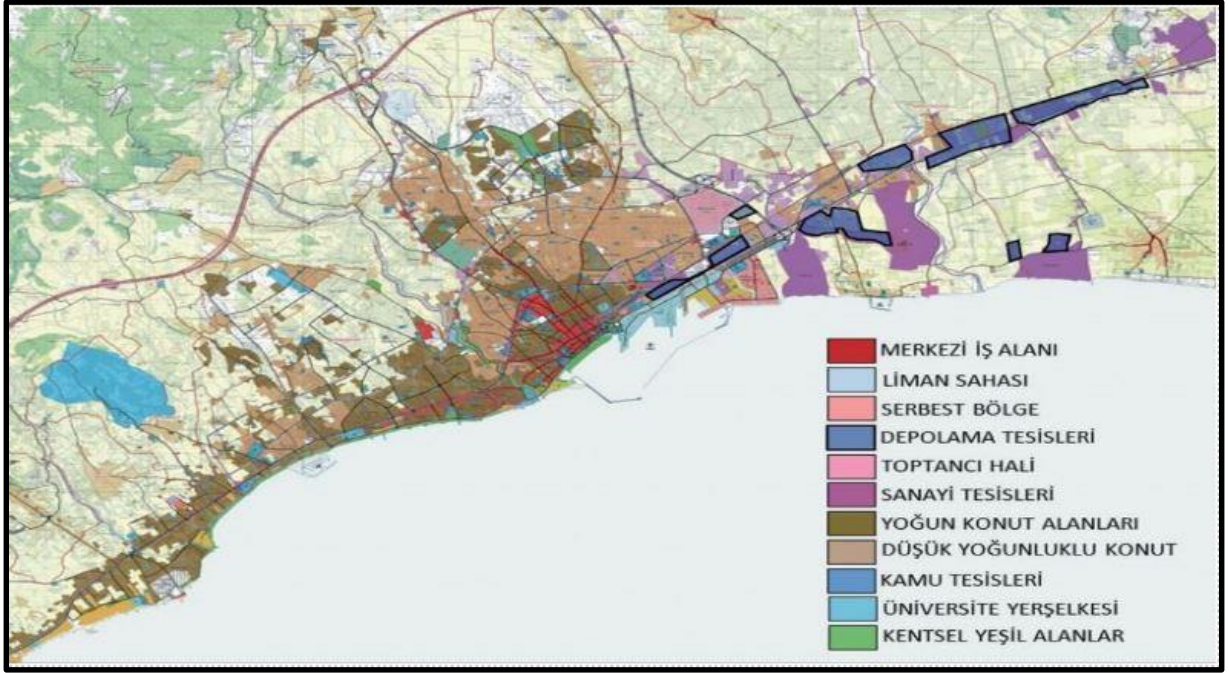
Planlı büyüme, ilkeli büyüme, yerleşik toplumların olmazsa olmazıdır. Yasal boşluklardan faydalanarak veya vazgeçilmezliğini kullanarak ya da arkasındaki güce dayanarak salt kendi gelişimini esas alan ve geride kalanları mutsuz kılmak sürdürülebilir bir gelişme yöntemi olamaz. 1948 yılında yapılan plan da görüleceği gibi ihtiyaç doğrultusunda, gelişmeye açık, doğuya doğru konumlanan bir gelişim öngörülmüştür. Kentsel büyümenin korkularından ve kaygılarından uzak bütüncül bir kentleşme anlayışının olduğu bir dönem olarak görülmektedir. Şekil 13.'de belirtildiği gibi konut alanları kuzey ve doğuya doğru yer seçimi gerçekleşmiş, depolama alanları doğuda demiryolu etrafında yer almış, rıhtımlarda depolama maliyetinden dolayı ön görülmemekte ve merkezi iş alanları iskelelerin hemen gerisinde oluşmuştur.



Şekil 14. Mersin Kent Merkezi Gelişim Projeksiyonları

Kentin lojistik gelişimi ve yapılı çevre etkileri 1962 yılından itibaren limanın faaliyete geçmesiyle hızlanmıştır. Bu dönemde liman sahasının genişlemesi, karayolu ulaşımının ve liman işlem hacminin artması ile birlikte artık limanın kentten uzaklaşması veya kentin limandan uzaklaşması eğilimi başlamış bulunmaktadır.

Bu dönemde ticaret ve konut alanları kuzeye ve batıya gelişme eğilimi devam etmiştir. Devamında ulusal politikalara paralel olarak kent ekonomik ve fiziksel açıdan gelişmesini devam ettirmiştir. Buna etken konulardan biride serbest bölge kararıdır. Bu durum 1990 yılındaki yerleşim haritasında devam ettiği görülmektedir.



Şekil 15. 1990'lı Yıllardaki Mersin Kent Merkezi Gelişim Projeksiyonu

1996 yılında kentin gelişimini etkileyen yine önemli yatırımlar başlamıştır. Kentin doğusunda 23 km Mersin –Tarsus OSB, 2004 de Ataş Rafineri kapatılarak sadece yakıt depolamaya geçmiş, yeni özel petrol depolama ve ithalat yapan firmalar gelmiş, limanın doğusunda sanayi ve depolama tesisleri kurulmuş, kentin kuzey ve batı kesiminde ise yine konut gelişimi devam etmiştir. Bu gelişim Mersin Üniversitesi Çiftlikköy Yerleşkesinin kurulmasıyla hızlanmıştır.

2007 yılında Mersin Limanı özel sektöre devredilmesiyle limanın işlem hacminde hızlı bir artış gerçekleşmiştir. Bu dönemde 2. Organize ve Küçük Sanayi Siteleri doğuya doğru büyürken konut kuzey ve batıya büyümesi devam etmektedir. Nihayetinde, 17.10.2008 de kurvaziyer liman alanı olmasına karar verilmiştir. Devamında oluşan ihtiyaçtan dolayı

TMO rıhtımının yanında 94.445 m² lik rıhtım öngörülmekte. Ancak daha rantabil olmaması sebebiyle şu an dayatılan rıhtımla karşı karşıya kalınmış durumdadır.

Dünyanın ünlü liman kentlerinin Mersin'deki gibi kent merkezleri ile bütünleşmiş limanların bulunduğu gelişmiş örneklerinde, liman sahası planlanmasında merkez ve kentsel yerleşik alanların dışına yönelme eğilimleri ve planlama stratejileri geliştirildiği, kent içinde kalan limanların genişleme alanlarının kentin dış bölgelerinde belirlendiği bilinmektedir. Çağdaş ülkelerde liman sahası planlamasında kent dışına yönelme söz konusudur. Kent içinde kalan limanların genişleme alanları kentin dış bölgesinde belirlenmektedir. Bu konuda en iyi örnek işlem hacmi Mersin Limanının yaklaşık 10 katı daha fazla olan Barcelona Limanıdır. Liman sahası Mersin limanının 3 katı olmasına rağmen işlem hacminin 10 katı olması verimli ve etkin bir şekilde kullanıldığını göstermektedir. Barcelona limanı zaman içinde batıda kent dışına doğru genişletilirken eski liman alanları kentsel kullanımlar için ayrılmış, yat limanı, turizm tesisi ve benzeri kentsel tesisler yapılmıştır.

Nihayetinde, görülmüştür ki kentimiz bir kez daha stratejik kararlar üzerinden değil belirli grupların öngördüğü hedefler üzerinden kentsel kararlar üretmeye ve uygulamaya çalışılmaktadır. Çağdaş ve Modern liman kentlerinde liman alanları düzenlenir iken sadece deniz içerisinde yapılacak dolgu alanlarının teknik özellikleri değil sosyo ekonomik, çevresel ve kentsel kaygılar ele alınarak planlanmaktadır.

Yapılması düşünülen dolgu alanı ile sadece deniz içerisinde bir takım imalatlar planlanmakta bu planlar üzerinde kentimizin tarihsel açısından en önemli simgelerinden olan Mersin Limanının kent ile olan kentsel ilişkileri göz ardı edilmektedir.

Mevcut limanın batı istikametinde gelişmesi Atatürk Parkı gibi şehrin simge rekreasyon alanının silüetini etkilemesi, dolgu alanının kentimizin en önemli ve en yoğun bulvarlarından İsmet İnönü Bulvarı ve şehrin doğu girişinin ulaşım sistemine yük getirmesi kentsel anlamda sorunların ortaya çıkmamasını talep ediyoruz.

İlgili proje kapsamında fiziksel olarak parka müdahale gerçekleştirilmeyecektir. Ancak, bu kaçınılmaz yakınlığın ve içtenliğin geçmişten günümüze Mersin kent merkezinde aidiyetlik duygusu çerçevesinde izleri olan yurttaşların kentliliğini sürdürmesi, insan figürü olarak orada olmasının bile yadırganacağı ruh halini yaratmaktan öteye bir sonuç olmayacak ve kentlinin orada var olma sebebini ortadan kaldıracaktır.

176 bin m² lik rıhtım, depolama ve lojistik sürecini büyük ölçüde kendi bünyesinde çözerek bölgede bulunan yıllardır oluşan nakliye, depolama firmalarının da büyük ölçüde var olma sebeplerini ortadan kaldıracaktır.

Mersin Limanının Atatürk Limanına doğru batı aksta genişlemesiyle, liman dışı ambar ihtiyacı ortadan kalkacak ve lojistik ve depo olarak kendi içinde döngüsü olan hangar ve konteyner dağlarıyla kentin güneyinde bir heyula olmaktan öteye bir şey ortaya koymayacaktır.

6. MERSİN LİMANI PLANLAMA SÜRECİ SONUÇ VE DEĞERLENDİRME

TMMOB Mersin İl Koordinasyon Kurulu olarak kentimize yapılması düşünülen her projenin sonuna kadar takipçisiyiz. **Bu bağlamda Mersin ili Akdeniz İlçesi TCDD Limanı Kurvaziyer ve Konteyner Limanı 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı ve ÇED süreci** kapsamlı bir şekilde incelenmiş ve teknik rapor oluşturulmuştur. Rapor sonucunda görülmüştür ki kentimiz üzerinde bir kez daha stratejik kararlar nezdinde değil belirli grupların öngördüğü hedefler üzerinden kentsel kararlar üretmeye ve uygulamaya çalışılmaktadır.

Çevre Düzeni Planlarında Ana Konteyner Limanı (Çevre Düzeni Planında önerilen liman alanı) amacıyla mekânsal kararlar üretilmesinin amacı mevcut limanın kentsel anlamda taşıma kapasitesine ulaşmasından kaynaklanmıştır.

Çağdaş ve Modern liman kentlerinde liman alanları düzenlenir iken sadece deniz içerisinde yapılacak dolgu alanlarının teknik özellikleri değil sosyo ekonomik, çevresel ve kentsel kaygılar ele alınarak planlanmaktadır.

Yapılması düşünülen dolgu alanı ile sadece deniz içerisinde bir takım imalatlar planlanmakta bu planlar üzerinde kentimizin tarihsel açısından en önemli simgelerinden olan Mersin Limanının kent ile olan kentsel ilişkileri göz ardı edilmektedir.

Limanın yapılacak olan dolgu alanları ile kapasitesi artırılmakta ancak ulaşım sisteminin çözümü düşünülmemektedir.

Proje ile Kurvaziyer gemileri için bir alan oluşturulmakta ancak kara tarafında bu gemilerin hizmet alacağı herhangi bir transit yol, otopark alanı bulunmamaktadır. Kurvaziyer

gemileri Atatürk Parkının bitim noktasına yanaşacak ve devamında neler olacağı bilinmemektedir.

ÇED raporu ele alındığında özellikle denizin içerisinde yer alan asbest varlığı ve deniz canlılarının etkilenme riskide projenin riskini göz önüne çıkarmaktadır.

Sonuç olarak Kentimiz bir liman kenti olduğu ve kentimizin 150 yıllık gelişiminin en önemli aktörü Mersin Limanı olduğu açıktır. 150 sene önce iskeleler ile başlayan bu süreç Mersinlilerin bir liman kültürü ve altyapısı kazanmasını sağlamıştır.

Mevcut limanın batı istikametinde gelişmesi Atatürk Parkı gibi şehrin simge rekreasyon alanının silüetini etkilemesi, dolgu alanının kentimizin en önemli ve en yoğun Bulvarlarından İsmet İnönü Bulvarı ve Şehrin doğu girişinin ulaşım sistemine yük getirmesi kentsel anlamda sorunların ortaya çıkmamasını talep ediyoruz.

TMMOB Mersin İl koordinasyon kurulu olarak kentimize yapılacak yatırımların üst ölçek planlarla ve stratejilerle belirlenmesi gerektiğini savunuyoruz. Kentsel anlamda taşıma kapasitesini sağlamış Mevcut Limanımızın mevcut hali ile kalmasını şehrimizin yaklaşık 40 yıldır beklediği ve talep olduğu üst ölçek planlarda yer tespiti yapılan Ana konteyner limanının bir an önce yatırım programına alınmasını talep etmekteyiz.

Saygılarımızla

TMMOB Mersin İl koordinasyon Kuruluna Bağlı Odalar