

# Datça Yat Limanı Projesi Hakkında “Bilgilendirme” Amaçlı Hazırlanan Sorular ve Cevaplar

## Datça yat limanı için proje tarafından önerilen bölge neresidir?

Yat limanı yapılmak üzere seçilen alan, Datça’da şehrin ortasında Azganlı olarak bilinen mevkidedir. Datça sakinlerinin ve turistlerin severek denize girdikleri Taşlık plajının önündedir. Kentin tek yeşil alanı olan Kent Park’ın, denizle karanın birleştiği yerde dağın eteklerinden doğan su kaynağıyla beslenen ve içinde bulunan minerallerden ötürü yerli halkın ve tatilecilerin ilgisini çeken Ilica Gölet’in hemen yanındadır. Seçilen bölge, koruma altında olan yöreler ile doğal ve arkeolojik sit alanlarını içermektedir.



## Proje ne zaman başladı?

Proje, 1998 yılında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı Altyapı Yatırımları Genel Müdürlüğü tarafından, 25 yıl süreli ‘Yap-İşlet-Devret’ modeliyle ihaleye çıkarılmış ve ihale Datça Marina Turizm ve Ticaret A.Ş. tarafından kazanılmıştır.

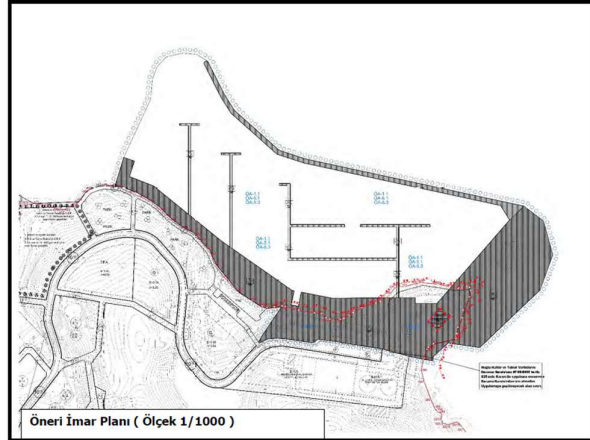
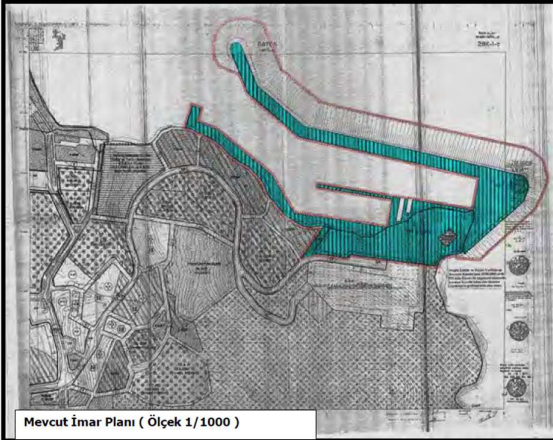
## Projede başlangıcından bu güne kadar olan önemli gelişmeler nelerdir?

- 31 Mayıs 2007 tarihinde, projenin 1/1000 ölçekli İmar Planı onaylanmıştır. Onaylanan imar planında, proje alanı 126.154 m<sup>2</sup> olarak belirlenmiştir. Yat yanaşma yeri ve bu sahayı dalga etkilerinden koruyacak yaklaşık 555 metre boyunda bir adet taş dolgu dalgakıran ve 700 metre boyunda iskele yapılması öngörülmüştür. Limanın yat bağlama kapasitesi, farklı boylarda 270 adet yata hizmet verecek şekilde belirlenmiştir.
- 2012 yılında kısmi yer tesliminden sonra, inşaatın başlaması için gereken izinlerin tümü elde edilmeden, hafriyat ve deniz dolgu işlemleri başlatılmıştır. O zaman bölgede bulunan Topan Adası yok edilerek bu alan kara ile birleştirilmiştir. 20 dönüme yakın alan kazılmış, doldurulmuş ve hafriyat yapılmıştır.

- Projeye gelen itirazlar nedeniyle, 2013 yılında inşaat faaliyetleri durdurulmuştur.
- 31 Mayıs 2021 yılında başlatılan Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) sürecinde, taş dolgu mendirek yerine yüzer mendirek ve iskele teknolojisinin kullanılması kararı ile proje köklü değişime uğramıştır. Proje alanı 192.864 m<sup>2</sup> ve yat bağlama kapasitesi de 426 olarak yükseltilmiştir.
- 2023 yılında, projenin yat kapasitesi 426'dan 270 yata ve çekek yeri 120'den 80 yata geri çekilerek güncellenip, 22 Mayıs 2023'de yenilenmiş ÇED raporu sunulmuştur. Bütün yapılan itirazlara rağmen, Muğla'da Çevre Şehircilik Bakanlığı tarafından proje için ÇED Olumlu kararı 30 Ocak 2024'de verilmiştir.
- Bütün bu süreç içinde projenin geniş kapsamlı değişikliklere uğramasına rağmen, yeniden imar planı yapılmadan ÇED Olumlu kararı verildiği için, Şubat 2024'de, Muğla Büyükşehir Belediyesi, Datça Belediyesi ve Datçalılar ÇED Olumlu kararının iptali için Muğla 4. İdare Mahkemesi'ne dava açmışlardır. 30 Mayıs 2024'de bilirkişi keşif heyeti sahayı ziyaret ederek ilgili makam ve şahıslardan beyanlar almışlardır.
- 23 Temmuz 2024 tarihinde, Cumhuriyet Halk Partisi Muğla Milletvekili Avukat Gizem Özcan, Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum'a yanıtlaması istemiyle proje hakkında 11 sorudan oluşan önergesini TBMM'ne sunmuştur.

### Projenin öngördüğü liman kapasitesi ve ilgili sorunlar nelerdir?

Projenin liman kapasitesi ÇED Olumlu kararı ile 270 yat kapasiteli olarak belirtilmiştir, fakat toplam yat sayısının yaklaşık 550 yat (270 yat iskelelerde, 80 yat çekek yerinde, 100 yat mendirek iç yüzünde ve 100 yat rıhtımda) olması söz konusudur. Bu ÇED kararı ile, proje alanı 2007 yılı imar plan sınırlarına geri çekilmiştir fakat mendirek tam imar plan sınırına konulduğu için, liman içi alanı 2007 imar planına göre daha büyümüştür.



Aynı zamanda, mendireğin imar plan sınırında onaylanmış olması, inşaat alanının deniz altında proje sınırlarının dışına çıkması demektir. Yüzer dalgakıranı deniz tabanına sabitleyebilmek için, mendireğin iç ve dış tarafında aşağıdaki şekilde görüldüğü gibi bağlantıların yapılması gerekmektedir. Dolayısıyla ÇED olumlu raporu, proje sınırlarının ihlal edilmesine rağmen verilmiş bir karardır.



### 31 Ocak 2024'de onaylanan Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) raporunda proje hakkında açıklanan bilgiler nelerdir?

En son yayınlanan ÇED Raporu'nda şu aşağıdaki bilgiler verilmiştir:

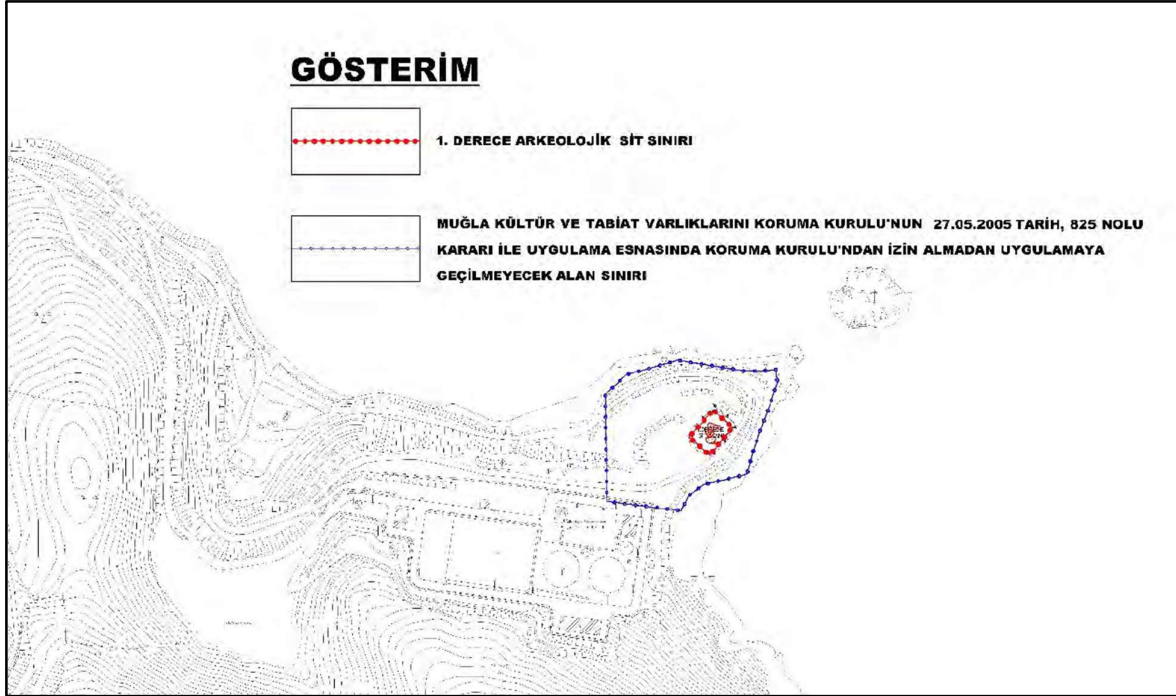
- Proje bölgesinin 45.738 m2 kara alanı ve 79.355 m2 deniz alanı içerdiği;
- Deniz alanına genişliği 6 metre, toplam uzunluğu 546 metre ve büyüklüğü 3.276 m2 olan bir adet yüzer dalgakıran ile toplam uzunluğu 892 metre ve yüzey ölçüsü 2.677 m2 olan altı adet yüzer iskelelerin yapılacağı;
- Kara sahasında ise yüz ton kapasiteli hareketli vinç, yatların bakımı ve onarımı için 5.226 m2 büyüklüğünde 80 yat kapasiteli çekek yeri, akaryakıt rıhtımı ve istasyonu, feribot yanaşma rıhtımı, altı bina (gümrük ve güvenlik binası, 46 odalı otel, yat kulübü, satış birimleri, idari birimleri, atölyeler) inşa edileceği;
- Proje inşaatının iki yıl sekiz ay içerisinde tamamlanacağı, 22 yıl dört ay boyunca ise Datça Yat Limanı'nın Datça Marina Turizm ve Ticaret A.Ş. tarafından işletilip ardından yatırımcı idareye devredileceğini;
- Projenin toplam yatırım bedelinin 98 milyon 197 bin TL olduğu;
- Projenin arazi hazırlık ve inşaat aşamasında 70 ila 80 kişinin; işletme aşamasında ise yaz sezonunda 60 kişinin ve kış sezonunda 25 kişinin istihdam edilmesinin planlandığı.

### Datça Yat Limanı projesinin inşaat başlatmak için ruhsatı var mı?

Projenin inşaat ruhsatı bulunmamaktadır. Bu zamana kadar yapılan bütün yapılaşmalar kaçak olarak ve gerekli inşaat izinleri alınmadan başlatılmıştır.

### Datça Yat Limanı inşaatının bugüne kadar verdiği çevresel ve kültürel zararlar nelerdir?

Proje alanının içinde kalan kıyıların doğal yapıları denizi doldurarak tahrip edilmiştir. Topan Ada olarak bilinen kayalık tamamen haritadan silinmiştir. İnşaat alanı içinde olup, korunması gereken üç adet Anıt Roma Mezarlarının çevreleri herhangi bir izin alınmadan kazılmış ve bu tarihi eserler doğal tahribata karşı tamamen korumasız bırakılmışlardır. Bu Anıt Mezarlar, 1995 yılında 1. derece arkeolojik sit olarak korunma altına alındıkları için, bu alanda her hangi bir kazı veya yapı yapılması yasaktır. Seçilen bölge sadece bu mezarları değil, başka arkeolojik yapıları da içermektedir. Örneğin, Taşlık plajını geçtikten sonra plaj bitiminde olan bir adet küçük tarihi kilise (şapel), proje sahası dışındadır ama deniz kıyısında yol yapılırken tahribata uğrayıp yıkılmıştır.





Bir kilometreye yakın sahil şeridi binlerce kamyon taş-toprak ile doldurularak, Azganlı plajı ve çevresindeki doğal alanlar tamamen yok edilmiştir. Adını "azmak" kelimesinden alan bu bölgede bulunan ve iki ayrı kaynak noktadan dere olarak akan doğal su kaynaklarının bulunduğu yerlerinde üstleri kapatılmıştır.



#### Projenin inşaat yapımı sırasında yapabileceği çevresel zararlar neler olabilir?

2023 yılında yapılan proje değişikliğinde, daha önce fazladan deniz dolgusu yapılan 10.740 m<sup>2</sup>'lik alandan dolgu malzemesinin kaldırılması, başka bir yerde yeniden 8.395 m<sup>2</sup> alanda yeni dolgu yapılması planlanmaktadır.

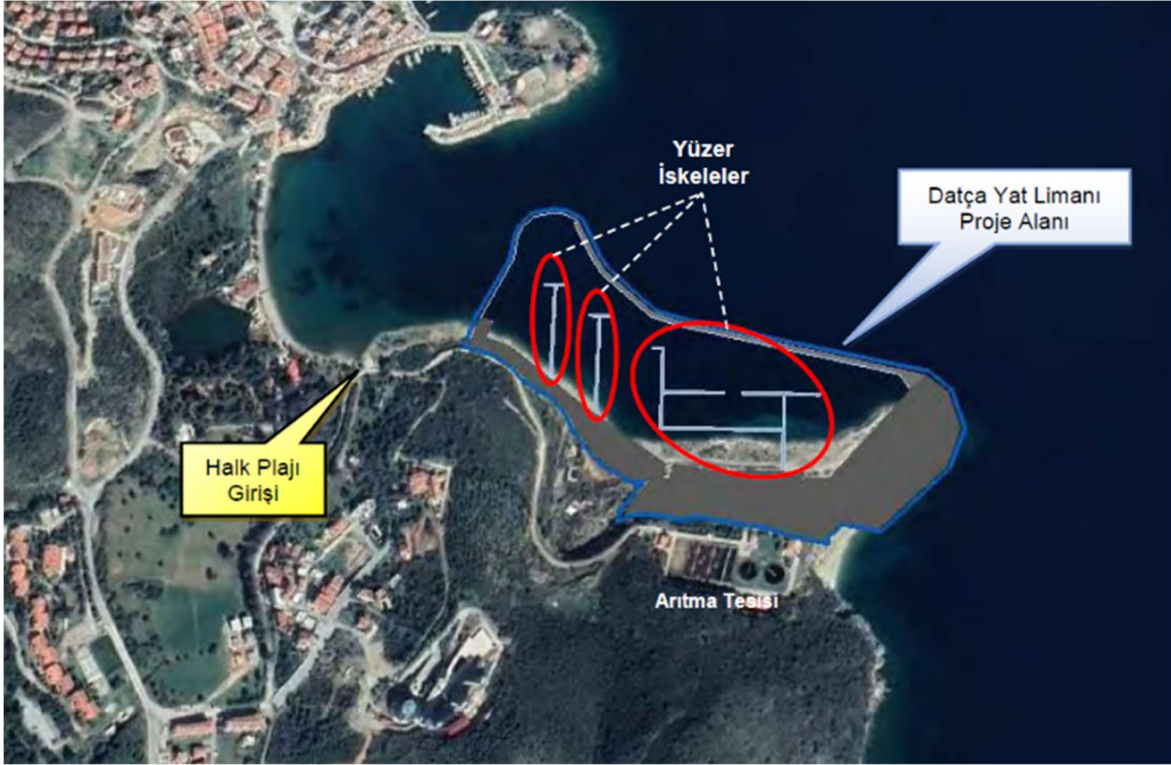


Projenin yapımı sırasında bu gereken dolgu ve tahkimat işlemleri için, taş ocaklarından taş çıkartmak amacıyla dinamitle patlatma yapılmasının açacağı büyük çevresel zararlar vardır. Suyun zaten yetersiz olduğu Datça'da, su yataklarının ve su yollarının zarar görme olasılığı çok yüksektir. Patlamalardan havaya yayılan tozlar, yakın çevredeki zeytinlikleri, doğal yaşamı ve şehri olumsuz etkileyecektir. Bu büyük kapasitedeki taş taşıma işlemi, Datça'nın dar sokaklarında zaten sorun olan yoğun trafiği daha da tehlikeye sokup, ağır kamyon trafiğinin kazalara yol açma olasılığı da çok yüksektir.

#### Projenin yapılması durumunda uzun dönemde çevreye verilebilecek zararlar nelerdir?

Planlanan proje ile Taşlık Plajının açık deniz ile bağlantısı yok edilmekte, koyun denize açılan ağzının yaklaşık %80'i kapatılmaktadır. Ekosistemde su sirkülasyonu engellenecektir, dolayısıyla kirlilik yükü giderek artacaktır.

Liman girişinin halk plajına yakınlığı, plaj kullanıcıları için deniz trafiğinden kaynaklı büyük bir tehlike oluşturmaktadır. Datça'nın kimliği haline gelmiş ve Datça kartpostallarına konu olan Ilica Gölet'inin ve kıyılarınin kültürel ve doğal varlığı yok olacaktır.



Kara ve deniz ekosistemindeki canlı yaşamı besleyen, mükemmel yaşam kalitesinde olan suyun niteliği olumsuz etkilenecektir. Artan yat trafiği, Akdeniz'i korumak için imza koyduğumuz Barselona Sözleşmesine göre kesinlikle korunması gereken deniz çayırları ve aralarında yine aynı sözleşmeye göre korunması gereken Akdeniz fokları olmak üzere limanın yapıldığı bölgede barınan, üreyen tüm deniz canlılarına, yaşamın sürdüğü deniz ekosistemine kıyım yaratacak boyutta zarar verecektir.

Limanın kullanım esnasındaki limana gidiş-geliş kara trafiği de Datça'nın yollarının kaldıramayacağı kadar ekstra yük ilave edecektir.

#### **Yüzer iskele sistemi ile yapılacak liman, çevreye zarar verecek mi?**

Evet, çünkü yüzer dalgakıran ve yüzer iskeleleri denizin dibine bağlamak için deniz altında tonozlar ve çapalar yapılırken denizin dibi kazılacak, bozulacak ve betonlanacak. İskele altında kalan bölgede güneş ışınlarının dibe ulaşmaması nedeniyle fotosentez olanağı kısıtlanacağı için, bu bölgede bulunan bitki örtüsünün ölmesine neden olacaktır.

Aynı zamanda, limanın ekolojik olduğu söylemi aslında doğru değildir. Kaya ve taş dolgudan vazgeçilmesinin asıl nedeninin ekolojik değil, ekonomik olduğu; deniz dibi derinliğinin hayli yüksek (25-35 m) olması ve dolgu maliyetlerinin yüksek olması nedeniyle bizzat yapımcı şirket tarafından vazgeçildiği ÇED raporunda belirtilmiştir.

#### **Proje yapılırsa, gelecekte olası bir depremin yaratabileceği sorunlar neler olabilir?**

Datça birinci derecede deprem bölgesindedir. Jeolojik-Jeoteknik Etüt Raporuna göre sıvılaşma riski bulunan zemin üzere dolgu planlanmaktadır. Bu alanlara hem geri hizmet binaları hem de yakıt tankları yerleştirilecektir. Bir afet anında, yakıt tanklarının tahribat görüp, içeriğinin denize boşalması durumunda büyük bir çevresel felakete yol açacaktır.

#### **Yat limanına karşı çıkanlar, Datça'nın turizmden pay almasına karşı olanlar mı?**

Hayır, fakat eğer turizmden pay almak istiyorsak, güzel Datça'mızın değerlerini koruyup, gelecekte turizm amaçlı gelmeyi planlayan yatçıların daha el değmemiş, daha doğal, daha bakir yerlere yelken açmaları yerine, Datça'yı tercih etmeleri, ancak buranın güzelliklerini koruyarak mümkün olacaktır.

### **Bu yat limanı turizmi geliştirip, Datça sakinlerine yeni iş alanları yaratacak mı?**

ÇED raporunda belirtildiği üzere limanda yaz aylarında 60 kişinin çalıştırılması öngörülmüştür. Fakat, Kalamış, Göcek, Bodrum ve daha önceki birçok başka örnekte olduğu gibi, bu işçiler muhtemelen dışarıdan getirilerek, Datça yerlisine iş imkânı verilmeyebilir. Gelen turistler, oteli-çarşısı-restoranı gibi liman içindeki tesislerden yararlanarak, Datçalı esnafa gelir bırakmayabilir.

### **Deniz suyu arıtma tesisi projeye dahil midir?**

30 Mayıs 2024’de İdari Mahkemenin bilirkişi heyeti incelemeleri sırasında, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı yetkilisi, yatlarla ve tesislere su temini için deniz suyunu arıtma tesisinin yapılacağını belirtmiştir. Fakat, bu arıtma tesisi ÇED raporunda yer almamaktadır, deniz suyu arıtma tesisinin çevreye vereceği zararlar göz önüne alınmamıştır. Deniz suyu arıtma tesisi yapılacak olursa, su altı yaşamını oldukça olumsuz şekilde etkileyeceği için, kesinlikle ÇED incelemesi kapsamına alınıp çevresel etkenlerinin yeniden gözden geçirilmesi gerekmektedir.

### **Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) ne demektir?**

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından koordine edilen Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED), gerçekleştirilmesi planlanan projelerin çevreye olabilecek olumlu ve olumsuz etkilerinin belirlenmesinde, olumsuz yöndeki etkilerin önlenmesi ya da çevreye zarar vermeyecek ölçüde en aza indirilmesi için “karar verme süreci”dir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bu süreç içerisinde bütün ilgili kurumların görüşlerini alıp, ÇED kararına dahil etmekle yükümlüdür.

### **Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı’nın Yat Limanı projesine ÇED Olumlu Raporu vermesi ne demektir?**

ÇED Olumlu kararı projenin gerekli izinleri alarak yatırıma başlamasında bir sakınca olmadığı zaman verilmesi gerekirken, ÇED süreci boyunca ÇED raporunun yanıltıcı ve eksik bilgiler içermesi nedeniyle yapılan itirazlara rağmen, 30 Ocak 2024’de proje için ‘Çevre Etki Değerlendirme (ÇED) olumlu’ kararı verilmiştir.

### **Muğla Çevre Platformu (MUÇEP) kimdir? Yat limanına yaklaşımı nedir?**

MUÇEP, Muğla bölgesinde doğanın, ortak yaşam alanlarının korunması için tüm beldelerden bir araya gelen yurttaşların ve sivil toplum örgütlerinin oluşturduğu ortak bir platformdur. Bu amaç ve çalışma koşullarını paylaşan tüm kişi ve kurumların gönüllü olarak katılımına açıktır. MUÇEP’in tüzel kişiliği yoktur, siyasi partilerden bağımsızdır ve kâr amacı güden ticari bir kuruluş da değildir. MUÇEP doğa ve toplum çıkarlarına aykırı, her türlü çevresel kirlenmeye, doğal ve kültürel değerlerin bozulmasına yönelik faaliyetler konusunda kamuoyunun bilgilendirilmesinden başlayarak, bu tür faaliyetlerin önüne geçmek için ulusal ve uluslararası hukuki yolları takip ederek, kamuoyunda demokratik baskı oluşturulmasına yönelik etkinlikler düzenleyerek bu güzel ülkemizin tarihi ve kültürel zenginliklerinin, doğanın ve çevrenin korunarak gelecek kuşaklara aktarılması amacıyla çalışır.

MUÇEP, yapılması öngörülen marina projesinin yaratacağı çevresel, doğal, kültürel ve ekonomik zararları göz önünde bulundurarak, proje için seçilen yer ve yüksek kapasitesi dolayısıyla, bu projenin yapılmasına karşıdır ve davacıdır.