



TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıdaki sorularımın Ulaştırma ve Altyapı Bakanı Adil KARAİSMAİLOĞLU tarafından Anayasa'nın 98'inci İçtüzüğü'nün 96'ıncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim.

Murat ÇEPNİ

İzmir Milletvekili

Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü'nün, Rize İyidere İlçesi Hazar Mahallesi Fabrika Mevkiinde yapılacak olan İyidere Lojistik Merkezi ve Limanı projesi uzun zamandır kamuoyunda tartışılmaktadır. Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına ait Lojistik Merkezi ve Limanı projesi kapsamında, Nisan 2019 tarihinde nihai ÇED Raporu düzenlenmiş ve 8 Mayıs 2019 tarihinde ÇED olumlu kararı kamuoyuna duyurulmuştur. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı 2013 yılında Rize ve Trabzon İl sınırlarında yer alan İyidere Bölgesini lojistik merkezi kurulması yönünde "Özel Proje Alanı" ilan etmiş ve daha sonra kapsamı ve alanı genişletilerek bölge "Endüstriyel Gelişme Bölgesi" olarak onaylanmıştır.

Projenin ÇED raporunda; Rize İyidere Lojistik Limanının, konteyner, genel kargo, kuru yük ve ro-ro gemilerine hizmet vermek üzere çok amaçlı olarak planlandığı, liman terminal sahasının Karadeniz sahil yolunun deniz tarafına yapılacak dolgu sayesinde oluşturulacağı, liman-ıçi baseni ve rıhtım önleri-15,0 m derinliğe taranarak, tasarım gemilerinin ihtiyaç duyduğu su derinliğinin sağlanacağı bilgisi yer almaktadır. Lojistik limanda; Ana dalgakıran 2780 metre uzunluğunda, Tali dalgakıran 460 metre uzunluğunda inşa edilecektir. İyidere Lojistik Limanına 60.000 DWT'lik gemilerin yanaşarak kuru, sıvı ve konteyner gemilerinin kullanmasına olanak sağlayacağı, 60.000 DWT'lik gemilerin yanaşabilmesi amacıyla, yetersiz olan deniz derinliğini artırmak amacıyla 681.121 m² 'lik alanda toplam 3.405.605 m³ 'lük dip tarama işlemi gerçekleştirileceği de belirtilmiştir. Proje kapsamında dolgunun büyük bölümü taşlarla yapılacaktır. Projede dolgu için yaklaşık 19.322.993 ton anroşman taş ve stabilize malzemenin kullanılması planlanmaktadır. Söz konusu projenin ekonomik ömrünün 50 yıl olacağı ve proje bedelinin 700.000.000-TL olacağı açıklanmıştır.

ÇED raporunda, proje, "İyidere İlçesi İç ve Doğu Anadolu'ya geçiş noktası konumunda olduğundan, yurtiçi ve yurtdışından gelen yük gemilerinin, yüklerini limana boşaltarak, buradan İç ve Doğu Anadolu'ya karayolu ile daha hızlı bir şekilde ulaştırması sağlanacaktır.

Aynı şekilde İç ve Doğu Anadolu üretilen ürünlerin bu liman üzerinden deniz yolu ile yurtiçi ve yurtdışına nakliyesi sağlanacaktır. Liman inşaatının yaklaşık 3 yıl sürmesi, inşaat aşamasında 250 kişi, işletme aşamasında ise 150 kişinin çalıştırılması beklenmektedir” şeklinde tanımlanmıştır. İyidere Liman projesinin etrafında Fatsa Limanı, Ordu Limanı, Giresun Limanı, Görele Limanı, Tirebolu Limanı, Vakfıkebir Limanı, Trabzon Limanı, Sürmene Limanı, Rize Limanı, Pazar Limanı ve Hopa Limanı mevcuttur. Bu limanların yıllık kapasitelerinin çok altında çalışması İyidere liman projesinin gerekliliği konusunda kamuoyunda sorular oluşturmakta, limana taş sağlamak üzere açılan İkizdere taş ocağının eleştirilerinin yanı sıra bu projenin ranta dayalı bir proje olduğu görüşlerini yaygınlaştırmaktadır.

Bu bağlamda;

- 1- İyidere Liman projesinin yakınlarında bulunan ve tam kapasite ile çalışmayan limanlara rağmen bu projeye neden ihtiyaç duyulmuştur? Mevcut limanların tam kapasite çalışmaları için projeniz var mıdır?
- 2- ÇED raporunda belirtilen, “Doğu Karadeniz Endüstriyel Gelişim Bölgesinin yaklaşık 34 milyon ton kapasiteli bir limanı olacağı” tahminleri hangi verilere göre yapılmıştır?
- 3- Liman projesinin doğaya, çevreye, su kaynaklarına vereceği olası zararlar dikkate alınmış mıdır? Proje kapsamında hava kalitesini ve gürültüyü belirlemeye yönelik herhangi bir ölçüm veya analiz yapılmış mıdır? Bu konuda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ve demokratik kitle örgütleri ile işbirliği yapılmış mıdır?
- 4- İyidere lojistik limanı kapsamında, liman geri alanında yıllık 4.405.001 ton kömür madeninin depolamasının yapılacağı ÇED raporunda belirtilmiştir. Bu alanda depolanacak kömürün çevreye vereceği zararlar ne şekilde engellenecektir?
- 5- Limana ait atıklar ne şekilde bertaraf edilecektir? Limanın arıtma tesisine ait derin deşarj hattından Karadeniz’e verilecek kirli suların Karadeniz’e vereceği zararlar konusunda Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile işbirliği yapılmış mıdır?
- 6- Rize İyidere Lojistik Limanı ve Dip Taraması ÇED Raporunda; “dolgu malzemesi ihtiyacı, çevrede gerekli ÇED olumlu/ÇED Gerekli Değildir Kararı alınmış olan başka şahıs veya şirketlerin işletmiş olduğu malzeme sahalarından satın alınma yolu ile damperli kamyonlar ile ya da gemiler ile proje alanına taşınarak karşılanacaktır.” Denmesine rağmen, neden İkizdere’de yeni bir taş ocağı açılmaktadır? Raporda belirtildiği gibi, neden başta Rize ve

Trabzon olmak üzere mevcut taş ocaklarından dolgu malzemeleri alınmamaktadır? Kanunlara göre, bu durumun, limanın ÇED raporunu geçersiz kıldığı görüşleri için Bakanlığınızın bir açıklaması olacak mıdır?

7- Ulaştırma Bakanı limana taş sağlayacak olan İkizdere taş ocağı projesi için “liman projesinde kullanılacak taş dolgusu için 10 farklı bölgede araştırma yapıldığını ve bu bölgenin uygun olduğuna karar verildiğini” söylemiştir. Bakanın bu söylemi ve ÇED raporundaki çelişkiler nasıl açıklanacaktır?

8- Çevre Kanunu’nun 10.maddesi “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu Kararı veya Çevresel Etki Değerlendirmesi Gerekli Değildir Kararı alınmadıkça bu projelerle ilgili onay, izin, teşvik, yapı ve kullanım ruhsatı verilemez; proje için yatırıma başlanamaz ve ihale edilemez” hükmündedir. Cevizlik Bazalt Taş Ocağı, Gürdere, Şimşirli Taş ocakları hakkında alınmış ÇED Gerekli Değildir veya ÇED Olumlu kararı olmadan Enerji ve Tabii Kaynaklar Bakanlığı Maden ve Petrol İşleri Genel Müdürlüğü, Bakanlığınıza "Kamu Kuramları Hammadde Üretim İzin Belgesi" vermiştir. ÇED kararı olmadan verilemeyecek “hammadde üretim izin belgesi” neden ÇED süreci beklenilmeden verilmiştir? Kanuna aykırı bu durum için Bakanlığınızın bir açıklaması olacak mıdır?

9- ÇED dosyasında Rize İyidere Lojistik Limanının proje bedeli; 700.000.000-TL olarak açıklanmasına karşın; 6.07.2020 tarihinde pazarlık usulü ile gerçekleştirilmiş projenin ihalesi sonucunda Cengiz İnşaat Sanayi ve Ticaret A.Ş ile Yapı ve Yapı İnşaat Taahhüt San. Tic. A.Ş ortaklığının 1.370.106.030,20 TL ile kazandığı bilgisi basında yer almıştır. Proje dosyasında öngörülen fiyat ile Cengiz İnşaatın verdiği fiyat arasındaki fark neden kaynaklanmaktadır? Bu durumun kamu zararına yol açtığını düşünmüyor musunuz?

10- Lojistik liman projesinin; 1993’ten beri çalışmaları süren, Karadeniz, Kafkasya ve Orta Asya’da uluslararası ulaştırmayı geliştirmeyi ve siyasi-ekonomik ilerlemeyi hedefleyen hükümetler arası bir program olan Avrupa-Kafkasya-Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA) projesi kapsamında durumu ne şekilde değerlendirilebilir? Bu konuda kamuoyu şeffaf bir şekilde bilgilendirilecek midir?

11- 11 Mayıs 2021 tarihinde Ulaştırma ve Altyapı Bakanı, İyidere lojistik limanı projesinin bin kişiye doğrudan, 34 farklı sektörde 8 bin kişiye de dolaylı istihdam imkânı sağlayacağını açıklamıştır. ÇED dosyasında, inşaat aşamasında 250 kişi, işletme aşamasında ise 150 kişinin çalıştırılması beklenmektedir. İstihdama dair bu çelişki nereden kaynaklanmaktadır?

46588

12- Azerbaycan'da bulunan Gashgaçay, Elbeidash ve Ağduzdağ maden yataklarının etüdü, araştırılması, geliştirilmesi ve işletilmesi üzerinde çalışmak için Eti Bakır A.Ş.'ye, Elbeidash ve Ağduzdağ cevher yatakları 30 yıl süreyle Cengiz Holding'e ait Eti Bakır bünyesindeki Artvin Madencilik A.Ş.'ye devredileceği haberleri basında çıkmıştır. Kamuoyunda, İyidere lojistik liman projesinin yapımında, bu madenlerin taşınması, depolanması için ısrar edildiği iddiaları vardır? Bu iddialar doğru mudur? Kamuoyu, bu konuda Bakanlığınız tarafından bilgilendirilecek midir?