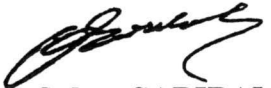




TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Çevre ve Şehircilik Bakanı Sayın İdris GÜLLÜCE tarafından yazılı olarak cevaplandırılmasını, Anayasanın 98. ve İçtüzüğü'nün 96. maddeleri gereğince saygıyla talep ederim.


Orhan SARIBAL
Bursa Milletvekili

Samsun'dan Hopa'ya kadar Karadeniz yaylarını birbirine bağlayacak “Yeşil Yol” Projesi, kamuoyunda yeni bir tartışma yarattı. Basından edinilen bilgiye göre; 2018'de tamamlanması öngörülen yol ağının yaklaşık 2.600 km uzunluğunda olacağı tahmin ediliyor. Asfaltla kaplanacak yol ağı üzerindeki 40 noktada turistik tesislerin inşası planlanıyor.

Söz konusu yol projesine konu olan Doğu Karadeniz Dağları, bilimsel kaynaklara göre, biyolojik çeşitlilik ve doğal hayat açısından dünyanın 200 önemli ekolojik bölgesi arasında yer alan Kafkasya'nın en önemli parçalarından biridir. Bölge bu özelliğini, Avrupa'dan Orta Asya'ya uzanan geniş bir coğrafyada, bütünselliğini nispeten koruyan (küçük parçalara ayrılmamış) ve son buzul çağından bu yana görece el değmemiş doğal ekosistemlerine borçludur. Dünya Doğayı Koruma Birliği'nin (IUCN) Kırmızı Listesi'ne göre bu bölgede en az 50 canlı türü küresel ölçekte tehdit altındadır. Botanik bilimi açısından bir “Önemli Bitki Alanı” olan Doğu Karadeniz Dağları, 2'si küresel 80'i Avrupa ve 214'ü ulusal ölçekte olmak üzere toplam 296 tehlike altında bitki türüne ev sahipliği yapmaktadır. “Ilıman kuşak yağmur ormanları” niteliğine sahip ve 1996 tarihli bir araştırmaya göre yüzde 12 oranına inmiş olan Doğu Karadeniz'in doğal yaşlı ormanları bu tür müdahalelerle tükenmenin eşiğine gelmiş durumdadır. Küresel göç yollarından biri üzerinde yer alan bölge aynı zamanda bir Önemli Kuş Alanı'dır. Bu özellikleri ile bölge adeta bir laboratuvar niteliğindedir. Bu nedenle bölgede çok sayıda milli park, tabiatı koruma alanı, tabiat parkı, doğal sit gibi çeşitli yasal koruma statülerine sahip korunan alan vardır. Uzmanlara göre bölgenin ekolojik değerleri ve biyolojik çeşitliliği dikkate alındığında daha fazla alanın koruma altına alınması ve taraf olduğumuz uluslararası sözleşmelere göre (Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi, vb) çok daha etkili bir şekilde korunması gerekmektedir.

Buna karşın, Doğu Karadeniz'in doğal alanları son yıllarda HES'ler, taş, kum ve maden ocakları (Artvin Cerattepe'deki altın madeni gibi), yol ağları, çarpık yapılaşma, yasa dışı avlanma gibi çok sayıda ve ciddi tehditler altındadır. Bunlara şimdi de “Yeşil Yol” eklenmiş durumdadır. Samsun'dan Artvin'e sekiz ilin yaylalarını birbirine bağlamayı amaçlayan proje, 2.600 kilometre uzunluğundaki bir yol ağının yapılmasını içermektedir. 2014'te resmen yürürlüğe giren ve 2.000-2.600 metrelik yükseklikten geçecek projeyi DOKAP (Doğu Karadeniz Kalkınma Ajansı) üstlenmiş durumdadır. Gerekçe, Doğu Karadeniz'de yayla turizmini geliştirmektir. Projenin master planına göre sekiz ilde 40 turizm merkezi yapılması planlanmaktadır.

Binlerce kilometre uzunluğunda ve onlarca metre genişliğinde bir yol ağının, Karadeniz'in sarp coğrafyasında kaçınılmaz olarak ortaya çıkacak devasa kazı ve dolgularıyla, kaç bin hektar orman ve meranın ve kaç milyon ağacın yok olması (ki bunun bölgede yaşanmış örnekleri çoktur), bütün değerini son buzul çağından bu yana görece el değmemişliğine borçlu doğal yaşam alanlarının yüzlerce küçük parçaya bölünerek özelliğini yitirmesiyle kaç yüz bin yaban hayvanı ve kuşun alanı terk etmek zorunda kalacak olması, kaç milyon m³ toprağın erozyona maruz kalması, kaç derede su kaynaklarının kirlenmesi anlamına geldiği en temel sorulardır. Bununla birlikte, aşağıdaki soruların da tatmin edici bir şekilde yanıtlanması gerekmektedir:

- 1) Projeye konu alanın, dünyanın en önemli 200 ekolojik bölgesinden birinde yer aldığının ve bunun son buzul çağından bu yana görece el değmemiş ve bütünsel yapısını hala belirli bir ölçüde koruyan doğal ekosistemlerine borçlu olduğunun farkında mısınız? Adı geçen turizm master planında bu bilimsel gerçekler dikkate alınmış mıdır?
- 2) Master plan nasıl bir süreçle hazırlanmıştır? Projeye ilgili karar alma süreci nasıl gerçekleşmiştir? Yerel ilgi grupları, uzmanlar ve sivil toplum kuruluşlarının görüşleri alınmış mıdır? Sürecin katılımcı ve şeffaf olduğunu söyleyebilir misiniz?
- 3) Doğu Karadeniz Bölgesi'nin doğası için makro düzeyde ulusal önceliğimiz ya da hedeflediğimiz kamu yararı nedir? Doğayı korumak mı? Geri dönüşü olmaması pahasına doğal varlıkları/değerleri/alanları sonuna kadar kullanmak mı? İki amacı dengelemek mi?
- 4) HES'ler, taş ve maden ocakları ve otoyol ağlarıyla Doğu Karadeniz'de doğa sonuna kadar tüketilirken ve kirlendirilen koruma/kullanma dengesi nasıl sağlanacaktır?
- 5) Samsun'dan Hopa'ya Karadeniz yaylarını birbirine bağlayacak projenin bir bütün olarak sosyal, ekonomik ve ekolojik etkileri değerlendirilmiş midir? Başka bir ifadeyle, bütün Doğu Karadeniz Bölgesini etkileyecek 2.600 km uzunluğundaki yol ağı ve üzerinde yer alacak 40 turizm tesisi için Çevresel Etki Değerlendirilmesi yapılmış mıdır? Yapılmadıysa neden ve niçin yapılmamıştır?
- 6) Olası sosyo-ekonomik ve ekolojik maliyet karşısında elde edilecek net yarar hesaplandı mıdır?
- 7) Turizm master planı çerçevesindeki faaliyetler içerisinde yer aldığı söylenen "Yeşil Yol Projesi"nin turizmle ilgili hedefleri nelerdir? Hangi turizm biçimi (kitle turizmi, ekoturizm, vs), hangi turist profili hedeflenmektedir? Karadeniz için hedef "kitlese turizm" midir; "sürdürülebilir turizm" midir?
- 8) Hedeflenen turistin, bu tür bir gelişime (yol ağı yapımına) yönelik yaklaşımı ve ziyaret edeceği yerden beklentileri nedir? Bu konular araştırılmış mıdır? Bu tür projeler, ilgi alanı bozulmamış doğa ve yerel kültürel değerler olan turisti kaçırır mı?
- 9) Doğu Karadeniz, mevcut haliyle de önemli bir doğa turizmi bölgesiyken, buraya ilgi duyan turistlerin özlemi kentte gördükleri binalar, herhangi bir beş yıldızlı oteldeki konfor değilken; hatta bölgeye gelen turistlerin beklentisi, bozulmamış doğanın içinde birkaç gün geçirmek ve kentte bulamadıkları mütevazı ve samimi

konaklama koşullar iken ve yaylalara gelen turistin yıldızlı oteller değil yayla görmek istediği açıkken neden böyle bir tahripkâr projede ısrar edilmektedir?

- 10) Bölge halkı halen büyük bir sermaye birikimi gerektirmeyen küçük turizm yatırımlarını yapabilmekte ve gelirden pay almaktayken, kitle turizminin yöre halkına ve doğaya bir katkı sağlamayacağı, aksine yapılaşmayla birlikte sıradanlaşmayı da beraberinde getireceği ortadayken Yeşil Yol projesi hayata geçirilirse Karadeniz kendine has özelliklerini yitirmeyecek midir?
- 11) Karadeniz'in bu tür büyük yol ağlarıyla kitlesel turizme kapılarını açması, bölgenin kendine has ekolojik, sosyal, kültürel değerlerini hızla yitirmesine neden olmayacak mıdır?
- 12) Asfaltla kaplanıp genişletilecek 2.600 km yol ağı, 40 farklı noktada turistik tesis inşaatlarıyla birlikte ciddi bir yapılaşmanın da önünü açmayacak mıdır?
- 13) Açılacak yolların etrafını kangren gibi saran yapıların, Karadeniz'in güzelliklerini bugün bile ne hale getirdiği tecrübeyle sabitken, "kaş yaparken göz çıkarma" ihtimali yok mudur?
- 14) Ayder, Uzungöl ve benzeri örneklerde olduğu gibi Doğu Karadeniz sarp coğrafyasında bugüne kadar yapılmış olan yol ve benzeri inşaat faaliyetlerinden doğa üzerinde yapılan tahribatların büyüklüğü dikkate alınarak, bu yanlışların tekrarlanmaması için ne gibi tedbirler alınacaktır?
- 15) Geri dönülmesi imkansız ekolojik ve sosyal-kültürel etkileri olması muhtemel bu boyutlardaki bir proje için dünyadaki benzer örnekler incelenip gerekli dersler çıkartılmış mıdır?
- 16) Bölgedeki mevcut yolların basit iyileştirmelerle daha kullanışlı hale getirilmesi, bölge insanının varsa talebini karşılamaya yetmez mi?
- 17) Karadeniz Sahil Yolu bir ana aks olarak Samsun'dan Hopa'ya kesintisiz ulaşım imkânı sağlarken ve yaylalardan sahil yoluna bağlantı varken "yeşil yol"a gerçekten ihtiyaç var mıdır?
- 18) Yolların küçük parçalara böleceği doğal yaşam alanları, yaban hayatını oluşturan canlı türlerinin hayatta kalma mücadelesini (üreme, beslenme ve büyüme gibi yaşamsal faaliyetlerini) zorlaştırarak, geleceğini tehlikeye atmayacak mıdır?
- 19) Devletin görevi, aslında ne "eko-turist" ne de yöre halkı tarafından talep edilmeyen bir yol ağının inşa edilmesini dayatmak mıdır? Biyolojik değerlerimizi, yaban hayatını korumak devletin görevi değil midir?
- 20) Bölgede çok sayıda milli park, tabiatı koruma alanı, tabiat parkı, sit alanı gibi yasal koruma statüsüne sahip alan var ve bu alanların "yeşil yol" projesinden etkilenmemesi mümkün değildir. Oysa ilgili mevzuata göre (Milli Parklar Kanunu, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu) bu tür alanlarda yapılacak her türlü çalışmanın (doğa koruma hedeflerinin olumsuz etkilenmemesi için) ilgili korunan alanın yönetim planına entegre edilmiş olması ya da koruma amaçlı imar planlarının yapılmış olması gerekmez midir?