

ANTALYA İLİ KAŞ İLÇESİNDE YAPILMASI PLANLANAN HAVAALANININ BÖLGEYE ETKİLERİ

Hazırlayanlar

Kaş Turizm ve Tanıtma Derneđi
Kaş Kalkan Patara Otelciler Birliği
Kaş Su Altı Derneđi (KASAD)
ÇEKÜL Vakfı Kaş Temsilciliđi
Kaş Çevre Platformu
Kaş Koruma Platformu

Mart, 2016

1. GİRİŞ

Kaş'ın vizyonu; "bir Akdeniz kasabası olarak tarihi, doğal ve kültürel özelliklerimizi koruyarak Türkiye ve dünyada özgün nitelikleriyle tanınan, saygı gösterilen ve tercih edilen bir yer olmaktır". Son günlerde gündeme getirilen Kaş'ta havaalanı yapma girişimi, bu vizyonun tam aksine akılcı olmayan yatırımlarla bölgeyi ciddi anlamda bir tehlikeye atmaktadır. Bu raporun amacı havaalanı projesini değerlendirip, bölge üzerindeki olumsuz etkilerinin ortaya koymaktır.

2. BÖLGEDE YAPILMASI PLANLANAN HAVAALANI PROJESİ

Kaş ve yakın çevresinde yıllardır oluşturulan kültür turizmi profili kitle turizmine çevrilmeye çalışılmış ve bu doğrultuda Demre sahilleri 2014 yılında 7500 yatak kapasiteli konaklama tesisleri inşa edecek 8 şirkete tahsis edilmiştir. Bu şirketler bir araya gelerek DETUYAB'ı (Demre Turizm Yatırımcıları Birliği) oluşturmuşlardır. Demre, dünyanın Noel Baba olarak tanıdığı St. Nicholas'ın doğduğu yer olması bakımından inanç turizmi açısından önemli bir potansiyele sahiptir. Ancak ilçe çoğunlukla Kemer ve Antalya'da konaklayan günübirlik yabancı turistler tarafından ziyaret edilmekte, bu durumda konaklama ve havaalanı ihtiyaç olmaktan çıkmaktadır. Demre'deki otellerin havaalanına uzaklığı gerekçe gösterilerek DETUYAB'ın 2016 yılının başında Yap/İşlet/Devret modeliyle Batı Antalya Havaalanı inşası talebini Ulaştırma Bakanlığı'na ilettiği bilinmektedir. Bu durum, bölgenin gerçek ihtiyaçlarını göz ardı eden ve topluma değil, kişilere çıkar sağlama hedefine yönelik bir yaklaşımı açıkça gözler önüne sermektedir.

Havaalanı yapılmak istenen bölge; Kaş ilçesinin Çomucak-Pınarbaşı-Çukurbağ-Ağullu mevkileri arasında; içinde mahalleler, mezarlıklar, tarım-arıcılık alanları ve Kaş'ın sembolü badem ağaçlarının bulunduğu bölgedir. Tahsis alanının 20 km² yani 20 milyon m² olduğu söylenmiştir. İstanbul Atatürk Havaalanı'nın toplam 11 milyon 650 bin m² alan üzerine kurulu olduğu göz önüne alınırsa yapılması istenen havaalanının büyüklüğü daha rahat anlaşılacaktır.

3. BÖLGEDE TURİZMİN NİTELİĞİ VE HAVAALANI PROJESİNİN TURİZME ETKİLERİ

Kitle turizmde, beklentisi sadece 3S (deniz/güneş/kum) olarak özetlenen, tatil yaptığı bölgeye konaklama dışında ekonomik katkı sunmayan turistler hedeflenir. Son yıllarda daha çok paket turlar, büyük oteller ve tatil köyleriyle pazarlanan kitle turizminden sürdürülebilir kültür turizmine doğru dünya ölçeğinde bir geçiş yaşanmaktadır ki, Kaş bunu belli bir ölçüde yakalamıştır.

Kaş ve çevresi sahip olduğu doğal, coğrafi, tarihi ve arkeolojik değerleri sayesinde yıllardır önemli bir kültür turizmi potansiyeline ev sahipliği yapmaktadır. Ne istediğini bilen, çevreyi tanıyan ve koruyan, onunla barışık aktiviteler yapan, kaldıkları yere yeniden gelen, eğitimi ve gelir düzeyi yüksek, nitelikli insanlar kültür turizmi amacıyla bölgemize geliyorlar. İlçemiz ayrıca sürdürülebilir kültür turizminin bir parçası olan yamaç paraşütü, trekking, deniz kanosu, dağ bisikleti, su altı dalış turizmi ve yayla turizmi gibi alternatif turizm olanaklarının da bulunduğu, Türkiye'nin ve dünyanın sayılı doğa sporları merkezlerinden biridir.

Havaalanı projesi gerçekleşecek olursa, Kaş, doğa sporları yapmak üzere bölgemize gelen misafirlerimiz için artık tercih edilen bir yer olmaktan çıkacaktır. Yaratılan tahribat başta

yamaç paraşütü olmak üzere, kanodan yürüyüşe, yayla turizminden kuş gözlemciliğine her tür doğa sporu aktivitesini olumsuz etkileyecektir. Doğa sporlarının kitle turizminin ilgi alanında olmadığını düşünürsek, Kaş'ın turizm potansiyeli ciddi anlamda darbe alacaktır.

Havalimanı ile birlikte yapılacak yeni konaklama yatırımları, yatak sayısını artırmayı ve kitle turizmine yönelik düzenlemeleri de beraberinde getirecektir. Buna mukabil, bölgemizde var olan turizm altyapısı küçük otel/butik otel ve buna paralel bir hizmet anlayışıdır. Küçük işletme sahipleri konuklarına sunduğu mal ve hizmetleri bölgeden temin etmektedir. Alışverişin pazardan, gıdanın bölgedeki toptancıdan, ekmeğin yerel fırından, çalışanların da bölge insanından temin edilmesi, kazançların bölgemize yatırım olarak dönmesi suretiyle de ekonomiye ciddi bir canlılık getirmektedir. Yeni yatırımlar nitelik olarak çok farklı amaçla yapılacağından, bölgedeki mevcut yapının hızla değişmesi kaçınılmaz olacaktır. Turizm bir gelir kaynağı durumundan ticari bir unsura dönüştürülecektir. Kaş'ı ziyarete gelen misafirlerin öncelikli tercih sebebi bölgemizin yıpranmamış doğası ve hizmet anlayışıdır. Yeni yatırımlarla bu denge çok kısa zamanda bozulacak ve Kaş'ın kitle turizmini daha önce başlatmış ve bundan yeterli faydayı sağlayamamış diğer bölgelerden hiçbir farkı kalmayacaktır. Kaş'ın turizm potansiyelini oluşturan değerler hızla tükenecek ve bölge sıradan bir yer konumuna gelecektir.

Turizm amaçlı ulaşım, 'Havaalanı yaptık, şimdi turist gelsin!' mantığıyla değil, bölgenin özellikleri dolayısıyla artan talebi karşılamak amacıyla olmalıdır. Bu anlamda yerel ve uluslararası turizm organizasyonlarının görüşleri alınmalı, bölgenin yeni bir havaalanına ihtiyacı olup olmadığı bilimsel veriler baz alınarak değerlendirilmelidir.

4. BÖLGENİN ARKEOLOJİK, KÜLTÜREL VE TARİHİ ÖZELLİKLERİ

Havaalanının konumlanması planlanan bölgede, Kültür ve Turizm Bakanlığı ilgili Koruma Kurulu'na tescil edilerek korumaya alınmış dört sit alanı bulunmaktadır. Ayrıca, üniversitelerin, arkeoloji, tarih, sanat tarihi, eski çağ dilleri gibi ilgili bilim dallarınca yapılan birçok yüzey araştırması sonucunda, bölgede irili ufaklı taşınmaz varlıklar olarak çok sayıda arkeolojik ve tarihsel/kültürel kalıntılar kayıt altına alınmış durumdadır.

Dört sit alanının dışında, havaalanı etki alanındaki en büyük yerleşim merkezi ise Pınarbaşı'ndaki Phellos antik kentidir. Çukurbağ ve Pınarbaşı mahallelerine çok yakın konumdaki bu ilk çağ kentinin kalıntıları Felen Dağı yamacının başında başlar (nekropol) ve Felen Yaylası'nı da içine alarak geniş bir alana yayılır. Henüz bilimsel kazısı gerçekleştirilmemiş olan bu kentin toprak üstündeki kalıntıları arasında son derece özgün eserler vardır. Ayrıca antik kent ile Pınarbaşı, Çukurbağ ve diğer mahalleler arasında çevreye yayılmış lahitler, anıtsal mezarlar, burç gibi yapı kalıntıları da bulunmaktadır.

Bölgedeki arkeolojik alanların havaalanı inşasından, çevre ya da bağlantı yollarından, yoğun trafikten, uçakların iniş kalkışından, yakıtın neden olduğu hava kirliliğinden, hatta gürültü ve titreşimden olumsuz anlamda etkileneceği açıktır.

Likya Yolu

Likya Yolu, Fethiye'den Antalya'ya kadar 509 km. boyunca uzanan, yirmi antik kentin yanı sıra çok sayıda doğa harikası koy ve kumsaldan geçen eski göç yollarını izleyen, uluslararası standartlarda işaretlenmiş Türkiye'nin ilk uzun yürüyüş parkurudur.

Kaş'ın sunduğu en önemli turizm aktiviteleri arasında yer alan Likya Yolu yürüyüşlerinin, havaalanı projesinin yaratacağı tahribattan etkileneneği, bu parkurun yürüyüşçüler tarafından tercih edilmeyeceği açıktır.

5. YAPILMASI PLANLANAN HAVAALANININ ÇEVREYE ETKİLERİ

Orman ve Yeşil Alanların Tahribatı

Bölgede bitki örtüsü olarak çınar, çam, sandal ağaçları ve en önemlisi meşegiller familyasından Akdeniz Meşesi de denilen piynar ağaçları vardır. Denizden 700 metre yukarıda bulunulması sebebiyle, bu ağaçlar normal boylarından çok daha yüksek seviyelere ulaşabilmektedir. Bölgede anıt ağaçlar olarak tanımlanabilecek 400-500 yıllık piynar ve palamut ağaçları bulunmaktadır. Bir anlamda bitki örtüsü 'çalılık' olarak nitelendirilemeyecek kadar zengin bir orman vasfına sahiptir. Çukurbağ ve Pınarbaşı'ndaki badem bahçeleri yöre halkının önemli bir geçim kaynağıdır. Proje gerçekleştirilecek olursa, ormanlık alanlarda milyonlarca ağacın kesilmesine ve burada yaşayan canlıların yok olmasına yol açılacaktır.

Likya Orkidesi (Ophrys lycia)

Dünya Doğal Bitkileri Koruma Birliği (IUCN), Likya Orkidesi'ni türün yok olma tehlikesine karşı Kırmızı Liste'ye alarak koruma altına aldı. Dünyada 2013 yılı itibarıyla sadece 237 birey olarak kalan bu türün üreyebilmesi için uygun bir alan, uygun bir böcek ve tozlaşmayı sağlayacak bir mantar gerekiyor. Tohum uygun koşullarda toprağa düştükten sonra, yetişkin bir orkide haline gelmesi 10-12 yılı bulabiliyor. Akdeniz Üniversitesi (AÜ), Antalya Orman Bölge Müdürlüğü, Kaş Orman İlçe Müdürlüğü ve TÜBİTAK tarafından ortak yürütülen bir çalışma ile, havaalanı projesinden direkt olarak etkilenen Ağullu-Çukurbağ arasında kalan 10 dekarlık bölge 'Koruma Alanı' ilan edildi. Bu kadar önem taşıyan bir doğal değer havaalanına feda edilmemesi gerekmektedir.

Hayvancılık ve Arıcılık

Bölgenin doğal bitki örtüsü, arıcılık için son derece elverişli ve zengin bir ortam sunar. Yılın belirli dönemlerinde Türkiye'nin her kesiminden yüzlerce arıcı, kovanlarını bu bölgeye getirmektedir. İstatistikî bilgiler ve kayıtlar Antalya Arıcılar Birliği'nde bulunmaktadır.

Pınarbaşı ve çevre köylerde, başlıca geçim kaynağı küçükbaş ve büyükbaş hayvancılıktır. Et ve süt ürünleri bölgenin temel ihtiyacını karşılayacak kapasitededir. Havaalanı yapıldığı takdirde, bölgede yaşayan ve hayvancılıkla uğraşan insanlar hayvanlarını otlatmak için bulamayarak geçim kaynaklarını kaybederken, tüketicilerin ihtiyaçlarını karşılamak anlamında da sorunlar yaşanacaktır.

Zararlı Atıklar ve Gürültü Kirliliği

Özellikle kalkış esnasında uçakların egzozlarından çıkan yanmamış yakıtla karışık zehirli maddeler, insan sağlığına birinci derecede tehdit oluştururken, çevredeki bitki ve diğer canlılara tamiri mümkün olmayan zararlar vermektedir.

Yapılması planlanan havaalanının bulunduğu dağlar ve tepelerle çevrili bölgenin kendine has bir akustik özelliği vardır. Buradan kalkış yapacak uçakların neden olacağı gürültü kirliliği de hesaba katılmalıdır.

Bağlantı Yolları/Duble Yollar

Havaalanının bağlantılarını sağlayan duble yollar kaçınılmaz olarak bölgeyi baştan başa geçecektir. Yollarda yoğun trafikten kaynaklanan gürültü bir yana, bölgenin doğasında yaratılan tahribat da katlanarak artacaktır.

6. YAPILMASI PLANLANAN HAVAALANININ YERLEŞİM ALANLARINA ETKİLERİ

Pınarbaşı Mahallesi'nin iki mevkisi havaalanı projesinde belirlenen alanın içinde kalmaktadır. Bu mahallelerde yaşayanlar istimlak, göç, taşınma vb. gibi çok ciddi sonuçlar doğurabilecek toplumsal, ekonomik ve sosyal sorunlarla baş etmek zorunda kalacaklardır.

Coğrafya ve nüfus yoğunluğu itibarıyla Kaş ilçe merkezi yeni yerleşim alanları oluşturma açısından sıkışıklık yaşamaktadır. Yapılan planlarda yeni yerleşimlerin bu bölgelere doğru kaydırılması öngörülürken, havaalanı projesi buna fırsat vermeyecektir.

Çukurbağ, Pınarbaşı, Ağullu, Yeniköy ve diğer çevre köyler günümüzde doğa içerisinde yaşamak isteyenlerin yerleşmek için birinci derecede tercih ettiği bölgelerdir. Havaalanı projesiyle söz konusu köyler yerleşim için istenilen bölge olmaktan çıkacak, bölge ekonomisi bu durumdan olumsuz etkilenecektir.

7. YAPILMASI PLANLANAN HAVAALANININ TEKNİK AÇIDAN DEĞERLENDİRİLMESİ

Bir Havaalanı Nelerden Oluşur?

Havaalanı denilince belki akla ilk olarak uçakların iniş kalkış yaptığı pistler gelmektedir ama, asıl doğa katliamı havaalanını oluşturan hizmet yapılarının inşası sırasında yaşanacaktır. Bunlar kısaca; uçakların 'Apron' denilen park yerleri, 'Terminal' denilen yolcu toplanma yerleri, bakım hangarları, ekipman depoları, 'Genel Havacılık' adı verilen özel uçak bölümleri, yangın söndürme ve kaza kurtarma üniteleri, araç park yerleri vb. olarak sıralanabilir.

Havaalanı içi ve çevresine uçakların bu alana ulaşmaları ve her hava koşulunda iniş kalkış yapabilmeleri için çeşitli ekipmanlar kurulur: Bunlardan bazıları; VOR, DME, NDB, ILS ve Radar gibi teknik isimler alan seyrüsefer (navigasyon) ve yaklaşma-iniş kolaylıklarını içeren cihazlar, bunların alıcı verici anten ve sistemleri, uçak pisti, yaklaşma ve iniş ışıklandırmaları, tüm bu yükleri kaldıracak kapasitede elektrik santralleri, bu sistemi yedeklemek için jeneratörler ve uçak park yerleri (apron) ışıklandırmalarıdır.

Havaalanı Yapımının Planlanması

Bir havaalanı yapımında basitçe ilk düşünülen şeyler, bölgenin coğrafi ve hava koşulları ile bu koşulların geçmiş yıllara dayanan istatistiki bilgileridir. Örneğin; bölgede yaşanan yıllık yağış, fırtına, sis gibi birçok doğa olayı ve rüzgarlar en çok dikkat edilen kriterlerdir.

Bölgemizin rüzgarları; Batı Güneybatı (WSW), Kuzey Kuzeydoğu (NNE), Doğu Kuzeydoğu (ENE) yönlüdür. Ama, hakim rüzgar, özellikle hava trafiğinin yoğun olacağı düşünülen bahar ve yaz aylarında Günbatımı denen istikametten, yani Batı Güneybatı (WSW) yönünden esen rüzgardır. Doğal olarak bu durum, uçak pistinin kabaca Doğu-Batı istikametinde yapılması ve inişlerin doğudan, yani Çomucak-Ağullu arasındaki bölgeden,

kalkışların da Pınarbaşı-Çukurbağ arasındaki bölgeye doğru yapılması zorunluluğunu getirmektedir.

İniş ve Kalkışlar

Uçaklar havadaki yolculuklarını belirlenmiş güzergahlarda ve belirlenmiş kurallara göre yaparlar. Alçalma, havaalanına yaklaşma ve inişler de belirli şemalara ve kurallara göre gerçekleştirilir. Aynı şekilde kalkışlar da havaalanlarının durumu ve kalkıştan hemen sonra yükselişe kadar olan safhada üstünde uçmak zorunda oldukları bölgenin coğrafi koşullarına göre yapılır. Ayrıca havaalanının deniz seviyesine göre yüksekliği ve hava sıcaklığı, uçağın performansını negatif anlamda etkiler. Bölgenin deniz seviyesinden yaklaşık 800-1000mt. yükseklikte olduğu, özellikle yaz aylarındaki sıcaklık da göz önüne alındığında, kurallar gereği kalkış esnasında uçağın bir motorunun arızalanabileceği varsayımına göre hazırlanması zorunlu olan sivil havacılık deyimiyle (SID-Standart Instrument Departure) olarak adlandırılan özel bir kalkış rotası olacaktır.

Bu durum şu çok önemli sonucu doğurmaktadır: Doğu-Batı istikametinde yapılacak pistin kalkış istikametinde Asas Dağı ve Fellos Tepeleri dolayısıyla uçaklar kalkıştan sonra hemen sola dönerek uçuşuna devam etmek zorunda kalacak, bu nedenle bu safhada sırayla Çukurbağ, Gökseki ve Kaş'ın tüm yerleşim bölgelerinin üzerinden geçeceklerdir. İniş esnasında emniyetli alçalma bölgesi deniz olacağından tüm iniş ve kalkışların yerleşim bölgeleri üzerinden olacağını söylemek son derece gerçekçi olacaktır. Ayrıca, olası Meis-Yunanistan hava sahası sorunu bu uçuş bölgesini daha da daraltabilir.

8. SONUÇ

Kaş ve çevresi sahip olduğu doğal, tarihi ve kültürel değerleriyle günümüzde önemli bir turizm potansiyeline sahiptir. Bölge ekonomisi dolaylı ya da dolaysız olarak turizme dayanmaktadır. O nedenle yapılacak her türlü yatırımın bölgeyi daha ileriye taşıyacak ve ekonomiyi büyütecek bir perspektifle ele alınması gerekmektedir. Bu bağlamda bölge için öngörülen havaalanı projesiyle birlikte;

- Bölgede ciddi boyutta doğa katliamı yaşanacaktır.
- Ekolojik denge değişecektir.
- Arkeolojik ve tarihi değerlerde tahribat oluşacaktır.
- Bölge halkının geçim kaynağı hayvancılık ve özellikle ülke çapında arıcılık ciddi darbe alacaktır.
- Yüksek gerilimli trafolar ve kullanılan cihazlar nedeniyle radyasyon miktarı artacak, bu da ileriki dönemlerde kanser gibi çeşitli hastalıkların ortaya çıkmasına neden olacaktır.
- Egzoz gazları solunum yolları hastalıklarına yol açacaktır.
- Kaş ve çevresi doğa ve kültür turizminin sürdürülebilirliği perspektifinden uzaklaşıp kitle turizminin baskısı altında kalacak ve turizm gelirlerinde ciddi bir düşme yaşanacaktır. Bölge halkı tarafından yürütülen mevcut işletmelerin yerini büyük uluslararası şirket işletmeleri alacaktır.

Yukarıda özetle değinilen konu ve sorunlar dikkatlice incelendiğinde; Kaş Havaalanı Projesi'nin düşünüldüğü gibi bölgeye "ekonomik bir yatırım" değil, tam anlamıyla "ekonomik bir darbe" olduğu görülecektir.

Dört bir yanı denizlerle çevrili ülkemizde kıyı yağması ve betonlaşma yüzünden, insanların süratle terketmeye başladıkları Çeşme, Kuşadası, Bodrum ve Marmaris örnekleri sürekli hatırlanmalı ve “son cennet” olarak nitelendirdiğimiz Kaş’ın aynı kaderi paylaşması kesinlikle önlenmelidir. Bu konuda en büyük sorumluluk, yerel ve kamu yönetimlerine düşecektir.

Havaalanı projesi tüm bu boyutlarıyla ele alındığı zaman, Kaş ve çevresi için geri dönülemez sonuçlar doğuracağından bu girişim durdurulmalıdır.