



T. B. M. M.
İYİ PARTİ
GRUP BAŞKANLIĞI

Tarih: 12.07.2021
Sayı: 4210



48135

Hasan SUBAŞI
Antalya Milletvekili
Adalet Komisyonu Üyesi

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Aşağıda yer alan sorularımın T.C. Çevre ve Şehircilik Bakanı Sayın Murat KURUM tarafından Anayasa'nın 98'inci ile TBMM İçtüzüğü'nün 96'ncı ve 99'uncu maddeleri gereğince yazılı olarak cevaplandırılmasını arz ederim. **06.07.2021**
Saygılarımla

Hasan SUBAŞI

Bakanlığınız ve Karayolları Genel Müdürlüğü plan ve projelerine göre, dünyaca ünlü Finike Portakalının yetiştirildiği verimli ovoidan ve 11 Arkeolojik Sit Alanı içinden geçecek olan 4 şeritli “Finike-Demre- Kaş-Kalkan Devlet Yolu” yapılmak istenmektedir.

Projeyle ilgili olarak 29 Mart 2019’da başlatılan ÇED süreci, 4 Haziran 2020 tarihinde sonlandırılmıştı. Bu kararın ardından Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü, Finike-Demre bölünmüş yol projesini, ÇED Gerekli Değildir kararı Haziran 2019’da mahkemece iptal edilen Kaş-Kalkan bölünmüş yol projesi ile birleştirerek yeni bir ÇED süreci başlattı.

Finike-Demre- Kaş-Kalkan Devlet Yolu

Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü tarafından Antalya Valiliği, Antalya Büyükşehir Belediyesi ile Finike Kaymakamlığı ve Finike Belediyesi’ne gönderilen 21 Haziran 2021 tarihli yazısında “Finike ilçesi sınırlarındaki bölünmüş yol projesi, yöre halkının gösterdiği tepki ve talepleri üzerine bölünmüş yol projesi kapsamı dışına çıkarılmıştır. Daha önce belirlenen güzergâhın Finike ilçesi sınırlarında kalan kesiminde herhangi bir proje çalışması yapılmayacak, mevcut yol olduğu gibi kullanılacaktır. Ayrıca bu kesim devam eden Finike-Demre-Kaş Yolu ÇED sürecinin de dışında tutulacaktır” ifadelerine yer verildi.

Finike güzergâhının çıkarılmasıyla mevcut projeye göre Demre’nin Beymelek sahilinden başlayacak olan bölünmüş yol projesi, Köşkerler, Gürses, Kapaklı ve Yavu mahallelerinden geçerek Kaş sınırlarına giriyor. Kaş’ta ise Sarılar, Ağullu, Pınarbaşı, Çukurbağ, Yeniköy, Gökçeören ve Sarıbelen mahallelerinden geçerek Kalkan’da son buluyor.

Demre-Kaş arası 36,3 kilometre, Kaş-Kalkan arası ise 28,7 kilometre (toplam 88 km.) olarak projelendirilen bölünmüş yol projesi, orta Likya coğrafyası olarak anılan ve doğal peyzaj ile kültürel mirasın iç içe geçtiği hat boyunca ilerliyor.

Projenin Zarar Vereceği Doğal, Tarihi, Turistik Yapılar

Likya uygarlığının zengin kültürel mirasını barındıran ve Antalya-Muğla illerinin sınırlarında bulunan antik kentler, 2009 yılında UNESCO Dünya Kültür Mirası Geçici Listesine girmişti. Otoyol projesi, Myra, Sura, Işlada, Hoyran, Kyaneai ve Phellos gibi orta Likya kentleri ve bunlara bağlı yerleşimlerinin bulunduğu 11 farklı Arkeolojik Sit Alanı bölgelerden geçiyor. Planlanan Kaş-Kalkan güzergâh üzerinde, Kültür ve Turizm Bakanlığı’nın “Duyarlı Alanlar” haritasına göre 11 hassas alan bulunmaktadır. Bunlar,

Likya Orkidesi Dağılım/Koruma Alanı, 1. Derece Doğal Sit statüsündeki Kalkan Güney Yamaçları ve 9 arkeolojik sit alanıdır. ÇED dosyasında verilen listede 454 bitki adının yer alması, proje güzergahı ve etki alanındaki bitki (flora) çeşitliliğinin ne denli zengin olduğunu kanıtlamaktadır. Bu zenginlik, bölgenin bugüne kadar görece koruna gelmiş olması sayesinde.

Maalesef raporlarda maki ve çalı olarak geçirilen bölgeler; 1. Sınıf tarım arazileri ya da dünyada sadece bu bölgede yaşayan “yok olma tehlikesi altında olan endemikler bitkiler” kategorisinde bulunan sürmeliçiğdemi, Likya orkidesi ve Kaputaş andızotunun yaşadığı bölgelerdir.

Orman ve Su İşleri Bakanlığı 6. Bölge Müdürlüğü'nün yol projesiyle ilgili 27.4.2016 tarihli ilk görüşünün de dikkate alınmadığı görülmektedir. Yazıda, “...belirlenen güzergahta bölgenin en önemli turizm değeri olan peyzaj bütünlüğüne ve alanda yaşayan yaban keçisi gibi nesli tehlike altında olan türlerin habitat bütünlüğüne zarar vereceği, bu güzergahın, alanın kuzeyinde hali hazırda yöre halkı tarafından kullanılan hatta kaydırarak projenin yeniden modellenmesi gerektiği...” şeklinde önemli sakıncalar dile getirilmiştir.

Kaş-Kalkan arasında yapılması planlanan ancak tarım alanları, arkeolojik ve doğal sitler ile nesli tehdit altındaki bitki ve hayvan türlerini yaşam alanından geçen otoyol projesi için Antalya Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü 22 Haziran 2017’de ‘ÇED Gerekli Değildir’ kararı vermiş, yöre halkı ve sivil toplum örgütlerinin açtığı dava sonucu bu karar iptal edilmiştir.

Davaya bakan Antalya 2. İdare Mahkemesi’nin 19 Haziran 2019 tarihli iptal kararında, **alternatif güzergâh veya mevcut yolların iyileştirilmesi ile dokunun en az olumsuz etkiye maruz kalacak şekilde korunması için yeterince araştırma yapılmadığına** işaret edildi.

Proje güzergâhında bulunan 1. Derece arkeolojik ve doğal sit alanları ile tescilli ve tescilsiz arkeolojik alanlara geri dönülmez etkilerin olabileceği kaydedilen Mahkemenin iptal kararına göre “*artan konut ve insan faaliyeti baskısı gibi başlıca çevresel etkiler ile flora ve faunanın olumsuz etkileneceği, habitat kayıplarına yol açacağı, Kaş orkidesinin 4 yayılım alanının mevcut sahil yoluyla 3’e düştüğü ve planlanan yol projesi ile tek bir alana düştüğü, Kaputaş andızotu yayılımının sınırlandırıldığı, doğal hayata ve ayrıca yaban keçileri başta olmak üzere bölgede yaşayan kuş, yarası, kirpi, yılan, kaplumbağa, tavşan, sincap vd. yaban hayvanlarına tehlike oluşturmalarının kaçınılmaz olduğu hususları birlikte değerlendirildiğinde; 28,7 km uzunluğunda 2 gidiş, 2 dönüş olmak üzere 4 şeritli bölünmüş yol olarak yapılması planlanan ‘Kaş-Kalkan Yolu’ projesine ilişkin olarak verilen ‘ÇED Gerekli Değildir’ kararına ilişkin Antalya Valiliği’nin 22/06/2017 tarihli ve 12371 sayılı işleminde hukuka uygunluk bulunmamaktadır.*”

ÇED Başvuru Dosyası’nda, yolun turizme, ekonomiye katkı sağlayacağı iddia edilmektedir. Oysa, sürdürülebilir nitelikteki turizmi, dolayısıyla ekonomisi deniz, doğa ve tarihe dayalı olan bölge, otobanın yaratacağı ciddi boyuttaki doğa ve peyzaj tahribatı, tarım ve sit alanlarının kaybıyla nasıl bir kazanım elde edecektir?

11 Arkeolojik Sit Alanının yanı sıra tarihi Likya yoluna müdahale edilecek ve dünyaca ünlü Kaputaş plajının yer aldığı Kaputaş Kanyonu ise viyadükle aşılacaktır.

Hızlı seyahat ve ‘Yol konforu’ gerekçe gösterilerek yapılacak proje, geri dönülemeyecek bir çevre tahribatına neden olacağı bilirdiği raporunda ve mahkeme kararında açıkça bellidir. Kaldı ki mevcut Finike-Kaş kıyı yolu oldukça yeterlidir. 5/6 yıl önce yüksek proje bedelleriyle kıyı yolu iyileştirilmiş ve genişletilmiştir.

Finike-Demre-Kaş-Kalkan (Finike kısmı iptal edilmiştir) güzergahını içeren otobanın maliyeti 2.165.698.077 TL’dir. Ancak bilirkişiler maliyetin 4-5 milyara, inşaat süresinin ise 4-5 yıla çıkacağını öngörmektedir.

Bölgenin en önemli su havzası olan Karagöl’de ve Avlan’da su tutmak için gereken projeyi, uzun yıllardır yarım kalan Demre limanı projesini, Korkuteli-Elmalı yolunu tamamlamak için gerekli olan bütçe bulunamazken, hiçbir şekilde faydası olmayacak bir otoban projesi için bütçe ve kaynak nasıl bulunabilmektedir?

Yöre halkının katiiyen karşı çıktığı bu proje kamu kaynakları kullanılarak doğaya, tarihi ve arkeolojik eserlere, endemik bitki kültürüne, turizme ve tarıma zarar verilmesi pahasına hangi amaçla kabul edilebilmektedir!

Güzergahta, Finike ile birlikte hesaplanan Demre-Kalkan arasında yapımı öngörülen 7 tünel ve 1 aç-kapa tünelinin (toplamda 19,21 km) bedeli 1.063.273.500.-TL olarak verilmiştir. Açılacak olan bu tüneller için yolun 10 km'si dinamitlerle patlatılarak geçilecektir.

Yaklaşık 45 dönüm büyüklüğünde bir şantiye alanı kurulacak ve Yarmalarda yaklaşık 7 milyon metreküp moloz çıkması ve 3 milyon metreküpünün, yolun yükseltilmesi gereken kısımlarda dolgu malzemesi olarak kullanılması öngörülmektedir. Bu hafriyat malzemesi de 3 ayrı depo alanında toplanacaktır. Molozun yığılmasıyla yüksek yapay tepelerin oluşacağı bu alanlar çok büyüktür! Ağullu'nun doğusunda, Yeniköy mevkiinde ve denize nazır konumda, Kaputaş'a 3 km uzaklıkta ayrılan bu alanlar, sırasıyla, 130 dönüm, 260 dönüm ve 170 dönümdür.

Bilirkişi raporuna göre "inşaat aşamasında, patlatma ve yarmaların yanı sıra, iş makineleri ve yüksek tonajlı araçların geçişi sonucu toz ve egzoz (kurşun, karbon monoksit, kükürt oksitler, vb.) emisyonlarının hava kirliliğine yol açması, vibrasyon ve gürültü, yeşil (bitkisel) dokunun sıyrılması ve toprağın büyük ölçüde kullanılamaz hale gelmesi sonucu yaşanacak habitat kaybı, hem flora hem fauna türlerini ciddi etkileyecektir.

Geçtiğimiz hafta Kaş ve Demre'de gerçekleştirilen Çevresel Etki Değerlendirme Toplantılarında başta turizm ve arkeoloji konulu meslek birlikleri ve temsilcileri olmak üzere, yöre halkı, turizm işletmecileri, kent konseyi, belediyeler, çiftçiler, vb. tüm paydaşlar bu projeye karşı olduklarını açıkça ifade etmişlerdir.

Mevcut Finike-Kaş kıyı yolu denize nazır, doğal ve tarihi zenginlikleri gösteren keyifli bir sürüş keyfi yaşatmaktadır. Bölgenin ve turizmin gelişmesi için 4 şeritli otoyola ihtiyaç yoktur. **Yöre halkının ve turizmin ihtiyaçlarında kaynaklanmadığı apaçık ortada olan projenin iptal edilmesini ve gerçekleştirilmemesini talep ediyoruz.**

Bu bilgiler ışığında;

- 1- Her ne kadar Finike-Demre güzergahı projeden çıkarılmış olsa da, yolun geri kalanı tamamlandığında, bu yol nereye bağlanacaktır?
- 2- Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü'nün 21 Haziran 2021 tarihli yazısında Finike-Demre güzergahının ÇED süreci dışında tutulacağı ifade edilmiştir. Dünyaca ünlü Finike Portakalının yetiştirdiği verimli arazi üzerine 4 şeritli otoban inşa edilmesi planlanırken hangi hukuki ve idari gerekçeyle ÇED gerekli değildir kararı alınmıştır?
- 3- Dünyanın en verimli tarım alanları, arkeolojik ve doğal 11 Sit Alanından ve nesli tehdit altındaki Kaş-Likya Orkidesinin yayılış alanından geçecek olan bir projenin yaratacağı tahribat ve yıkım hangi gerekçeyle yapılmak istenmektedir?
- 4- Bu proje, YAP-İŞLET-DEVRET modeliyle mi inşa edilecektir? Hangi firmalar bu proje için teklif vermiştir?
- 5- Aldığımız bilgilere göre, pek çok defa çökme sorunu yaşanan, uzun yıllar tek şeritli ve kontrollü olarak kullanıma açılan, Kemer-Kumluca yolunda proje yapan MAKYOL Şirketinin bu yeni projeyi üstlendiği iddia edilmektedir. Şantiyesi halen bölgede iken bu yol çalışmaları bu firmaya mı verilecektir?
- 6- Kamu Kurumları projelerini kamunun yararı ve taleplerini gözetererek yapmakla yükümlü ve görevlidir. Başta turizm ve arkeoloji konulu meslek birlikleri ve temsilcileri olmak üzere, yöre halkı, turizm işletmecileri, kent konseyi, belediyeler, çiftçiler, vb. tüm paydaşların karşı çıktı ve katiiyen istemediği bir projenin inşası için neden ve hangi kamusal yarar için ısrar edilmektedir?
- 7- Bölgenin en önemli su havzası olan Karagöl'de ve Avlan'da su tutmak için gereken projeyi, uzun yıllardır yarım kalan Demre limanı projesini, Korkuteli-Elmalı yolunu tamamlamak için gerekli olan bütçe bulunamazken, hiçbir şekilde faydası olmayacak bir otoban projesi için bütçe ve kaynak nasıl bulunabilmektedir?