

T.C.
MUĞLA
4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

YÜRÜTMENİN DURDURULMASINI

İSTEYENLER (DAVACI)

- : 1-
2- MUĞLA ÇEVRE VE EKOLOJİ DERNEĞİ
3-
4-
5-
6-
7-
8-
9-
10-
11-
12-
13-

VEKİLİ

: AV. - UETS[16834-38978-23662]

KARŞI TARAF (DAVALI)

: ÇEVRE, ŞEHİRCİLİK VE İKLİM DEĞİŞİKLİĞİ BAKANLIĞI
- UETS[35756-96577-39570]

VEKİLİ

: HUKUK MÜŞAVİRİ - (Aynı Adreste)

MÜDAHİL

: 1- DATÇA MARİNA TURİZM VE TİCARET A.Ş. (Davalı)

VEKİLİ

: AV. - UETS[16684-86989-42872]

2- ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI (Davalı)

-UETS[35756-76579-48479]

VEKİLİ

: AV. (Aynı Adreste)

İSTEMİN ÖZETİ

: Davacılar tarafından, Muğla ili, Datça ilçesi, İskele Mahallesi, Azganlı Mevkii sınırları içerisinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılması planlanan "Datça Yat Limanı Projesi" hakkında Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği'nin 14. maddesi uyarınca Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından tesis edilen "**Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Olumlu**" kararının; Datça'nın ölüm fermanı demek olduğu, kamu yararının bulunmadığı, ÇED sürecinin yürütülmesinin ihaleye fesat karıştırılma suçuna iştirak niteliğinde olduğu, projenin ekolojik ortak varlıkların yok edilmesi anlamına geldiği, çevreye zararının bulunduğu, projenin hemen sınırında doğal sit alanının olduğu ve alanın tamamıyla Datça - Bozburun Özel Çevre Koruma Bölgesi sınırları içerisinde kaldığı ve hukuka aykırı olduğu ileri sürülerek iptali ve yürütmesinin durdurulması istenilmektedir.

SAVUNMANIN ÖZETİ

: Usule ilişkin olarak, davacının işbu davayı açmaya menfaatinin bulunmaması nedeniyle öncelikle davanın ehliyet yönünden reddi gerektiği, esasa ilişkin olarak ise, planlara aykırı olduğu hususunun gerçeği yansıtmadığı, 2872 sayılı Çevre Kanunu'nu ile 29/07/2022 tarih ve 31907 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği kapsamında yapılan değerlendirme neticesinde davaya konu "**Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Olumlu**" kararının verildiği, ilgili Kanun ve Yönetmelikle belirlenen usullere uygun şekilde hareket edildiği, Kurum ve Kuruluşların yaptıkları değerlendirmeler neticesinde karar alındığı, davacı tarafın

T.C.
MUĞLA
4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

iddialarının yersiz olduğu ve yapılan işlemlerde hukuka aykırılık bulunmadığı belirtilerek davanın reddi gerektiği savunulmaktadır.

MÜDAHİL BEYANI (DATÇA MARİNA TURİZM VE TİCARET ANONİM ŞİRKETİ)

İhaleye fesat karıştırıldığı iddiasının hiçbir dayanağının bulunmadığı, çevresel etki değerlendirme raporunun idari makamlardan usul ve yasaya uygun şekilde alındığı, yapılması planlanan projede günümüzün en son teknolojisinin kullanıldığı, davacının iddialarının soyut olduğu ve somut verilere dayanmadığı, kamu yararının esas alındığı, deniz ve karasal çevrenin korunmasının sağlandığı, ÇED olumlu kararı yerine kesinleşmiş planın dava konusu edilmeye çalışıldığı, anılan planın dava açılmaksızın kesinleştiği, posidonya çayırlarına zarar vermeyeceği, alanda bulunan anıt mezarın nasıl korunacağı ÇED raporunda açıklandığı, trafik yükünü artırmasının söz konusu olmadığı, Ilıca Göletinin zarar göreceği iddiasının gerçeği yansıtmadığı, Taşlık Plajının etkilenmeyeceği ve çevreyi olumsuz etkilemeyeceği belirtilmektedir.

MÜDAHİL BEYANI (ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI) : Davacıların iddialarının gerçeği yansıtmadığı, proje onaylarının, imar planı, plan açıklama raporu ve ÇED raporunda belirtilen kapasiteler gözetilerek yapıldığı ve hukuka aykırılık bulunmadığı belirtilmektedir.

TÜRK MİLLETİ ADINA

Karar veren Muğla 4. İdare Mahkemesince, dava dosyası ve bilirkişi raporu birlikte incelenerek yürütmenin durdurulması istemi hakkında işin gereği görüşüldü.

Uyuşmazlık; Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Olumlu kararından kaynaklanmaktadır.

2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanunu'nun "Yürütmenin Durdurulması" başlıklı 27. maddesinin 2. fıkrasında; idari mahkemelerin, idari işlemin uygulanması halinde telafisi güç veya imkansız zararların doğması ve idari işlemin açıkça hukuka aykırı olması şartlarının birlikte gerçekleşmesi durumunda, davalı idarenin savunması alındıktan veya savunma süresi geçtikten sonra gerekçe göstererek yürütmenin durdurulmasına karar verecekleri hükme bağlanmıştır.

2872 sayılı Çevre Kanunu'nun "Tanımlar" başlıklı 2. maddesinde; Çevresel etki değerlendirmesinin, Gerçekleştirilmesi plânlanan projelerin çevreye olabilecek olumlu ve olumsuz etkilerinin belirlenmesinde, olumsuzyöndeki etkilerin önlenmesi ya da çevreye zarar vermeyecek ölçüde en aza indirilmesi için alınacak önlemlerin, seçilen yer ile teknoloji alternatiflerinin belirlenerek değerlendirilmesinde ve projelerin uygulanmasının izlenmesi ve kontrolünde sürdürülecek çalışmaları ifade ettiği hüküm altına alınmış, aynı Kanun'un "Çevresel etki değerlendirilmesi" başlıklı **10. maddesinde de;** "Gerçekleştirmeyi plânladıkları faaliyetleri sonucu çevre sorunlarına yol açabilecek kurum, kuruluş ve işletmeler; Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu veya proje tanıtım dosyası hazırlamakla yükümlüdürler. 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. Çevresel Etki Değerlendirmesine tâbi projeler ve Stratejik Çevresel Değerlendirmeye tâbi plân ve programlar ve konuya ilişkinusûl ve esaslar Bakanlıkça çıkarılacak yönetmeliklerle belirlenir." hükmüne yer verilmiştir.

29/07/2022 tarih ve 31907 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren **Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği'nin** "Çevresel etki değerlendirme olumlu veya çevresel etki değerlendirme olumsuz kararı" başlıklı **14. maddesinde;** "(1) Komisyon tarafından incelenerek son şekli verilen ÇED raporu, halkın görüş ve önerilerini almak üzere, Bakanlık ve/veya il müdürlüğü tarafından askıda ilan ve internet aracılığı ile 10 takvim günü görüşe açılır. Bakanlıkça proje ile ilgili karar alma

4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

sürecinde bu görüşler de değerlendirilir. Bakanlık halktan gelen görüşler doğrultusunda, rapor içeriğinde gerekli eksikliklerin tamamlanmasını, ek çalışmalar yapılmasını ya da Komisyonun yeniden toplanmasını isteyebilir. Nihai ÇED raporu ve eklerinin proje sahibinin taahhüdü altında olduğunu belirten taahhüt yazısı ve taahhüdü imzalayan yetkilinin noter onaylı imza sirküleri ile ticari sicil gazetesi 5 iş günü içerisinde Bakanlığa sunulur. Kamu kurum/kuruluşlarından noter onaylı imza sirküleri ile ticari sicil gazetesi istenmez. (2) Birinci fıkrada belirtilen belgeler, süresi içerisinde gerekçesi belirtilmeden sunulmaz ise projenin ÇED süreci sonlandırılır. (3) Bakanlık, Komisyon çalışmalarını ve halkın görüşlerini dikkate alarak proje için "ÇED Olumlu" ya da "ÇED Olumsuz" kararı verir. Verilen karar görüşü alınan komisyon üyesi kurum/kuruluşlara, proje sahibine ve Bakanlıkça yeterlik verilmiş kurum/kuruluşlara bildirilir. (4) Proje için verilen "ÇED Olumlu" ya da "ÇED Olumsuz" kararı, karar tarihinden itibaren Bakanlık ve il müdürlüğü internet sitesinde süresiz, askıda 30 takvim günü ilan edilerek halka duyurulur. (5) "ÇED Olumlu" kararı verilen proje için 5 yıl içinde mücbir sebep bulunmaksızın yatırıma başlanmaması durumunda "ÇED Olumlu" kararı geçersiz sayılır. (6) Yatırıma başlanılmamış olan projeler için verilen ÇED Olumlu kararları, proje sahibinin talebi ve talebin Bakanlık tarafından uygun görülmesi halinde geçersiz sayılır. Bu şekilde geçersiz sayılan kararlar Bakanlık ve il müdürlüğü tarafından internet sayfasında ilan edilir." düzenlemesi yer almaktadır.

Dava dosyasının incelenmesinden, Muğla ili, Datça ilçesi, İskele Mahallesi, Azganlı Mevkii'nde yapılması planlanan Datça Yat Limanı projesinin Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ile gerçekleştirilmesi için Yüksek Planlama Kurulunun 08/11/1996 gün ve 96/T-46 sayılı kararı ile Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığına yetki verildiği, verilen yetki uyarınca "Datça Yat Limanı" işinin, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından 28/04/1997 tarihinde 3996 sayılı "Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeliyle Yaptırılması Hakkındaki Kanun" kapsamında Aska İnşaat Anonim Şirketine ihale edildiği, ihale sonrası, 11/03/1998 tarihinde Ankara 46. Noterliğinin 07979 yevmiye onayı ile sözleşme imzalandığı ve sözleşmenin 3. maddesi uyarınca görevli şirket olarak kurulan Datça Marina Turizm ve Ticaret Anonim Şirketine sözleşmeden doğan tüm hak ve yükümlülüklerin devredildiği, ihale tarihinde YİD modeli yapılan ihalelerin imtiyaz sözleşmesi kapsamında olması nedeniyle sözleşmenin ayrıca Danıştay Başkanlığı İdari Daireler Kurulunun 10/02/1998 tarihli ve 75804 sayılı yazısı ekinde 23/01/1998 tarihli, 1998/4 esas ve 1998/4 karar no ile onaylanarak uygun görüldüğü, sonrasında, Datça Yat Limanının yapılması planlanan yerin Datça - Bozburun Özel Çevre Koruma (ÖÇK) bölgesi sınırları içerisinde kalması nedeniyle imar planının, ihale tarihinden yaklaşık 9 yıl sonra mülga Özel Çevre Koruma Kurumunca 31/05/2007 tarihinde onaylandığı, akabinde, 31/05/2007 tarihinde onaylanan plana göre müdahil şirket Datça Marina Turizm ve Ticaret Anonim Şirketince hazırlanan "Datça Yat Limanı Projesi" hakkında Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği'nin 14. maddesi uyarınca Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından "**Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Olumlu**" kararının verilmesi üzerine, anılan kararın iptali istemiyle bakılmakta olan dava açıldığı anlaşılmaktadır.

Bakılan davada, uyuşmazlığın esasının çözümlenebilmesi teknik bilgiyi gerektirdiğinden; Mahkememizin 28/03/2024 tarihli ara kararıyla: "*Dava konusu "Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Olumlu" kararına konu faaliyetin çevre üzerindeki olumsuz etkilerinin, alınacak önlemler sonucu ilgili mevzuat ve bilimsel esaslara göre kabul edilebilir düzeylerde olup olmadığı (nihai ÇED raporunda yer verilen taahhütlerin bilimsel olarak değerlendirilmesi yapılmak suretiyle), yapılması planlanan yat limanının insan sağlığına, tarım alanlarına, deniz canlılarına ve bitki örtüsüne zararının olup olmayacağı, proje alanının yakınlarında zeytinlik sahaları varsa mesafesinin ne olduğu, zeytinlik sahalara 3 kilometreden yakın ise zeytinliklerin vegetatif ve generatif gelişmesine mani olacak kimyevi atık bırakan,*

T.C.
MUĞLA
4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

toz ve duman çıkaran tesislerden olup olmadığı, proje kapsamında karayolu vasıtasıyla proje alanına yapılacak malzeme tedariki ve proje alanından hafriyat taşınması aşamalarında oluşacak trafiğin yat limanı projesinin kara tarafındaki kara trafiğine etkisinin makul düzeyde olup olmayacağı, projenin yapılacağı alanın aldığı rüzgarın ve dış etkenlerin projeyi mümkün kılıp kılmayacağı ve alanın muhtemel hava şartlarının projeye uygun olup olmadığı, projenin yakınında yer alan sit alanlarına ve arkeolojik / tarihi değer taşıyan kalıntılara olumsuz etkisinin olup olmayacağı, yat limanının yapılmasındaki kamu yararı ile yapılmamasındaki kamu yararı karşılaştırıldığında hangisinde kamu yararının daha fazla olduğu" hususlarının tespiti amacıyla mahallinde keşif ve bilirkişi incelemesi yaptırılmasına karar verildiği, mahallinde yapılan keşif ve bilirkişi incelemesi neticesinde düzenlenen ve dava dosyasına sunulan bilirkişi raporunda özetle; "(...) Mahkeme keşifindeki incelemeler ve dava dosyasındaki bilgi ve belgelerin incelenmesi sonucunda farklı bilim dallarındaki uzmanlardan oluşan bilirkişi heyetimizce aşağıdaki sonuçlara ulaşmıştır;

DAVA KONUSU KARARIN JEOLJİ VE HİDROJEOLJİ MÜHENDİSLİĞİ DİSİPLİNİ AÇISINDAN İNCELENME VE DEĞERLENDİRİLMESİ SONUCUNDA;

-ÇED Dosyasının tetkiki sonucunda bölgenin Jeolojik ve Hidrojeolojik yapısı, literatürde bulunan bilgiler ile dava dosyasında bulunan T.C. ULAŞTIRMA VE ALTYAPI BAKANLIĞI ALTYAPI YATIRIMLARI GENEL MÜDÜRLÜĞÜ' ne ait Muğla İli, Datça İlçesi, İskele Mahallesi, Azganlı Mevkii' n de bulunan DATÇA YAT LİMANI PROJESİ NİHAİ ÇED RAPORU Tanıtım Dosyası' nda bulunan bilgiler ile uyumlu olduğu,

- Proje alanında aktif halde akarsu yatağı, yer altı suyu kaynağı vd. gözlenmemiştir, alanın güneyinde kuru dere yapıları tespit edilmiştir. Proje alanının bulunduğu hidrolojik mikro alt havza sınırı düşük drenaj alanına sahip olması,

-Proje kapsamında yat limanı ve otelde konaklayanların kullanma suyu ile yat limanı ve otelde konaklayanların kullanma suyu ihtiyacı ise şehir şebekesinden karşılanacağı,

-Projenin uygulanması ile birlik de inşaat aşamasında 99,24 m³/gün, işletme aşamasında 214,5 m³/gün su kullanılacağı, su ihtiyacının karşılanması için herhangi bir yeraltı suyu ve yüzeysel su kullanımının gerçekleştirilmeyeceği,

-Kullanma suyu ve toz kontrolü amacıyla kullanılacak su ise şehir şebekesinden karşılanacağı,

-Nedenleri ile proje alanında aktif dere yatağının bulunmaması, proje faaliyeti esnasında yer altı suyunun kullanılmayacağına taahhüt edilmesi gerekçesi ile ÇED dosyasının Jeolojik ve Hidrojeolojik açıdan uygun bulunduğu kanaati oluşmuştur.

DAVA KONUSU KARARIN TARIMSAL YAPI VE ZİRAAT MÜHENDİSLİĞİ DİSİPLİNİ AÇISINDAN İNCELENME VE DEĞERLENDİRİLMESİ SONUCUNDA;

-Dava konusu proje alanının kara bölümünün DENİZ DOLGUSU ve ARSA ile TAŞLIK ÇALILIK vasfındaki arazilerden oluşması, proje alanı içinde ekili veya dikili tarım arazisinin bulunmadığı, proje alanının tümünün 5403 sayılı yasaya göre tarım dışı kullanımlara uygun marjinal arazi sınıfında olması ve proje alanının YAKIN ÇEVRESİNİN MAKİ-FUNDA şeklinde akdeniz doğal bitki örtüsü şeklinde flora yapısında olması bu yapının tarımsal özelliğinin bulunmaması, doğal ekolojik yapı ve doğal bitki örtüsü ile ilgili değerlendirmenin bilirkişi heyetindeki flora ve fauna uzmanlarının görüşlerinin esas olacağı nedenleri ile; Muğla ili, Datça ilçesi, İskele Mahallesi, Azganlı Mevkii sınırları içerisinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılması planlanan "Datça Yat Limanı Projesi" için Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından tesis edilen "Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Olumlu" kararının tarımsal açıdan uygun olduğu kanaatine ulaşılmıştır.

T.C.
MUĞLA
4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

ANCAK

DAVA KONUSU KARAR JEOLOJİ-HİDROJEOLOJİ MÜHENDİSLİĞİ İLE ZİRAAT MÜHENDİSLİĞİ AÇISINDAN UYGUN OLSADA DİĞER BİLİM DALLARINCA UYGUN OLMADIĞI KANAATİNE VARILMIŞTIR. BU BİLİM DALLARI İLE İLGİLİ NEDEN PROJENİN UYGUN OLMADIĞINA DAİR İNCELEME VE DEĞERLENDİRME SONUÇLARI AŞAĞIDA ÖZET OLARAK VERİLMİŞTİR.

DAVA KONUSU KARARIN İNŞAAT MÜHENDİSLİĞİ AÇISINDAN İNCELENME VE DEĞERLENDİRİLMESİ SONUCUNDA;

-24.07.2009 tarih ve 27298 sayılı Remi Gazetede yayımlanan “Deniz Turizmi Yönetmeliği” (Değişik: RG-7.4.2021-3792, RG-23.2.2022-5212, RG-18.10.2022-6229, RG23.2.2023-6860) Madde 9-(2)-b kapsamında dört çıpalı yat limanında “Denizde bağlama kapasitesinin en az % 10’u kadar otopark alanı veya otopark hizmeti“ bulundurulması gerekmektedir. Revize imar planı doğrultusunda “Datça Yat Limanı Projesi” kapsamında otopark yapılacağı belirtilmesine karşın nihai ÇED raporunda yat, personel, müşteri, misafir vb. İçin kaç araçlık bir otopark yapılacağına dair hesaplama görülmemiştir.

-Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği’nde belirtildiği üzere ana ulaşım bağlantıları üzerinde etütlere ihtiyaç duyulmaktadır. Datça bölgesinde yaz mevsiminde kış mevsimine göre daha yoğun bir trafik görülmektedir. Sadece Yıllık Ortalama Günlük Trafik (YOGT) dikkate alınarak trafiğe gelecek ek yükü hesaplamak sağlıklı sonuç vermemektedir. Bu nedenle Proje Saatlik Trafiği esas alınarak trafik etütlerinin yapılması gerekli görülmektedir. Proje trafiği yol projelerinin ana parametresi olup, karayolu planlama, projelendirme, yapım, üstyapı tasarımı, trafik güvenliği, çevresel değerlendirmeler v.b çalışmalar için gereklidir. Proje alanının yaz aylarındaki çekim yüzdesinin daha yüksek olacağı dikkate alınarak kapsamlı bir trafik etüdünün yapılması gerekmektedir. Bu doğrultuda en kötü durum senaryoları oluşturularak (yat sahipleri, personel, müşteri, misafir, v.b. Dahil edilerek) simülasyonlar yapıp kavşak noktaları ve yol kesimlerinde meydana gelebilecek gecikmelerin, kuyruk uzunluklarının, talep/kapasite oranlarının tespit edilmesi karşılaşılabilecek trafik sorunlarının önceden tespit edilmesine imkan sağlayacaktır.

-Projenin işletme aşaması sırasında oluşacak ek trafik yükünün hesaplandığı ANCAK ek trafik yükünün etkilerinin gözlemlenebilmesi için kapsamlı bir trafik etüdünün faydalı/gerekli olacağı, böyle bir değerlendirmenin ÇED raporunda olmaması nedeni ile şehrin içinde yer alan proje alanında trafiğin oldukça yoğun olduğu yaz aylarında projede 270 adet yat bağlama kapasitesinde olduğu gözönüne alındığında trafik akışı ile ilgili kapsamlı bir etüdü çed raporuna eklenmesi gerekmektedir. Böyle bir çalışmanın olmaması nedeni ile ÇED raporunun ulaşım ve trafik açısından yetersin hazırlandığı ve bu açıdan uygun olmadığı kanaatine varılmıştır

DAVAYA KONU PROJENİN DENİZ İŞLETMECİLİĞİ DİSİPLİNİ AÇISINDAN İNCELENME VE DEĞERLENDİRİLMESİ SONUCUNDA

-Proje kapsamında 270 teknenin bağlayabileceği bir marina planlanmaktadır. Aynı zamanda boyu 30 mt olan yanaşma rıhtımına 100 araç ve 400 yolcu kapasitesine kadar feribot/ro-ro tipi arabalı vapurların ve 300 kişi kapasiteye kadar deniz otobüslerinin yanaşması planlanmaktadır. Bahse konu taşıma kapasitesine sahip bir feribotun emsaller göz önüne alındığında yaklaşık uzunluğunun 60-70 mt, eninin ise 15-18 mt olacağı tahmin edilmektedir. Bu tipte bir geminin marinaya giriş çıkış sırasında ihtiyaç duyduğu manevra alanı ile ilgili bir çalışmanın yapılmadığı görülmektedir. Kaldı ki böyle bir geminin yanaşması sırasında alınacak tedbirler de önem taşımaktadır. Çünkü bu büyüklükte bir geminin yanaşması sırasında bölgedeki manevra sahası incelendiğinde ek tedbirlerin alınması gerektiği göze çarpmaktadır

-Yapılması planlanan marinanın mendirek girişi Kuzeybatı giriş-çıkış yönünde planlanmıştır. Bu

T.C.
MUĞLA
4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

plan çerçevesinde marinanın Kuzeyli rüzgârlara karşı korunaklı olduğu söylenebilir. Mendirek Kuzey ucunun bitiş noktasının karşı kıyıya olan mesafesi coğrafi olarak yaklaşık 125-130 mt olarak hesaplanmıştır. Kaldı ki özellikle yanaşacak en büyük tonajlı gemi için bir manevra çalışmasının yapılmadığı görülmektedir. Yukarıda da ifade edildiği üzere mendirek girişi sırasında manevra yapılacağı düşünüldüğünde bu tip bir feribotun özellikle dönme çemberi hesabının yapılması gerekmektedir.

Bir gemi için sığ su, gemi draftının 1,5 katından daha az olan derinliktir. Ancak bu referans değer çok kesin değildir. Geminin altındaki su azaldıkça, sığ sudan kaynaklanan değişimler daha belirgin olmaya başlar. Etkiler draftın 1,2 katından daha aşağılarda en belirgin olarak görülür ki bazı kaynaklar da sığ suyu 1,2 katın altı olarak belirtir. İlgili raporda marinaya yanaşacak en büyük geminin draftına dair bir bilginin de yer almadığı görülmektedir. Bu nedenle kurulması planlanan tesise ait hazırlanan raporda yukarıda teknik detayları anlatılan hususlara yer verilmemesinden ötürü ilgili rapor, ait olduğum disipline ilişkin yetersiz ve eksik bilgi sunmaktadır. Bu sebepler ışığında bahse konu raporun bu şekilde geçerliliği ve kabulü Deniz Ulaştırma İşletme Mühendisliği disiplini açısından mümkün değildir.

DAVA KONUSU KARARIN BİYOLOJİ (FLORA-FAUNA) DİSİPLİNİ AÇISINDAN İNCELENME VE DEĞERLENDİRİLMESİ SONUCUNDA;

-Proje uygulama alanı Orta Batı Akdeniz bölgesinde yarımada konumunda 0 metre ile 100 metre yükseklik aralığında frigana ağırlıklı alanlardan oluşmaktadır. Literatür çalışmalarında Çevre Koruma Bölgesi'nde Bern ve Barselona sözleşmelerine göre Akdeniz'de koruma altına alınan türlerden 40'ı (10 sistematik gruba ait) tespit edilmiştir. Bölgede en fazla türle temsil edilen grup Mollusca (7 tür) olup, %17,5'lik baskınlık değerine sahiptir. Bu grubu %15 baskınlık değerleriyle, Porifera (6 tür) ve Crustacea (6 tür) izlemektedir. İstasyonlarda Magnoliphyta'ya ait 3 tür (Posidonia oceanica, Zostera marina ve Cymodocea nodosa) ve ThallopHYta'ya ait 2 tür (Cystoseira spinosa, Lithophyllum byssoides) tespit edilmiştir. Araştırma bölgesinde Pisces'e ait 5 tür (Epinephelus marginatus, Gymnura altavela, Pagrus pagrus, Hippocampus hippocampus ve Sciaena umbra), Reptilia'ya ait 2 tür (Caretta caretta ve Trionyx triunguis) ve Mammalia'ya ait 2 tür (Monachus monachus ve Tursiops truncatus) saptandığı bilimsel çalışmalara dayandırılarak belirtilmiştir. Projenin gerçekleştirilmesi halinde; projenin kendisinden ziyade yat kapasitesinin artışında bağlı olarak mevcut floranın zarar görmesi muhtemeldir.

-Alan içerisinde gözlenmemekle birlikte yakın kesimlerde yer alan daim ve geçici dereler ve durgun su alanları omurgalıların varlığı açısından oldukça önemlidir. Çünkü omurgalılar su ihtiyaçlarını bu kaynaklardan sağlamaktadırlar. Proje uygulama alanı ve çevresinde yapılan arazi gözlemleri ve literatür değerlendirmeleri sonucunda alan ve çevresinde 4 İkiyaşamlı, 23 Sürüngen, 37 Kuş ve 21 memeli türü olmak üzere toplam 85 omurgalı türünün yaşadığı belirlenmiştir.

-Proje sahası içinde gözlenmemekle birlikte yakın kesimlerdeki Tatlısu ortamlarında belirlenmiş olan Amfibilerin hepsi de kuyruksuz kurbağalar takımına girmektedir. İkiyaşamlı türlerinin koruma statüleri ile ilgili olarak yapılan değerlendirmeye göre IUCN Avrupa Kırmızı Listesi (ERL) tarafından hazırlanmış ve güncellenmiş listeye göre yapılan değerlendirmede ise alanda yer alan 3 Amfibi türü "LC" (en düşük seviyede kaygı verici) kategorisinde yer aldıkları 1 amfibi türü ise DD kategorisinde yer almaktadır. BERN sözleşmesine göre 4 amfibi türünün 3'ü Ek-II'de, yani "Mutlak Koruma Altındaki Türler Listesi"nde, yer aldıkları belirlenmiştir.

-Çeşitli nedenlerle boşaltılan atıklarının, bentoslar üzerinde yarattığı olumsuz çevreyle ilgili etkiler çeşitli çalışmalarla ifade edilmiştir. Platformlardan uzaklaştıkça faunal çeşitliliğin, el değmemiş ortamdaki alana benzerliği artmaktadır. Faunal bileşimdeki bu değişiklikler bazı bölgelerde platformdan 6 km kadar uzakta bile tespit edilebilmektedir.

T.C.
MUĞLA
4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

-Açık deniz yapılarının çevresel etki değerlendirmesi, yumuşak tabandaki makrofauna topluluklarına dayanmaktadır. Genelde, platformlara daha yakın olan bentik topluluklarında canlı çeşitliliği azalmakta ve canlı türlerinin miktarları değişebilmekte ve deniz ekosistemine devamlı olarak artan şekilde olumsuz etkide bulunmaktadır.

-Projenin gerçekleştirilmesi halinde; projenin kendisinden ziyade yat kapasitesinin artışında bağlı olarak deniz trafiği ve yoğunluğu ile oldukça fazla sayıdaki yatın özellikle yaz aylarında hareketlenmesi sonucunda yat proje alanı ve hemen açığındaki denizel ve kıyı ortamdaki mevcut faunanın zarar görmesi muhtemeldir.

-Yapılan dosya incelemesi ve bilimsel çalışmalar ışığında; dava konusu bölgede doğal ekosistemin kısmen tahrip olabileceği ihtimalini düşündürmektedir. Ancak dava konusu alanla ilgili keşif sırasında verilen bilgilere göre; gerçekleştirilecek proje ile hem kullanılacak olan kıyı şeridinin uzunluğunun, hem de kıyı çizgisinden sonraki kara kullanımının artacağı bildirilmiştir.

Sonuç Olarak: Statüsü her ne olursa olsun ekolojik açıdan etkin bir korumadan bahsedebilmek, geleceğe dönük olarak gerçekleştirilen planlamalarla olabilmektedir. Proje gerçekleştirilirken ekolojik şartlar da planlamaya katılmış ve bu alanların taşıma kapasiteleri belirlenmiş, ancak bölge 'de eşsiz doğal kaynak değerleri, nesli tehlike altında olan türler ve endemik türler hem tür bazında korunmaya alınması hem de buldukları bölgelerde zonlama sistemi kurulması, tampon bölgeler oluşturularak mutlak surette korunması konusuna yeterince değinilmemiştir.

-Dava konusu dosyada yat limanı projesinin ekolojik açıdan artıları ve eksileri olduğu; alanın mevcut durumunun düzeltilmesi açısından, proje şartlarına uyulması koşulu ile olumlu değerlendirilebileceği ancak sonuçta çevre ekolojisini olumsuz etkileyeceği kanaatine ulaşılmıştır. Bu nedenle ÇED olumlu kararının uygun olmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

DAVA KONUSU KARARIN METEOROLOJİ MÜHENDİSLİĞİ DİSİPLİNİ AÇISINDAN İNCELENME VE DEĞERLENDİRİLMESİ SONUCUNDA;

-Raporun "2.12. Meteorolojik Özellikler, Bölge Özelinde Hava Koşulları, Bu Koşulların Denizciliğe ve Yapımı Planlanan Projeye Etkileri Yönünden İrdelenmesi, Rüzgar Gülü" bölümünde, meteorolojik parametrelerin "Denizciliğe ve Yapımı Planlanan Projeye Etkileri Yönünden İrdelenmesi" konusunda herhangi bir değerlendirme yapılmamış olduğu görülmüştür. Bu parametrelerin (örneğin rüzgar yönü ve şiddeti) söz konusu projenin yapımı ve işletmesi aşamalarındaki etkilerinin analizinin meteoroloji mühendisliği disiplini tarafından değerlendirilmesi gerekmektedir.

-Rüzgar yön ve hızı, NEM ile sıcaklık gibi atmosferik koşullar gürültü hesaplamalarını doğrudan etkileyen faktörlerdir. Gürültü, özellikle rüzgar ve sıcaklık ile taşınabilir ve yayılabilir. Gürültünün iletilmesindeki bir diğer etkin parametre de havadaki nem miktarıdır. Nem, sesin yayılmasını kolaylaştırır. Denizde ve deniz kıyısında oluşacak gürültü, sürtünmesi az deniz yüzeyi ve nemli atmosferi nedeniyle, kara yüzeylerine göre daha geniş bir alana ve mesafeye taşınabilir. Nem değerinin düşük olması halinde, sesin yayılım mesafesi azalır. Nihai Raporda gürültü hesaplarında ortalama bağıl nem miktarı (%60,5) kullanılmıştır (Sayfa 246). Oysa, gürültü hesaplamaları, yukarıdaki açıklamalar ışığında maksimum bağıl neme göre yapılması gürültünün sönmelenmesinin azalarak yayıldığı alan ve mesafenin tespit edilmesini sağlayacaktır.

Aksi takdirde, proje alanında gürültünün yayılım ve etkilerinin yanlış değerlendirilmesine neden olacaktır.

-Havaalanı, liman, yat limanı gibi tesislerin planı ve dizaynını meteorolojik koşullar belirlemektedir. ÇED raporları ile ilgili alınan mahkeme kararlarında belirtildiği ve Meteoroloji Genel

T.C.
MUĞLA
4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

Müdürlüğü (MGM) 'nün de talimatlarında yer aldığı üzere raporun ve modellemenin önemli girdilerinden biri Meteoroloji olduğundan raporu hazırlayanlar arasında Meteoroloji Mühendisinin olması gerekmektedir.

-Yine, MGM'nin 46 nolu ÇED talimatının Madde-5 (8) 'e göre; "(8) Devlet idareleri ile kamu kurum ve kuruluşlarınca yapılacaklar hariç olmak üzere Genel Müdürlüğe sunulan Çevresel Etki Değerlendirme raporlarının Meteorolojik ve İklimsel Özellikler ve Hidroloji bölümlerinin Meteoroloji Mühendisleri tarafından hazırlanması gerekmektedir." şeklinde olup, ÇED raporlarının Meteorolojik ve İklimsel Özellikler ve Hidroloji ile ilgili bölümlerinin Meteoroloji Mühendislerince hazırlanması istenmektedir.

-Bu talimat gereği, dava konusu olan Datça Yat Limanı Projesi ÇED Raporunu Hazırlayan Çalışma Grubu içinde meteoroloji mühendisi bulunmadığı için rapor yeniden hazırlanmalıdır.

Sonuç olarak söz konusu ÇED Raporunda,

- Meteorolojik parametrelerin, "Denizciliğe ve Yapımı Planlanan Projeye Etkileri Yönünden İrdelenmesi" konusunda herhangi bir değerlendirme yapılmamış olduğu,

- Gürültü hesaplamalarında maksimum bağıl nemin kullanılmadığı,

- Dava konusu olan ÇED Raporunu Hazırlayan Çalışma Grubu içinde meteoroloji mühendisinin bulunmadığı,

tespit edilerek, Nihai Raporun bu haliyle meteorolojik açıdan yeterli ve uygun olmadığı görüşü oluşmuş ve Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının "Datça Yat Limanı Projesi" ne verilen ÇED OLUMLU kararının Meteoroloji Mühendisliği açısından uygun olmadığı kanaatine varılmıştır.

DAVAYA KONU KARARIN SU ÜRÜNLERİ MÜHENDİSLİĞİ DİSİPLİNİ AÇISINDAN İNCELENME ve DEĞERLENDİRİLMESİ

-Proje alanının uygulanacağı yerde ve civarında herhangi bir su ürünleri üretim (yetiştiricilik) tesisi bulunmaktadır. Tarım ve Orman Bakanlığı'nın su ürünleri yetiştiriciliği potansiyel alanları kapsamında olmayan bir bölgededir.

-Projenin hemen karşısında bir balıkçı barınağı bulunmaktadır. Bu barınak projede belirtilmiştir. Ancak burada bulunan balıkçı teknelerinin ne tür av araçlara ve uygulamalara sahip oldukları konusu açıklanmamıştır. Buna göre buradaki avcılık yöntemleri küçük kapasiteli teknelerden oluşan ve uzatma ağları, parakete (uzun ve çoklu iğnelerden oluşan) ve olta takımlarından oluşmaktadır. Buna göre avcılık uygulamalarının genelde kıyılara yakın olan alanlarda yapıldığı önemlidir.

-Proje alanının denize dolgu yapılarak bir uygulama gerçekleştirileceği, yüzer tip iskeleler ve dalga kıranlar ile şekillendirileceği ifade edilmektedir. Ancak bu tip uygulamalar her ne kadar balıkların geçişini engellemiyor gibi görülse de önemli bir uzunlukta denize dik bir açıyla uzanmaları Datça balıkçı barınağının giriş yönünde daralmasına yol açabilecektir (Şekil 4). Ayrıca projede balıkçı barınağının yat limanı alanına uzaklığı "Proje alanının yaklaşık olarak 120 m kuzeyinde Datça Limanı (Balıkçı Barınağı) yer almaktadır" şeklinde ifade edilmiştir

-Dalga kıranların konumu dikkate alındığında Taşlık Plajının hemen önünde yer alan projenin uygulanması durumunda yüzeysel su akıntılarının azalacağı, bu durumda koyun su kalitesinin etkileneceği söz konusudur.

-Deniz çayırları oldukça yaygın olarak keşif gününde tespit edilmiştir (Şekil 5 ve 6). Dolgu ile bu alanların etkilenmesi söz konusudur. Deniz kaplumbağaları ve foklar için bir üreme özelliği göstermese de beslenme ya da gezinti alanlarını oluşturabilir. Ancak fok ve deniz kaplumbağalarını geçiş rotalarını yoğun tekne ve bunların oluşturacağı trafik nedeniyle etkilemesi beklenebilir.

T.C.
MUĞLA
4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

-Yüzer alanların sabitlenmesi için proje metninde “Ayrıca liman inşaatı sırasında yüzer dalgakıran ve yüzer iskeleler inşa edilecektir. Yüzer dalgakıran zemin çivisi ve özel çapalarla sabitlenecektir, tonoz kullanılması söz konusu değildir” ifadesi bulunmaktadır.

Burada zemin çivisi olarak değinilen materyalin özellikleri (madeni, çapı, uzunluğu vb) belirtilmemiştir. Ayrıca bu çivilerin uygulanacağı kısımlar şema ve kroki üzerinde belirtilmemiştir. Özel çapalarla nasıl sabitlenecektir bu konu da detaylı olarak belirtilmemiştir.

-Su Ürünleri Disiplini açısından yat limanı projesi için uygulanacak alanın yerinin yanlış olacağı, çünkü iskele ve dalgakıranlar ile önemli bir daralma olacağı, sistemin kurulma uygulamalarının net olmadığı bu nedenle uygun olmadığı kanaati oluşmuştur.

DAVAYA KONU KARARIN HİDROBİYOLOJİ BİLİM DALI AÇISINDAN DİSİPLİNİ AÇISINDAN İNCELENME ve DEĞERLENDİRİLMESİ

-Davaya konu olan bölge için konunun uzmanları tarafından hazırlanan ÇED Raporunun Hidrobiyoloji ile ilgili olan EDR kısmı tarafımdan ayrıntılı bir şekilde incelenmiştir. Buna göre; Bugüne kadar, Projenin yapılacağı bölgede yapılan bilimsel çalışma sayısı oldukça sınırlıdır.

-Yakın bölgelerde yapılan çalışmalar incelendiğinde bölgenin biyolojik çeşitliliğinin zengin olduğunu söylenebilir. Bu çalışmalardan en önemlisi Okuş ve ark. 'nın 2007 yılında yaptıkları “Datça-Bozburun özel çevre koruma bölgesinin biyolojik çeşitliliği” çalışmasıdır. Bu çalışmada Bölgede Porifera (süngerler), Cnidaria (Mercanlar) Plathelminthes (Yassı kurtlar), Nematoda (Yuvarlak kurtlar), Nemertea (segmentiz kurtlar), Annelida (Halkalı kurtlar), Arthropoda (Eklem bacaklılar), Mollusca (yumuşakçalar), Echinodermata (Derisi dikenliler) gibi sistematik gruplara ait pek çok omurgasız tür tespit edilmiştir. Hazırlanan EDR (Ekolojik Değerlendirme Raporu)'de koruma ve nesli tehlike altında olan tür/türler bulunmakta diye belirtilmiştir. Oysaki hazırlanan liste incelendiğinde koruma altında olan türlerin (Cymodocea nodosa, Posidonia oceanica, Aplysina aerophoba, Tetya aurantium, Pinna nobilis, Paracentrotus lividus vd.) var oldukları görülmektedir. Ayrıca keşif sırasında kumsal bölgede Aplysina aerophoba ile Pinna nobilis'e ait bireyler görülmüştür. Özellikle bentik bölgede yaşayan ve hareket etme yetenekleri kısıtlı olan türlerin varlığı ya da yokluğu o bölgenin ekolojik kalite durumunu ne bir şekilde ortaya koyduğu için, bölgede dağılım gösteren türlerin uzman kişilerce incelenmesi ve tanımlanması önem arz etmektedir. Nesli tehlike altında olan bu türlerin varlığı, bu bölgede gerçekleştirilecek proje için büyük önem arz etmektedir

-Denizel ortamda yapılan ya da yapılması planlanan herhangi bir yapının zaman içinde doğal ortamdaki canlılar (özellikle bentik fauna ve flora türleri) üzerinde etkileri kaçınılmazdır. Bu nedenle yapılması planlanan bölgedeki canlı kompozisyonu, suyun fiziko-kimyasal yapısı, bölgenin topoğrafik yapısı tespit edilmelidir. Özellikle de deniz dibinde yaşayan ve hareket etme yeteneği olmayan ya da çok kısa mesafeler hareket edebilen canlıların mevcut durumlarının bilinmesi gerekmektedir. Hareket etme yeteneği hiç olmayan ya da sınırlı olan bu canlılar ortamda uzaklaşma olanağı bulamadıklarından olumsuz çevre koşullarından en fazla etkilenirken, balıklar gibi hareketli canlılar ortamdaki uzaklaşmak suretiyle bu etkiyi en aza indirirler. Bentik canlılar doğal ortamda meydana gelecek olumsuzlukların sonucunda ya ortamdaki uzaklaşırlar ya da meydana gelen değişimlere uyum sağlayarak yaşamlarını devam ettirirler. Uyum gösteren bazı türlerin (Oxydromus pallidus, Neanthes caudata, Schistomeringos rudolphi, Malacoceros fluginosus, Capitella capitata, Corbula gibba v.b.) baskın hale geçmesi, söz konusu bölgede kirliliğin boyutlarını yansıtabilmektedir. 1- Bu türler indikatör türlerdir. Bunun yanı sıra bazı türlerde sadece temiz bölgelerde yaşarlar ki bunlar da temizlik indikatörü türler olarak bilinmektedir (Örneğin, Paracentrotus lividus, Echinaster sepositus, Paraprionospio coora, bazı Syllidae familyası

4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

türleri). Bu nedenle bölgedeki tür çeşitliliğinin bilinmesi sağlıklı bir çevre ve çevrede meydana gelebilecek olumsuzlukların izlenmesi açısından son derece önemlidir. Hazırlanan rapordaki türlerin incelenmesi sonucunda bölgede herhangi bir kirleticinin olmadığı, sağlıklı bir dip yapısına sahip olduğunu söylemek mümkündür. Fakat, bölgedeki dolgu, dip taraması ve iskele ayaklarının yerleştirilmesi sırasında deniz suyunun bulanması, pelajik ve bentik bölgede yaşayan canlıların dağılımlarını olumsuz etkileyecektir. Özellikle de üreme dönemlerinde bu etki çok büyük olacaktır. Raporda her en kadar bu dönemlerde işlerin yavaşlatılacağı söylene de, bulanıklığın artması, ışığın dip kısımlara, bentik omurgasızlar ile makro ve mikro algelere ulaşmasını engelleyeceğinden bölgede yaşayan bu canlılar zarar görecektir. Raporda, kısa süre içinde diğer bölgelerden aynı türlerin bölgeye yerleşeceği söylene de bu durum yukarıda isimleri verilen, nesli tehlike altındaki türlerin varlığını tehdit edecektir.

-2.Mevcut davaya söz konusu olan bölgede mendirek, iskele ve çekek alanları için yapılacak dolgu ve iskele ayaklarının yerleştirilmesi sırasında ortamda bazı olumsuz etkilerin oluşması kaçınılmazdır. Bu proje gerçekleştirildiği takdirde en büyük etki, *Posidonia oceanica* (Linnaeus) Delile, 1813 adlı deniz çiçekli bitkisi üzerinde olacaktır. Hazırlanan ÇED raporunun EDR kısmında da belirtildiği üzere bölgede sağlıklı *Posidonia oceanica* çayırları mevcuttur.

Keşif sırasında bu türün kıyıya yaklaşık 2-3 metrelerde (bu mesafe ölçülemedi) oldukça sağlıklı bir şekilde dağılım gösterdiği görülmüştür (Şekil 1.3). Hazırlanan EDR raporunda "Çalışma alanında *Posidonia oceanica*'dan oluşan deniz çayırlarının gözlemlendiği, Projenin inşaat aşamasında gerçekleştirilecek faaliyetler sırasında sadece dolgu çalışmaları dip yapısını olumsuz etkileyeceği, ancak, proje alanında inşa edilecek olan dolgu alanları açısından yapılan değerlendirmelere göre dolgu yapılacak kıyı kesimlerin dip yapısında *Posidonia oceanica* toplulukları bulunmadığı, dolayısıyla bu yapıların olduğu kesimlerde deniz çayırları açısından habitat kaybı söz konusu olmayacağı" bildirilmiştir. Yapılan saha çalışmalarında bunun doğru olmadığı, bölgedeki popülasyonun olumsuz etkileneceği tespit edilmiştir.

-Bu konu ile ilgili olarak, hazırlanan raporda "liman inşaatı sırasında yüzer dalgakıran ve yüzer iskeleler inşa edileceği, yüzer dalgakıranın zemin çivisi ve özel çapalarla sabitleneceği, tonoz kullanılmayacağı; bu yapıların yüzer nitelikte olacağından; deniz dip kısmına ve dolayısıyla deniz çayırlarına yönelik etkisi yok denecek kadar az olacağı, çünkü bu yapıların inşaat tekniği açısından deniz dip kısmına zarar vermeyeceğinin bilindiği, liman içindeki su sirkülasyonunu sağlayacak nitelikte alt kısmının su geçişine izin verecek olması da denizel türlerin yayılış ve dolaşımını açısından sınırlayıcı bir etki yaratmayacağı" bildirilmiştir. Bilinmesi gerekir ki; teknik olarak söylenenlerin doğruluk payı olsa da yapılan bu mendirek, iskele ve çekek alanı üzerlerine bağlanacak deniz araçları ile birlikte bentik bölgede yaşayan canlılar için hayati öneme sahip olan ışığın, oksijenin dağılımını kısıtlayacaktır. Bu da bu canlılar için büyük bir tehdit oluşturacaktır.

-Yabancı tür taşınımı Akdeniz için en önemli ekolojik ve ekonomik tehditlerden biridir. Şu ana kadar Akdeniz'de yaklaşık 903, Türkiye kıyılarında 539 yabancı tür tespit edilmiştir.

-Yabancı türlerin taşındıkları yeni çevreye etkileri besin zincirini yeniden yapılandırma, yeni hastalıklar taşıma ve yerli türlerle rekabete girip onları ortamdan uzaklaştırma şeklinde özetlenebilir. Bu nedenle gemilerin çapaları ve karinaları yabancı türlerin dağılımı bakımında oldukça önemlidir. Bu tür yerler planlanırken bu tehlike ile ilgili ön çalışmaların yapılması ve gerekli tedbirlerin alınması önemlidir. Hazırlanan raporda bu konu ile ilgili bir açıklama ve bilgilendirme bulunmamaktadır.

-Her ne kadar kontrol edilse de gemilerden bırakılan zararlı maddeler (katı atık sıvı atık, kimyasallar, sintine vb..) de belli bir süre sonunda bentik canlılara ve özellikle de *Posidonia oceanica*

4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

üzerinde olumsuz etkilere sebep olacaktır. Küresel ısınmaya bağlı iklim değişiklikleriyle, yoğun nüfus artışına bağlı olarak aşırı kirletici yüküyle, kıyısız bölgelerdeki yapılaşmalarla, sudaki asılı madde miktarlarının artması gibi sebeplerden dolayı dağılım alanları her geçen gün azalan bu tür özel koruma alanlarının belirlenmesini gerektiren doğal habitatların ve yabani bitki ve hayvanların korunması direktifinde öncelikli habitatlar olarak listelenmiştir (Boudouresque ve diğ., 2000, 2012). Kıyıdan itibaren maksimum 40-45, ortalama 17-20 metre derinliklerde dağılım gösteren bu türün varlığı o bölge yapılacak her oluşumun önüne geçmekte ve engellemektedir.

-3. Ayrıca raporda, ülkemizin de de taraf olduğu uluslararası anlaşmalardan olan Barselona (Akdeniz'in Kirilenmesine Karşı Korunması Sözleşmesi) konvensiyonu ve buna bağlı alt protokollerle koruma altına alınan türlerden *Cymodocea nodosa*, *Zostera marina*, *Zostera noltii* tespit edilmiştir. Son yıllarda, kıyısız bölgelerde artan insan aktiviteleri nedeni ile nesli tehlike altında olan bu tür Dünya'da Tehlike Altındaki Hayvan ve Bitkilere Ait Avrupa Kırmızı Listesi (Red List) kapsamındadır.

-Hidrobiyoloji Bilimi Açısından Sonuç Olarak; Dosyada yapılan incelemeler ve değerlendirmeler sonucunda, Muğla ili, Datça İlçesi, İskele Mahallesi, Azganlı Mevkii sınırları içerisinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılması planlanan "Datça Yat Limanı Projesi" hakkında Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği'nin 14. maddesi uyarınca "Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Olumlu" kararının iptali istemiyle açılan davada, projenin hayata geçirilmesi için seçilen bölgede hazırlanan ÇED raporunun incelenmesi sonucunda, kurulması planlanan tesislerin Hidrobiyoloji açısından bentik bölgede yaşayan canlılar üzerinde olumsuz bir etkiye sahip olacağı ve "Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu" kararının uygun olmadığı kanaati oluşmuştur

DAVAYA KONU KARARIN ÇEVRE MÜHENDİSLİĞİ AÇISINDAN İNCELENME ve DEĞERLENDİRİLMESİ

-Çekek yerleri, yat bakımı ve onarımı sırasında tehlikeli atıkların (sintine suyu, atık yağlar, solventler, yakıt kalıntıları gibi) oluştuğu önemli alanlardır. Bu nedenle, sadece atık kabul tesisinin inşa edilmesi ve yönetmeliklere uyulması yeterli olmayabilir. Tehlikeli atıkların doğru şekilde toplanması, depolanması, taşınması ve bertaraf edilmesi için daha kapsamlı bir yönetim sistemi ve düzenli denetimlerin yapılması gereklidir. Ayrıca, tehlikeli atıkların çevreye yayılmasını önlemek için çekek yerinde uygun altyapının (sızdırmaz yüzeyler, yağ tutucular ve filtrasyon sistemleri) olması önemlidir. Tesisin kapasitesinin yeterli olup olmadığı da dikkate alınmalıdır; çünkü tehlikeli atıkların birikmesi çevresel riskler doğurabilir. Bu nedenle, sadece yönetmeliklere uyulması değil, bu süreçlerin etkin bir şekilde planın bulunması da gereklidir. Bu nedenle ÇED raporu, bu tür sıvı atık suların yönetimi için yeterli bilgi sunmamaktadır. Bu tür projelerde, atık su yönetimi konusunda net ve kapsamlı bir planın olmaması, çevre ve insan sağlığı üzerinde olumsuz sonuçlara yol açabilir. Bu nedenle, raporda atık su oluşumuna dair miktarların ve yönetim stratejilerinin açıkça belirtilmesi, çevresel etki değerlendirmesi sürecinin şeffaf ve eksiksiz yürütülmesi adına kritik bir gereklilik olarak öne çıkmaktadır. Ayrıca Çevre İzleme Programları da bu süreçte önemli bir rol oynamaktadır.

-ÇED raporunda deniz suyu kirlilik izleme programı (tablo 99) önerilmiştir; ancak izleme parametrelerinin ne sıklıkla kontrol edileceği ve hangi yöntemlerle denetleneceği konusunda net bir plan sunulmamıştır. Bu izleme programının etkinliği sağlanmalı ve izleme sıklığı, parametreler ve raporlama süreçleri daha detaylı bir şekilde belirlenmelidir. Bu yönüyle ÇED raporu içeriği yetersizdir.

-Akaryakıt rıhtımı, istasyonu ve feribot yanaşma rıhtımı gibi alanlar çevresel açıdan yüksek risk taşımaktadır. Feribotlardan kaynaklı gaz emisyon yükü ÇED raporunda değerlendirilmemiştir. ÇED raporu emisyon ve risklerin yönetimi için yeterli bilgi ve teknik bilgi içermemektedir.

T.C.
MUĞLA
4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

-Deniz dolgusu, özellikle kıyı ve deniz ekosistemleri üzerinde büyük etkiler yaratabilecek bir işlemdir. Deniz dolgusu esnasında suyun fiziksel ve kimyasal özelliklerinin bozulmaması için sürekli izleme yapılması gerekir. Özellikle, askıda katı madde miktarı, çözünmüş oksijen seviyeleri, pH ve tuzluluk gibi parametreler izlenmelidir. İnşaat ve dolgu işlemleri sırasında su kalitesi sürekli izlenmeli ve limit değerlerin aşılması durumunda gerekli önlemler alınmalıdır. İzleme noktalarının seçimi önemlidir. Ayrıca, dolgudan kaynaklanan herhangi bir sızıntının veya kirlenmenin önüne geçilmesi için dolgu işlemleri sırasında çevre yönetmeliklerine uygun yöntemler kullanılmalıdır. ÇED raporunda izlemeye değinilse de denetime açık bir izleme planlaması bulunmamaktadır.

-ÇED süreci, bu gibi projelerde çevrenin korunmasını ve sürdürülebilir bir kalkınma yaklaşımını esas alarak, doğal kaynakların verimli kullanılmasını ve çevreye zarar vermeden projenin hayata geçirilmesini hedeflemektedir. Hazırlanan ÇED raporunun, projenin çevresel etkilerini ve etki alanı içinde oluşacak değişimi ortaya koyacak ve koruyacak yeterlilikte olmadığı sonuç ve kanaatine varılmıştır.

DAVAYA KONU KARARIN ARKEOLOJİ BİLİMİ AÇISINDAN İNCELENME ve DEĞERLENDİRİLMESİ

-Proje kapsamı dışında kalan ancak dava konusu parsellere komşu vaziyette olan 165 ada 1 ve 2 parsel içerisinde bir başka 1. derece arkeolojik sit alanı mevcuttur. Yapılan incelemelerde burada aktif kazıların dönem dönem devam ettiği, oldukça yüksek sur duvarının bulunduğu ve herhangi bir koruma çemberinin olmadığı gözlemlenmiştir.

-Dava konusu alanda tüm bu incelemelerde yapılan yüzey araştırması ve tespitlerde, bütüncül bir buluntu değerlendirmesinin alanda insutu vaziyette olmayan taşınır veya taşınmaz kültür varlığının çoğunlukta olmamasından dolayı yapılamamıştır ancak yapılan tespitlerde karada kalan kısımda, mezar buluntusuna rastlanılmıştır. Dava konusu geri tesis alanı kısmında taşınmaz kültür varlığı niteliğinde ki kalıntıların yapıların arasında kaldığı herhangi bir koruma çemberinin olmadığı gözlemlenmiştir. Burada yapılacak bir koruma hatı ile birlikte arkeolojik metotlar uygulanarak bilimsel amaçlı kazı yöntemi sonucu açığa çıkan bulguların devamı görülebilecek ve zarar görmesinin önü engellenecektir.

-Gerekli bilimsel amaçlı bütüncül değerlendirmenin yapılabilmesi için tescil edilen sit alanlarında yüzey araştırması- jeo fizik araştırması ve bu doğrultuda bilimsel veri amaçlı kazıların yapılması gerekmektedir. Ayrıca alanda mevcutta bulunan Anıt Mezarın koruma, teşhir ve bakımına yönelik hali hazırda bilimsel kaynaklı arkeolojik metotların neler olacağından bahsedilmemektedir.

-Burada yapılacak projelerde alanın herhangi bir sit potansiyelinde olsa bile bilimsel prosedürün izleneceği nedeni ile Dava konusu Muğla ili, Datça ilçesi, İskele Mahallesi, Azganlı Mevkii sınırları içerisinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılması planlanan "Datça Yat Limanı Projesi" hakkında Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği'nin 14. maddesi uyarınca Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından tesis edilen "Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Olumlu" kararının söz konusu proje alanında "arkeolojik" değerlendirme açısından yetersiz olduğu kanaatine varılmıştır.

nedenleri ile

Sonuç olarak yukarıdaki hususlar göz önünde bulundurulduğunda bilirkişi kurulumuzca dava konusu Muğla ili, Datça ilçesi, İskele Mahallesi, Azganlı Mevkii sınırları içerisinde, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı tarafından yapılması planlanan "Datça Yat Limanı Projesi" hakkında Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği'nin 14. maddesi uyarınca Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından tesis edilen "Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Olumlu" kararının UYGUN OLMADIĞI kanaatine varılmıştır." şeklinde görüş ve tespitlere yer verildiği görülmektedir.

6100 sayılı Hukuk Muhakemeleri Kanunu'nun "Bilirkişi raporuna itiraz" başlıklı 281.

4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

maddesinde; "Taraflar, bilirkişi raporunun, kendilerine tebliği tarihinden itibaren iki hafta içinde, raporda eksik gördükleri hususların, bilirkişiye tamamlattırılmasını; belirsizlik gösteren hususlar hakkında ise bilirkişinin açıklama yapmasının sağlanmasını veya yeni bilirkişi atanmasını mahkemeden talep edebilirler. (...)" düzenlemesi ile "Bilirkişinin oy ve görüşünün değerlendirilmesi" başlıklı **282. maddesinde ise;** "Hâkim, bilirkişinin oy ve görüşünü diğer delillerle birlikte serbestçe değerlendirir." düzenlemesi yer almaktadır.

Anılan bilirkişi raporunun taraflara ve müdahillere tebliğ edildiği, davalı ve davalı idare yanında müdahiller tarafından yapılan itirazların bilirkişi raporunu kusurlandırmadığı, bilirkişi raporunun teknik yönden yeterli olduğu kanaatine varılarak bilirkişi raporu Mahkememizce hükme esas alınabilecek nitelik ve yeterlilikte bulunmuştur.

Bu durumda, dava dosyasına sunulan bilgi ve belgeler ile bilirkişi raporunda yer alan tespitlerin birlikte değerlendirilmesinden; uyuşmazlık konusu ÇED Olumlu kararının; proje alanında aktif dere yatağının bulunmadığı, proje faaliyeti esnasında yer altı suyunun kullanılmayacağına taahhüt edildiği, dava konusu proje alanının kara bölümünün deniz dolgusu ve arsa ile taşlık çalılık vasfındaki arazilerden oluştuğu, proje alanı içinde ekili veya dikili tarım arazisinin bulunmadığı, proje alanının tümünün 5403 sayılı yasaya göre tarım dışı kullanımlara uygun marjinal arazi sınıfında olduğu, proje yakınında zeytinlik alanlarının olmadığı yönleriyle uygun olduğu, diğer yandan, yapılması planlanan projenin bulunduğu alanda anıt mezarın bulunduğu, bu nedenle projenin anıt mezara zarar verme ihtimalinin olduğu bilirkişilerce öngörülmüş ise de, ÇED raporuna bakıldığında, anıt mezara ilişkin alınması gereken önlemlere yer verildiği gibi, anıt mezar hakkında Muğla Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu denetiminde kazı çalışmalarının yapılacağına öngörüldüğü, aynı zamanda, anıt mezara ilişkin olarak "Datça Yat Limanı Kaya Mezarı Koruma Sergileme Projesinin" de hazırlandığı görülmekle, davaya konu proje alanında bulunan anıt mezarın yapılması planlanan projeden doğrudan etkileneceğinin kabulü mümkün görülmemekte ise de;

-Proje kapsamında boyu 30 metre olan yanaşma rıhtımına 100 araç ve 400 yolcu kapasitesine kadar feribot/ro-ro tipi arabalı vapurların ve 300 kişi kapasiteye kadar deniz otobüslerinin yanaşmasının planlandığı hususu dikkate alındığında, bahse konu taşıma kapasitesine sahip bir feribotun emsaller göz önüne alındığında yaklaşık uzunluğunun 60-70 metre eninin ise 15-18 metre olduğu kabul edildiğinde, ÇED raporunda; bu tipte bir geminin marinaya giriş çıkış sırasında ihtiyaç duyduğu manevra alanı ile ilgili bir çalışmanın yapılmadığı,

-ÇED raporunda; yüzer alanların sabitlenmesi için "ayrıca liman inşaatı sırasında yüzer dalgakıran ve yüzer iskeleler inşa edilecektir; yüzer dalgakıran zemin çivisi ve özel çapalarla sabitlenecektir, tonoz kullanılması söz konusu değildir." ifadesine yer verilmiş ise de, burada zemin çivisi olarak değinilen materyalin özellikleri (madeni, çapı, uzunluğu vb) hakkında bilgi verilmediği gibi bu çivilerin uygulanacağı kısımların şema ve kroki üzerinde belirtilmediği ve ne sıklıkta uygulanacağı konusunda bilgi verilmediği ve özel çapalarla nasıl sabitleneceği konusunun detaylı olarak belirtilmediği,

-Proje kapsamında yapılması planlanan yat limanı - marina çevresine inşa edilecek yüzer dalgakıranın boyunun 596,00 metre uzunluğa, yüz ölçümünün ise 4828 m² alana sahip olduğu, marinanın karşısında yer alan kıya çok yakın konumlandığı ve arasında dar bir boğazın kaldığı, marinaya giriş çıkışların bu dar alandan yapılacağı hususları dikkate alındığında, proje alanına yürüme mesafesinde bulunan Taşlık Plajına taze su geçişinin dalgakıran nedeniyle kısıtlı olacağı, marina giriş çıkışları esnasında teknelerden kaynaklı kirlenmenin plaja etkisinin olacağı, yeterli dalga alamaması nedeni ile plajın beslenememesi neticesinde plajdaki su kalitesinin düşebileceği ve bu durumdan plajın olumsuz

T.C.
MUĞLA
4. İDARE MAHKEMESİ

ESAS NO : 2024/581

etkileneceği,

-Proje kapsamında yapılması planlanan yat limanı alanının deniz tabanında bol miktarda deniz çayırlarının (*posidonia oceanica*) bulunduğu hususu dikkate alındığında, projenin inşaatı aşamasında ve gerçekleştirilecek faaliyetler sırasında dolgu çalışmalarının ve iskele - dalgakıran için yapılacak çivileme çalışması aşamasında dip yapısını olumsuz etkileyeceği, sonrasında da oluşacak tekne trafiği ve mevcut yapılar nedeniyle deniz çayırlarının güneş ışığından mahrum kalması sonucu zarar görebileceği ve habitat kaybı söz konusu olabileceği,

-ÇED raporunun, projenin çevresel etkilerini ve etki alanı içinde oluşacak değişimi ortaya koyacak ve koruyacak yeterlilikte olmadığı,

-Davaya konu projenin yapılacağı alanın bir kısmının imar planında "otopark" kullanımına ayrıldığı, işbu plan doğrultusunda yat limanı projesi ÇED raporunda da; "*bağlama kapasitesinin en az %20'si kadar otopark alanı veya otopark hizmeti*"nin yer alacağını belirtildiği görülmekle birlikte, otopark alanı - otopark hizmetinin nasıl yapılacağını ÇED raporunda açıklanmadığı gibi niteliğinin ve büyüklüğünün de nasıl olacağı hususunda bilgi verilmediği anlaşılmakla, bu durumun davaya konu ÇED kararının hukuki denetlenebilirliğini engellediği,

-Akaryakıt rıhtımı, istasyonu ve feribot yanaşma rıhtımı gibi alanların çevresel açıdan yüksek risk taşıdığı hususu dikkate alındığında; feribotlardan kaynaklı gaz emisyon yükünün ÇED raporunda değerlendirilmediği ve ÇED raporu emisyon ve risklerin yönetimi için yeterli teknik bilgi içermediği,

görülmele, 2872 sayılı Çevre Kanunu'nu ile Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğine aykırı şekilde düzenlendiği anlaşıldığından dava konusu "*Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Olumlu*" kararında hukuka uyarlık bulunmadığı sonucuna ulaşılmıştır.

Öte yandan, uyuşmazlığa konu projenin bu hâliyle faaliyete geçmesi halinde çevreye olan olumsuz etkisi göz önüne alındığında dava sonuçlanıncaya kadar işlemin uygulanmaya devam etmesi hâlinde telâfisi güç zararlar doğabileceği açıktır.

Açıklanan nedenlerle; hukuka aykırılığı açık olan dava konusu işlemin; uygulanması halinde telafisi güç zararlar doğabileceğinden 2577 sayılı Kanun'un 27. maddesi uyarınca teminat alınmaksızın **yürütülmesinin durdurulmasına**, aynı Kanunun 20/A maddesinin 2. fıkrasının (e) alt bendi uyarınca **itiraz yolu kapalı olmak üzere**, 20/11/2024 tarihinde oybirliğiyle karar verildi.

| | | |
|-----------|--------------|----------------|
| Başkan | Üye | Üye |
| ARDA KARA | GÖKHAN KOÇAK | MEHMET EKMEKÇİ |
| 124799 | 195142 | 251600 |