



T.C.  
ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI  
Strateji Geliştirme Başkanlığı



Sayı : 30824082-610 - 16472522  
Konu : Yazılı Soru Önergeleri

14 Ağustos 2026

TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ BAŞKANLIĞINA

Milletvekillerimiz tarafından şahsıma yöneltilen ve ilişik listede; TBMM Esas numaraları ve konuları belirtilen yazılı soru önergeleri incelenmiş olup, söz konusu önergelerde yer alan hususlara ilişkin cevaplarımız ekte sunulmuştur.

Bilgilerinizi ve gereğini arz ederim.



Murat KURUM  
Bakan

EK:

-Dosya (1 Takım)

7/39351  
32 95

**MUĞLA MİLLETVEKİLİ  
SAYIN GİZEM ÖZCAN'IN  
TBMM 7/39351 ESAS SAYILI  
YAZILI SORU ÖNERGESİNE  
İLİŞKİN SORULAR VE CEVAPLARI**

**SORULAR**

Muğla ili Marmaris ilçesi Selimiye Mahallesi Derinazmağı Mevkii'nde yapılması planlanan "Yat/Tekne Bağlama İskelesi Projesi" hakkında, Bakanlığınız tarafından 22.12.2025 tarihinde Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu' Kararı verilmiştir. ÇED dosyasında "yat limanı olmadığı", "dolgu ve dip taraması içermediği" ve "mevcut kontrolsüz tekne trafiğini düzenlemeyi amaçladığı" iddiaları yer alsa da ÇED raporunda yer alan ve almayan teknik bilgiler birlikte değerlendirildiğinde, projenin ekosistem üzerindeki baskıyı azaltmak bir yana, kapalı bir koyda kalıcı ve geri dönüşsüz çevresel riskler barındırdığı açıkça görülmektedir.

Bahse konu proje alanı; Aydın—Muğla—Denizli Planlama Bölgesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda "Özel Çevre Koruma Bölgesi" ve "Önemli Doğa Alanı" olarak tanımlanmakta olup, ayrıca 17.06.2022 tarih ve 3926394 sayılı Bakanlık Makam Oluru ile onaylanan kararla tescil edilmiş "Doğal Sit — Nitelikli Doğal Koruma Alanı" sınırları içerisinde yer almaktadır. Bununla birlikte söz konusu alan, plan kararları itibarıyla "Tarım Arazisi" ve "Orman Alanı" gösterimleri kapsamında kalmaktadır. Öte yandan proje alanının, Datça—Bozburun Özel Çevre Koruma Bölgesi 1/25.000 Ölçekli çevre Düzeni Planı'nda "Kıyı Yapıları için Araştırma ve Düzenleme Yapılması Gereken Alanlar", "Tekne Çekme Yeri", "Hassas— Endemik Biyotoplar (Posidonia Çayırıları)" ve "Doğal Karakteri Korunacak Alanlar" lejantları içerisinde yer aldığı görülmektedir. Bu nitelikleriyle, çok katmanlı koruma statüsüne sahip olan söz konusu alanda planlanan yat/tekne bağlama iskelesi projesinin, denizel ve karasal ekosistemler üzerinde telafisi güç ve geri dönüşü olmayan çevresel zararlara yol açma riski taşıdığı anlaşılmaktadır.

ÇED raporunun kendi tespitine de göre Selimiye Mahallesi kapalı bir koydur. Kapalı koylar; sınırlı su sirkülasyonu, düşük kendini yenileme kapasitesi ve kirleticilerin birikmeye yatkınlığı nedeniyle, denizel ekosistemler açısından son derece kırılgan alanlardır. Bu tür alanlarda tekne yoğunluğunun artırılması, atık yönetimi kağıt üzerinde ne kadar ayrıntılı planlanırsa planlansın, biyolojik çeşitlilik üzerinde baskıyı artırmakta, dip yaşamını ve su kalitesini olumsuz etkilemektedir.

Proje kapsamında 145 adet yat ve teknenin aynı noktada bağlanması planlanmaktadır. Bu yoğunluk; sentine suları, yakıt ve yağ sızıntıları, antifouling boya kalıntıları, gürültü ve ışık kirliliği gibi etkiler yoluyla, denizel yaşam üzerinde kümülatif bir tahribat yaratma potansiyeline sahiptir. Öte yandan, ÇED raporunda yer verilen bağlama kapasitesi hesaplarının, yürürlükteki Kıyı Tesisi İşletme izni ve Kıyı Tesisi İşletmecileri Hakkında Yönetmelik hükümleriyle uyumlu olmadığı; vaziyet planı üzerinden yapılacak teknik hesaplamalara göre bağlama kapasitesinin raporda belirtilenden çok daha yüksek olabileceği, buna karşın ÇED dosyasında kapasitenin düşük gösterilerek gerçek; etki alanının olduğundan dar sunulduğu yönünde ciddi çelişkiler bulunduğu görülmektedir. Bu etkilerin, Selimiye Koyu'nda hâlihazırda mevcut diğer iskeleler ve planlanan kapasite artışlarıyla birlikte yaratacağı kümülatif çevresel etki, ÇED raporunda bütüncül ve sayısal bir değerlendirmeye tabi tutulmamıştır.

Ayrıca proje kapsamında oluşacak ulaşım ve otopark ihtiyacına ilişkin olarak ÇED raporunda yeterli teknik hesaplamalara yer verilmediği; Danıştay kararlarıyla iptal edilen mevzuat değişikliklerine rağmen, deniz turizmi tesislerinin otopark zorunluluğundan muaf tutulmaya çalışıldığı anlaşılmaktadır. Bu durum, hem yargı kararlarına hem de planlama esaslarına açık aykırılık teşkil etmektedir.

Ayrıca proje kapsamında, tesisin su ihtiyacının deniz suyundan ters ozmoz (RO) yöntemiyle karşılanacağı, bu süreçte elde edilen suyun yaklaşık %40'ının yüksek tuzluluk oranına sahip konsantre atık su olarak yeniden denize deşarj edileceği ifade edilmektedir. Kapalı koy ekosistemlerinde bu tür yoğun tuzlu deşarjlar; deniz suyunun kimyasal dengesini bozmakta, organizmalar üzerinde stres yaratmakta, uzun vadede habitat kaybına yol açabilmektedir. Bu etkinin ÇED raporunda kümülatif ve uzun vadeli ekolojik sonuçlarıyla yeterince değerlendirilmediği görülmektedir.

Proje dosyasında ayrıca, ilerleyen süreçte kapasite artışı, alan genişletme, dolgu, dip taraması veya yeni yapılaşmaların gündeme gelebileceği; bu durumda yeniden Bakanlığa görüş sorulacağı belirtilmektedir. Bu yaklaşım, çevre hukukunun temel ilkelerinden olan "önleyicilik" ve "ihtiyat ilkesi" ile bağdaşmamaktadır. Koruma statüsündeki bir alanda, "şimdilik yok ama ileride olabilir" anlayışıyla yapılan her yatırım, geri dönüşü olmayan ekolojik zincirleme etkilere kapı aralamaktadır.

Anayasa'nın 56. maddesi uyarınca devletin, herkesin sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkını koruma yükümlülüğü bulunduğu dikkate alındığında, söz konusu ÇED Olumlu kararının bu anayasal yükümlülükle bağdaşıp bağdaşmadığı da tartışmalıdır.

Sonuç olarak; Selimiye gibi kapalı, hassas ve korunması gereken bir koyda, yat ve tekne bağlama kapasitesini merkezileştiren bu proje; ekosistemin taşıma kapasitesini zorlamakta, denizel yaşamı ve kıyı ekolojisini riske atmakta, yerel halkın geçim kaynağı olan sürdürülebilir turizmi tehdit etmektedir. Bu çerçevede söz konusu proje, ekolojik hassasiyetler, bilimsel veriler ve koruma statüsünün gerektirdiği ilkelerle uyumlu değildir.

Bu bağlamda;

- 1) Selimiye Mahallesi'nin kapalı bir koy olduğu ÇED Raporu'nda açıkça belirtilmiş olmasına rağmen; Proje kapsamında planlanan 145 yat/tekne kapasitesinin, Selimiye koyunun ekolojik taşıma kapasitesini aşmadığı hangi bilimsel çalışmalara dayanılarak tespit edilmiştir?
- 2) ÇED Raporu'nda projenin "mevcut tekne yoğunluğunu düzenleyeceği" ifade edilmekte; ancak; Selimiye koyunda halihazırda bulunan tekne sayısı, yaz ve kış dönemleri ayrı ayrı dikkate alınarak kümülatif etki analizi yapılmış mıdır?
- 3) Mevcut kullanım + 145 teknelik yeni bağlama kapasitesinin deniz suyu kalitesi, denizdeki yaşam ve oksijen dengesi üzerindeki toplam etkisi hangi bilimsel yöntemle değerlendirilmiştir?
- 4) Proje alanının, birden fazla çevre düzeni planında "Özel Çevre Koruma Bölgesi", "Nitelikli Doğal Koruma Alanı", "Doğal Karakteri Korunacak Alan" ve "Hassas—Endemik Biyotop" olarak tanımlanmış olması karşısında, söz konusu projenin üst ölçekli plan kararlarıyla uyumu Bakanlığınızca nasıl değerlendirilmiştir?

5) Proje kapsamında deniz suyundan ters ozmoz yöntemiyle su elde edileceği ve bu süreçte yaklaşık %40 oranında yüksek tuzluluk içeren konsantre atık suyun denize geri verileceği belirtilmektedir. Kapalı bir koyda bu tür tuzlu deşarjın uzun vadeli deniz kimyası ve organizmalar üzerindeki etkisine dair bir modelleme yapılmış mıdır? Bu deşarjın ekosistem üzerinde yaratacağı birikimli tuzluluk artışı nasıl önlenecektir? Bu deşarjın, proje alanında bulunduğu belirtilen Posidonia çayırları ve bentik ekosistemler üzerindeki etkileri ayrıca değerlendirilmiş midir?

6) ÇED Raporu'nda ilerleyen süreçte kapasite artışı, alan genişletme, dolgu, dip taraması veya yeni yapılar gündeme gelirse yeniden Bakanlığa görüş sorulacağı ifade edilmektedir. Koruma statüsündeki bir alanda bu yaklaşım, Çevre Hukuku'nun ihtiyat ilkesi ve önleyicilik ilkesi ile çelişmemekte midir? Bakanlığınız, bu projeye ileride yapılabilecek kapasite artışlarını peşinen dışlayan bağlayıcı bir karar almış mıdır?

7) Doğa Koruma ve Milli Parklar Genel Müdürlüğü görüşünde proje alanında korunması gereken bitki türleri bulunduğu belirtilmiştir. Denizel biyolojik çeşitlilik açısından, özellikle deniz çayırları (Posidonia vb.) ve bentik canlılar için özel bir haritalama ve izleme programı oluşturulmuş mudur?

8) Küçük ölçekli turizm, balıkçılık ve kıyı kullanımına dayalı yerel geçim biçimleri üzerindeki etkisi hangi sosyal ve ekolojik etki analizlerine dayalı olarak "olumsuz değildir" şeklinde değerlendirilmiştir?

9) Kıyı Tesisi işletme izni ve Kıyı Tesisi İşletmecileri Hakkında Yönetmelik hükümleri uyarınca yapılacak teknik hesaplamalara göre bağlama kapasitesinin ÇED Raporu'nda belirtilenden daha yüksek olabileceği dikkate alındığında; kapasitenin düşük gösterilerek gerçek çevresel etkinin daraltıldığı yönündeki iddialar Bakanlığınızca incelenmiş midir?

10) Danıştay kararlarıyla iptal edilen mevzuat değişikliklerine rağmen ÇED Raporu'nda deniz turizmi tesislerinin otopark zorunluluğundan muaf tutulduğu yönündeki değerlendirmeler, yargı kararlarının bağlayıcılığı açısından Bakanlığınızca nasıl açıklanmaktadır?

11) Anayasa'nın 56. maddesi kapsamında Bakanlığınızın çevreyi koruma yükümlülüğü dikkate alındığında, söz konusu proje sonucunda Selimiye Koyu'nda geri dönüşü olmayan bir çevresel zarar oluşması hâlinde Bakanlığınızın idari ve hukuki sorumluluğu nasıl tanımlanmaktadır?

## CEVAPLAR

1,3,7-Söz konusu projenin planlandığı Selimiye Mahallesi'nin kapalı bir koy niteliğinde olduğu, kontrolsüz tekne trafiği ve düzensiz demirlemenin deniz ekosistemi üzerinde baskı oluşturabileceği Nihai ÇED Raporu'nda değerlendirilmiştir. Proje kapsamında planlanan yat/tekne bağlama iskelesi ile tekne trafiğinin düzenlenmesi, gelişigüzel demirlemenin önlenmesi ve deniz tabanına yönelik olası etkilerin azaltılması amaçlanmaktadır. Ayrıca atık yönetimi ve çevresel tedbirlerle deniz suyunun korunmasına yönelik hususlar Nihai ÇED Raporu'nda açıklanmıştır.

Projenin flora ve fauna üzerindeki etkileri Nihai ÇED Raporu'nun ilgili bölümlerinde değerlendirilmiş olup, alınacak önlemler detaylı şekilde açıklanmıştır. Ayrıca proje alanına

ilişkin olarak uzman bilim insanları tarafından hazırlanan Proje Etkileri ve Ekosistem Değerlendirme Raporu Nihai ÇED Raporu Ek-1-13'te sunulmuştur. Söz konusu rapor, komisyon üyesi Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğünce incelenerek uygun bulunmuştur.

**2-Nihai ÇED Raporu'nun "Kümülatif Çevresel Etki Değerlendirme" başlıklı bölümünde projeye ilişkin kümülatif etki değerlendirmeleri yapılmıştır.**

**4-Nihai ÇED Raporu'nda belirtildiği üzere proje alanı; Nitelikli Doğal Koruma Alanı ile Datça-Bozburun Özel Çevre Koruma Bölgesi sınırları içerisinde yer almaktadır. Planlama alanı, 1/25000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda "Kıyı Yapıları İçin Araştırma ve Düzenleme Yapılması Gereken Alanlar", "Tekne Çekme Yeri", "Hassas Endemik Biyotoplar (Poseidon Çayırları)" ve "Doğal Karakteri Korunacak Alanlar" gösterimlerinde kalmaktadır. Projeye ilişkin olarak Tabiat Varlıklarını Koruma Genel Müdürlüğü ile Mekânsal Planlama Genel Müdürlüğünün uygun görüşleri bulunmaktadır.**

**5-Nihai ÇED Raporu'nun ilgili bölümlerinde, proje kapsamında ihtiyaç duyulacak kullanma suyunun deniz suyundan ters ozmoz yöntemiyle temin edileceği belirtilmiştir. Bu kapsamda Çevre Yönetimi Genel Müdürlüğünün ilgili genelgesi doğrultusunda gerekli işlemlerin yürütüleceği, 2872 sayılı Çevre Kanunu ile ilgili yönetmelik hükümlerine uyulacağı ve gerekli izin süreçlerinin tamamlanacağı ifade edilmiştir. Ayrıca çevrenin korunmasına yönelik gerekli tedbirlerin alınacağı taahhüt edilmektedir.**

**6-İlerleyen süreçte projeye ilişkin kapasite artışı, alan genişletilmesi, dolgu, dip taraması veya yeni yapılaşmaların gündeme gelmesi durumunda Bakanlığımıza başvuruda bulunularak ilgili mevzuat kapsamında değerlendirme yapılacaktır.**

**8-Proje alanı ve çevresindeki biyolojik çeşitliliğe ilişkin değerlendirmeler kapsamında, Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi Sualtı Araştırma ve Uygulama Merkezi tarafından Su Ürünleri Değerlendirme Raporu hazırlanmış olup söz konusu rapor Nihai ÇED Raporu Ek-1-12'de sunulmuştur.**

Projeye konu alanın tercih edilmesinde bölgede hâlihazırda bulunan yat ve tekneler için kontrollü ve korunaklı bir alan oluşturulması hususu dikkate alınmıştır. Projenin bölgedeki mevcut kullanımın düzenlenmesine yönelik planlandığı Nihai ÇED Raporu'nda belirtilmektedir.

**9-Proje kapsamında 145 adet yat/tekneye bağlama hizmeti verileceği Nihai ÇED Raporu'nda belirtilmiş olup, çevresel etkiler ve alınacak önlemler söz konusu kapasite esas alınarak değerlendirilmiştir. Belirlenen kapasitenin üzerinde yat/tekne bağlanmasına mevzuat kapsamında izin verilmemektedir.**

**10-Projenin inşaat ve işletme aşamasına ilişkin araç yükü Nihai ÇED Raporu'nun ilgili bölümünde değerlendirilmiştir. Ayrıca, Deniz Turizmi Yönetmeliği kapsamında yat/tekne bağlama yerlerinde otopark alanı oluşturma zorunluluğu bulunmamakla birlikte, proje kapsamında otopark alanı planlandığı belirtilmiştir.**

11-Söz konusu proje hakkında ÇED Yönetmeliği hükümleri doğrultusunda “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu Kararı” verilmiştir. ÇED Yönetmeliği kapsamında verilen karar, tek başına faaliyete başlanması için yeterli olmayıp ilgili kurum ve kuruluşlardan gerekli izin, onay ve ruhsat süreçlerinin tamamlanması gerekmektedir.