



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Gerekçesini ekte sunduğumuz, Karadeniz Sahil Yolu ile ilgili sorunların ve sıkça tekrarlanan sel felaketlerinin nedenlerinin tespit edilerek, çözüm önerilerinin araştırılması ve bunun için yapılacak yasal düzenlemeler dahil olmak üzere, alınacak önlemlerin tespiti için Anayasanın 98'inci İç tüzüğün 104 ve 105'inci maddeleri gereğince Meclis Araştırması açılmasını arz ederiz.

Ali İzzet ÖZTÜRK²
Mersin

Selahattin KARAAHMETOĞLU¹
Giresun Milletvekili

İlhan DEMİRCİ³
İhsan ÖZKES⁴
İstanbul Mu

Ergin AÇTAY⁵
Sinop Mu.

Ar. Bülent Acar⁶
Antalya Mu.

AYDIN NARIN⁷
BAĞCISI

Erdal AKBİNGER⁸
İzmir Mu.

Bülent Tezcan⁹
Aydın

Namık Akarçaya¹⁰
Balıkesir Mu.

Serhan Tandoğan¹¹
İst. Mu.

R. Askin TÜRELİ¹²
İzmir Mu.

Fatih TUNAY¹³
İSTANBUL MU.

Fatih¹⁴
Antalya Mu.

İzmir Mu

GEREKÇE

Karadeniz Sahil Yolu; yaklaşık 20 yılda tamamlanan 2007 yılında eksiklikleri ile hizmete açılan, bazılarının Cumhuriyetin en Büyük Projesi olarak adlandırdığı fakat siyasi, ekonomik ve hukuki süreçleri ve en önemlisi çevresel sorunları ile tartışılmaya devam eden bir projedir. Ülkemizin az gelişmiş bölgelerinden biri olan Karadeniz' in halkı yol ile gelecek zenginlik beklentisiyle, projenin ekolojik dengeyi bozacağı, dere yataklarının denize erişimini engelleyeceği, sahil ile denizin bağlantısını kesmenin sonucunun ağır bedellerle ödeneceği yönündeki uyarılara rağmen yolun yapımını desteklemiştir.

Çünkü, 542 km uzunluğunda yol yatırımı ile 6 il, 63 ilçe, 17 belde 2 havalimanı ve 9 liman bu sayede gelişecek ekonomik refaha kavuşacaktı. 27 km uzunluğunda 263 köprü, 41 km uzunluğunda 12 tek tüp tünel, 18,5 km uzunluğunda 20 çift tüp tünel ile şehirler bağlanmaya çalışılmıştır. Başlangıçta 800 milyon dolar maliyet tahmin edilen yolun 4,2 milyar dolar yaklaşık bir maliyetle bitirilmiş olmasının yanında doğanın katledilmesini de beraberinde getirmiştir.

Bir tek Ordu İlimiz kent merkezinden geçmeyen sahil yolu Gülyalı İlçesinden Artvin iline kadar denizle kentlerimiz arasına duvar örerek ilerlemiştir. Şehirlerin deniz ile bağlantısının yok edilmemesinin, falezlerin, kıyıların korunmasının mümkün olduğu gerek mahkeme kararları ile gerek konunun uzmanlarınca defalarca vurgulanmıştır. Hatta Sayıştay'ın 2006 tarihli 'Kıyıların Kullanılmasının Planlanması ve Denetimi' başlıklı raporunda şöyle denilmektedir: 'Karadeniz Sahil Yolu'nun bir kısmı eski dolgular üzerinden geçirilmiş, bir kısmı için ise plansız şekilde yeni dolgular yapılmış, planların sonradan onaylandığı anlaşılmıştır. 3621 sayılı Kıyı Kanununda yer alan 'Taşıt yolları, sahil şeridinin kara yönünde yapı yaklaşım sınırı gerisinde kalan alanda düzenlenebilir' hükmüne uyulmadığı belirlenmiştir. Karadeniz Sahil Yolu'nda dolgu yapımı öncesinde detaylı araştırmalar yapılmamış, dolguların hangi bölgelerde ne miktarda yapılacağı, çevreye etkilerinin ne olacağı belirlenmemiştir'.

Proje, balık türlerinden sudaki mikroorganizmalara kadar denizdeki ve kıyıdaki bütün canlı türlerini etkilemiştir. Öte yandan dere yataklarının denize doğal erişiminin engellenmesiyle, büyük zararlar veren su baskınları yaşanmaktadır. Bunu takdir-i ilahi kabul edenler insan eliyle felaketleri hazırladığımızı unutmaktadırlar. Yapım sürecinde bilimsel çalışmalar yaparak, raporlar yayınlayan, iptal davaları açan, protestolarla uyarılar yapanlar provokatör olarak gösterilmiştir. Hatta Üniversitelerimiz tarafından daha ekonomik ve doğaya uyumlu projeler hazırlanmış fakat dikkate alınmamıştır. Yargının 'mevzuata uygun değil' dediği, 'kamu yararına aykırı' dediği projeler yargı ayaklar altına alınarak uygulanmıştır. Yargının hızı iş makinelerinin yanında yavaş kalmış, inşaatlar bitmiş, fakat yargı süreci bitmemiştir.

Çevresel değerlendirme analizleri, sosyal fayda analizleri yapılmadan bölge belediyeleri ile eşgüdüm sağlanmadan yüklenici firmaların insafına bırakılan yol Karadeniz Bölgesi insanına değil inşaat firmalarına kazanç sağlamıştır. Yolun güzergahı konusuna dahi neredeyse müteahhitler karar vermişlerdir.

Uzmanlara göre Karadeniz artık lineer (çizgisel) bir kent halini almıştır ve en kötüsü geri dönülemez bir aşamaya gelinmiştir. Kıyı kanununun uygulamasına dair yönetmelik yok sayılarak, çığnenerek kentsel yerleşimler deniz tarafından geçilmektedir. Karadeniz sahil yolu, dehşet verici bir yanlış simgelemektedir. Bir tarafı deniz olan bu yol; Karadeniz kıyıları boyunca sadece burunları, koyları, kumsalları, falezleri tahrip etmekle kalmamış; yapılaşmayı da üzerine çekerek Samsun Sarp arasının çizgisel (lineer) bir kent haline gelmesine neden olmuştur. Ayrıca doğayı hiçe sayan bu proje ne mühendisliğe ne inşaatçılığa ne de şehir plancılığına uygun değildir. Özellikle yanlış mühendislik planlamaları nedeniyle kent merkezi geçişlerinde kodların yolun zemin seviyesinin yukarıdan geçmesi sonucunda yağın yağmurlar sonrasında derelerden taşan sular denize ulaşamamakta ve kent merkezlerinde büyük tahribatlara neden olmaktadır. Karadeniz Bölgesi yurdumuzun en fazla yağış alan bölgesi olmasına rağmen sahil yolunda bu durumun hiç dikkate alınmadığı yaşananlarla ortaya çıkmaktadır. Giresun ilimizde geçtiğimiz yıllarda yaşanan seller ve en son Rize ilimizde yaşanan sel göstermektedir ki yol bu şekliyle var olduğu müddetçe felaketler yaşatmaya devam edecektir. Uzmanlar yolun şehirlerin önünden yüksek dolgularla geçmesinin yanlış olduğunu belirtmektedirler. Bu yolun yerleşim birimlerinin arkasından geçmesi gerektiğini fakat bunun pahalı bulunarak sahilin doldurulduğunu iddia etmektedirler. Hal bu ki deniz dolgusu daha pahalıdır ve ızgara sistemi ile yüksek yağışları tahliye etmenin mümkün olmadığı konunun uzmanı kişilerce defalarca açıklanmıştır.

TMMOB , ilgili meslek odaları ve duyarlı kesimlerin tümü tarafından barındırdığı yanlışlar ve olası riskleri defalarca gündeme getirilen Karadeniz Sahil Yolu, önünde set oluşturduğu tüm Karadeniz şehirlerinde her kuvvetli yağış sonrasında sel baskınları yaşanmasına, can ve mal kayıplarına neden olmaya devam edecektir. Ayrıca derin yarmalar ile yamaç dengeleri bozulmuş ve 'Heyelan Topuğu' ile oynanmış araziler kolayca kaymakta ve heyelanlara sebebiyet vermektedir. Bu koşullar göz ardı edilerek yeniden deniz dolgusu ile yol onarılmaya çalışılmaktadır. Karadeniz Sahil Yolu kent içi geçişlerinin alternatiflerinin hızla projelendirilmesi kentler ile Karadeniz arasındaki setin ortadan kaldırılması ve yağmur sularının denize erişiminin kolaylaştırılması gerekmektedir. Gerekli tedbirler alınmaz, yolun teknik ve mühendislik yanlışları ortaya çıkarılmaz ise kentlerimizi baraj gölüne çeviren Karadeniz Sahil Yolu kaynaklı can ve mal kayıpları yaşanması kuvvetle muhtemeldir. Tüm bu hususların dikkate alınarak gerekli alternatif projelerin hayata geçirilmesi, sorunların araştırılması ve alınacak önlemlerin belirlenmesi amacıyla bir Meclis Araştırması açılması gerekmektedir.

10/305

