

T.C.
MUĞLA İLİ
MARMARİS BELEDİYESİ

3

Sayı: M.48.6.MAR.0.63/ 1245
Konu: Marmaris Feribot İskelesi'nin
uzatılmasına yönelik imar planı
değişikliği Hk.

17.03.2010

MARMARİS ÇEVRECİLERİ DERNEĞİ'NE
MARMARİS

Muğla İli Marmaris İlçesi Adaköy-Ilıca mevkiinde bulunan ve Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş. tarafından işletilen Feribot İskelesi ve Araç Hizmet Tesisleri sahasındaki mevcut iskelenin 300 m. uzatılmasına ilişkin 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planı Değişikliği Kültür ve Turizm Bakanlığı Plan İnceleme ve Değerlendirme kurulunun 29.12.2009 tarih ve 84/9 sayılı kararı ile uygun bulunarak 3830/3621 sayılı Kıyı Kanununun 7. maddesi ve 4957/2634 sayılı Turizm Teşvik Kanununun 7.maddesi gereğince onaylanmıştır. Anılan İmar Planı değişikliği Kültür ve Turizm Koruma ve Gelişim Bölgelerinde ve Turizm Merkezlerinde İmar Planlarının hazırlanması ve onaylanmasına ilişkin yönetmeliğin 15. maddesi gereğince Belediyemizin askı panosunda 09.03.2010 tarihinde 1 ay süre ile askıya çıkmıştır.

2634 Sayılı Kanun gereği ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri ile onaylanan İmar Planı Değişikliği Marmaris Belediyesi Meclisinin konu hakkında almış olduğu 02.01.2006 tarih ve 10 sayılı olumsuz kararına rağmen onaylanmıştır.

Muğla Kültür ve Tabiat Varlıkları Koruma Bölge Müdürlüğü, Marmaris Sahil Güvenlik Grup Komutanlığı, Marmaris Milli Parklar ve Doğa Koruma Mühendisliği, Marmaris Netsel Marina A.Ş., İzmir Ege Üniversitesi Su Ürünleri Fakültesi Dekanlığı'nın konuyla ilgili görüşleri alınmıştır.

Ayrıca yine Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Peyzaj Mimarları Odası da Marmaris Limanı Feribot İskelesi Uzatımına ilişkin onanan İmar Planı değişikliğine olumsuz görüş ve dileklerini 16.02.2007 tarih ve 444 sayılı yazıları ile Belediyemize sunmuşlardır.

Bu görüşler ışığında Belediye Başkanlığımız Danıştay 6. Dairesi'nde sözkonusu imar planı değişikliğinin iptali için kamu adına dava açmış bulunmaktadır.

Bölgemizin önemli kurum ve kuruluşlarıyla birlikte her vatandaşımızın da sözsahibi olabileceği bu süreçte Belediye olarak ilgili her kesimi ortaya çıkan ve geri dönüşü mümkün olmayan bu durum hakkında bilgilendirmek asli görevimizdir.

Dava dilekçemizde yer verdiğimiz itirazlarımız özetle şu başlıklar ve gerekçeler altında toplanmıştır:

1. Marmaris Yat Limanı 07.06.1988 tarih ve 83 sayılı Belediye Meclis kararı ve 04.07.1988 tarihli Kültür ve Turizm Bakanlığı kabulü ile onaylanmıştır. Ancak bu planda $E=0.20$ 'dir. İmar Planı değişikliği açıklama raporunda belirtildiği gibi $E=0.30$ olarak kesinlikle onaylanmamıştır. Ancak plan değişikliği açıklama raporunda belirtildiği gibi T.C.Ulaştırma Bakanlığı Yolcu ve Araç Hizmet Tesisleri $E=0.30$ 'a ilişkin 1/1000 Uygulama İmar Planı hazırlanmamış, onaylanmamıştır. Halihazırda hazırlanan ve onaylanan 1/1000 Uygulama İmar Planı değişikliği feribot iskelesi ve Askeri Güvenlik Bölgesini kapsamaktadır.

Tüm bu sebeplerle davaya konu İmar plan değişikliği talebi planlama ve onama sınırı itibariyle eksiktir. Çünkü T.C.Ulaştırma Bakanlığı Yolcu ve Araç Hizmet Tesislerine ilişkin 1/1000 Uygulama İmar planı hiç uygulanmamış ve onaylanmamıştır.

2. Plan hükümlerinde 'Plan açıklama raporu ile bir bütündür.'denilmiştir. Ancak plan açıklama raporuna gereken önemin verilmediği görülmektedir. Zira açıklama raporunda yer seçimi ile ilgili kararların dayandığı demografik, ekonomik, ekolojik, kültürel, sosyal, topoğrafik ve tarihsel ile bunlardan hareketle geliştirilen temel planlama kararlarına değinilmemiş, kamu menfaati hiçbir şekilde gözetilmemiştir. Bilimadamlarının körfezin mevcut durumuna yönelik uyarı raporları dikkate alınmamış, bilimsel düzeyde yeterli inceleme yapılmamıştır. Şu anki durumuyla bile üzerinde bulunan yapıları kaldıramayan ve her geçen gün sualtı ve suüstü kirliliği artan Marmaris Körfezi, kapalı bir koy olması nedeniyle büyük tehlikelerle karşı karşıyadır.

3. İmar planı değişikliği açıklama raporunda belirtildiği gibi bölgenin kıyı kenar çizgisi 1977 tarihinde onanmış ve 1976 tarihli halihazır haritalara işlenmiştir. Planlama çalışmasında yeni tarihli bir halihazır onaysız bir halihazır yaptırılarak kullanılmış, ve bu harita 1976 tarihli haritayla revize edilerek kıyı kenar çizgisi aktarımı yapılmıştır.

3194 sayılı İmar kanununun 7. maddesi a bendine göre halihazır haritalar belediyeler veya valiliklerce yapılır veya yaptırılır. Bu haritaların tasdik mercii belediyeler ve valiliklerdir denilmektedir. Dolayısıyla, alınan plan değişikliğine konu paftalar üzerinde halihazır onayı **bulunmamaktadır**. Ayrıca Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'na onanmış 200 m yi kapsayan bir kıyı kenar aktarımı da mevcut değildir. Bu durum onaylanan imar planı değişikliğinin

teknik anlamda ciddi bir gerekliliğidir. Ancak feribot iskelesinin uzatımında bu teknik gereklilikler Kültür ve Turizm Bakanlığı tarafından kesinlikle göz önüne alınmamıştır.

4. Marmaris ve çevresi turizm alanı kapsamında kalan Muğla ili, Marmaris ilçesi Osmaniye-Kumlubük mevkiine ilişkin Marmaris Belediye meclisinin 2009 yılında almış olduğu 1/5000 ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı ve 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Plan paftaları, 4957 sayılı kanun ile değişik 2634 sayılı Turizm Teşvik Kanunu'nun 7.maddesi uyarınca onanmak üzere Kültür ve Turizm Bakanlığı'na iletilmiştir. Ancak, Kültür ve Turizm Bakanlığı cevabi yazısında anılan “planların Türkiye Ulusal GPS Ağı Koordinat Sisteminde hazırlanmış, güncelleştirilmiş kıyı kenar çizgisi ve onaylı halihazır paftalar üzerine onaylı jeolojik ve jeoteknik etüt raporu ve araştırma raporu doğrultusunda Bakanlığa iletilmesi, bu hususların tamamlanması halinde Bakanlıkça incelenebilecektir” denilmiştir.

Ancak, dava konusu “Feribot İskelesi ve Araç Hizmet Tesisleri sahasındaki mevcut iskelenin uzatılmasına yönelik imar plan değişikliği” 1976 yılı onaylı halihazır haritalar üzerinden yapılmıştır. Yine kıyı kenar çizgisi onayı 1977 yılıdır. Turizm Teşvik Kanunu'nun 7. maddesi uyarınca onama işlemleri esnasında, ITRF koordinatlı halihazır haritalar talep edilirken dava konusu imar planı değişikliğinde bu durum hiç göz önüne alınmamıştır. Kumlubük ve Liman projeleri kıyaslandığında Kültür ve Turizm Bakanlığı'nın yanlış tutumu daha açık şekilde anlaşılmaktadır.

5. Plan değişikliğine konu Feribot İskelesinin uzatılmasının planlama süreci 1988 yılı onaylı Marmaris Yat Limanı İmar Planı ile başlamaktadır. Burada emsal 0.20 olarak belirlenmiştir. Bu da Kıyı Kanunu gereğince doldurma ve kurutma yoluyla kazanılan araziler üzerinde yapılacak yapıların kent içerisinde bulunması sebebiyledir. Ancak anılan imar plan değişikliğinin bulunduğu taşınmazda önerilen ve onanan emsal 0.30'dur. Bu da yan yana bulunan hazineden tahsisli araziler üzerinde bulunan işletmeler açısından ciddi bir ayrımcılık doğurmaktadır. Çünkü taşınmazın batısında kent içerisinde kalan ve 1988 yılı onaylı İmar planı bulunan NETSEL A.Ş.'nin işletmesinde bulunan taşınmaz mevcuttur. Buradaki yapı yoğunluğu 0.20'dir. Bu durum emsal oluşturacağından dolayı, ileride Marmaris Limanı içinde yapı yoğunluğu ve deniz kirliliği açısından ciddi bir tehlike oluşturacaktır. Yani, yan tarafta bulunan NETSEL A.Ş. dava açması durumunda benzer bir iskele uzatma ve yapı yoğunluğu hakkına sahip olabilecektir.

6. Özelleştirme kapsamındaki kuruluşların kullanımında bulunan ve bu Kanunun 6. maddesi kapsamında kıyıda yer alan arazi ve yapılar için, bu kanun hükümleri çerçevesinde yapılması gereken tüm işlemler (kıyı kenar çizgisinin tespiti, Özelleştirme İdaresi Başkanlığınca lüzum görülmesi halinde kıyı kenar çizgisinin yeniden tespiti, uygulama imar planlarının hazırlanması, ruhsat ve benzeri hususlar) kuruluşun özelleştirme kapsamına alınmasını takiben ilgili kurum ve kuruluşlarca iki ay içerisinde sonuçlandırılır. Bu arazi ve

yapılar Özelleştirme İdaresi Başkanlığının talebine istinaden kadastro müdürlüğünce kadastro paftalarına özel işaretleri ile belirtilir.

Bu zorunluluğa rağmen, Marmaris Liman İşletmeciliği A.Ş. ye fiilen teslim edilen taşınmazda mevcut işletmeye ait yapılar 05.11.1991 tarih 1923 sayılı Belediye Encümen Kararında da bahsedildiği gibi 3194 Sayılı İmar Kanunun 32. maddesi gereğince ruhsatsız yapı konumundadır. Bugünkü tarihe kadar Belediyemize anılan yapıların yasallaştırılmasına ilişkin bir başvuru bulunmamaktadır. Kaldı ki anılan kanun maddesi 2001 yılında özelleştirilen işletme için 2 ayda tüm imar işlemlerinin ruhsat dahil sonuçlandırılmasını öngörmektedir. Bu durum Belediyemizce 11.03.2010 tarihli Yapı Tatil Zaptı ile tespit edilmiş, ancak Belediye yetkililerimiz işletmenin güvenlik güçlerince içeriye alınmayarak görevlerini yapmaları engellenmiştir. Bu konuda Cumhuriyet Başsavcılığına suç duyurusunda bulunulmuştur. Sonuç itibarıyla, İmar Planı değişikliğine konu taşınmaz üzerinde mevcut yapılar 1990 yılından beri “kaçak” konumundadır.

Feribot İskelesi'nin uzatılması için Kültür ve Turizm Bakanlığı başta olmak üzere birçok kurum, kuruluş ve kamuoyu nezdinde yoğun şekilde uğraş veren Marmaris Liman İşletmeleri A.Ş. mevcut kaçak yapıların yasallaştırılmasına yönelik hiçbir girişimde bulunmamıştır.

ÖZET

Feribot iskelesi uzatmaya yönelik imar planı değişikliği hiçbir yönüyle ilçemiz turizmine yarar sağlayacak bir gerçeklikte olmayıp, tam aksine geri dönüşü imkansız zararlar getirecektir. Yapılan araştırmalara göre mevcut iskelenin sektöre bu haliyle yeterli hizmet verdiği anlaşılmaktadır. İskelenin günlük gemi kapasitesinin 2 büyük yolcu gemisi olduğu, 30 gün x 7 ay = 210 gün hesabıyla 420 gemi yanaşabileceği, ancak Liman Başkanlığından alınan verilere göre 2004 yılında 75 büyük yolcu gemisiyle 70 yük gemisinin limana giriş yaptığı, dolayısıyla liman kapasitesinin çok altında kullanıldığı belirlenmiştir. Son yıllardaki gemi ziyaretleri de dikkate alınırsa aslında kapasitenin yolcu gemilerinden yana çok da fazla artmayacağı, limanın başka amaçlarla kullanılacağı akla gelmektedir.

Projenin uygulanması halinde Marmaris koyunun ve bölgemizin karşılaşacağı tehlikeleri unutmamak gerekmektedir;

- Bölgenin doğasına en büyük darbe inmiş olacak, Marmaris Koyunun ekolojik dengesi asla düzeltilemeyecek şekilde bozulacaktır. Bilimadamları tarafından yapılan araştırmalara göre kapalı bir körfez olan ve kendisini temizlemede yetersiz kalan Marmaris Limanı, mevcut durumuyla bile sualtı zenginliğini yitirmekte, bitki ve hayvan türleri her geçen gün azalmaktadır. Bilimadamları, limana yeni bir yapı eklenmesi bir tarafa, şu anda mevcut bulunan yapıların bile azaltılmasını

önermektedir. 300 metreyi geçen iskele projesi ile Marmaris Koyu deyim yerindeyse “katledilecektir”.

- İskelenin uzatılması halinde yolcu gemileri dışında Marmaris Limanının yük taşıma amaçlı kullanımı kaçınılmaz şekilde gündeme gelecektir.

✓ - Şu anda mevcut liman tesislerinin bile ruhsatı bulunmazken, yeni projenin uygulanmaya başlanması hukuki açıdan da büyük tartışmalar yaratacaktır.

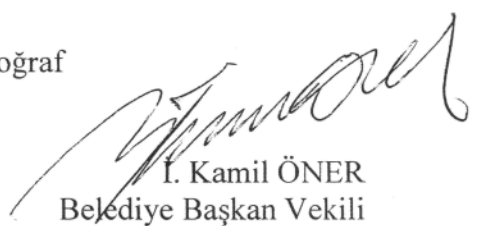
✗ - Marmaris milli parkı; günlük ormanlarının kıyısını da kapsayan denizi de milli park sınırları içinde olan nadir milli parklarımızdan biridir. Marmaris milli parkı uzun devreli gelişme planlarında, denizdeki yapılaşmayı kontrol edecek, sınırlandıracak, engelleyecek bir koruma hükmü bulunmamaktadır. Bu durumda Marmaris iç limanında oluşan ve oluşacak olan liman, marina çekek yeri gibi oluşumlar Marmaris milli parkı kaynak değerlerini tehdit etmektedir. Özellikle Marmaris günlük ormanlarının hemen yanında yapılması planlanan ve son aşamaya gelmiş liman uzatma girişimi, mevcut limanla birlikte relik ve endemik bir tür olan günlük ağaçlarını (*liquidambar orientalis*) tehdit etmektedir. Bu liman uzatma girişimi günlük ormanlarının yüksek peyzaj değerlerini yok edecektir. Milli bir servet olan günlük ormanlarını korumak bizim öncelikli vazifemiz olmalıdır.

Yalnızca işletmeci şirketin rantını düşünerek hazırlanmış bu projeye karşı çıkışımız Marmaris Limanına yolcu gemisi gelmemesi yönünde değil, denizimizin ve doğal yapının dengesini bozacak bir yapılaşmaya izin verilmesi nedeniyle. Dünyanın birçok limanında uygulanan “gemilerin açıkta demirlemesine” yönelik hiçbir seçenek dahi değerlendirmeye alınmadan, doğrudan iskele yapımı olarak gündeme getirilen ve uygulanmak üzere olan bu proje için Marmaris’in geleceğini düşünen her bireyin ve kurumun görüşünü açıkça ortaya koymasını beklemekteyiz.

Bir aylık askı süresi sona ermeden sorumluluk hisseden her kurumu, kuruluşu ve vatandaşımızla bu konudaki ayrıntılı teknik bilgileri paylaşmaya hazır olduğumuzu belirtir, görüşlerinizi rica ederim.

EK: 1 adet plan taslağı,

1 adet iskelenin uzatılması halinde olası görünümü içeren fotoğraf


İ. Kamil ÖNER
Belediye Başkan Vekili

