



**ANTALYA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYESİ**  
**İMAR VE BAYINDIRLIK KOMİSYONU RAPORU**

**Tarih:29.03.2021**

|  |   |
|--|---|
| <b>BİRİM</b>   | İMAR VE ŞEHİRCİLİK DAİRESİ BAŞKANLIĞI   |
| <b>TALEP SAHİBİ</b>                                  | ÖZEL ŞAHIS  |
| <b>MECLİS TOPLANTISININ TARİHİ VE GÜNDEM MADDESİ</b> | Büyükşehir Belediye Meclisinin 09.07.2018 tarihli toplantısında gündemin 78. maddesinde görüşülerek İmar ve Bayındırlık Komisyonuna havale edilmiştir.  |
| <b>TALEP KONUSU</b>                                  | Alanya Belediyesi sınırları içerisinde, Uğrak Mahallesi 506, 507, 529, 538, 539, 541, 970 parsellerin "Enerji Üretim ve Depolama Alanı" olarak planlanmasına ilişkin hazırlanan 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği  |
| <b>KOMİSYON RAPORU:</b>                              | Alanya Belediyesi sınırları içerisinde, Uğrak Mahallesi 506, 507, 529, 538, 539, 541, 970 parsellerin "Enerji Üretim ve Depolama Alanı" olarak planlanmasına ilişkin hazırlanan 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği Komisyonumuzca incelenmiş, uygun olmadığı görüşüne varılmıştır.<br>Komisyon Raporu imza altına alınarak, Meclisin takdirine sunulmuştur. |

Mehmet HACIARİFOĞLU  
İmar Kom. Başkanı

Erkan DEMİRCİ  
İmar Kom. Üyesi

Sıdıka GÜKYAR KIZILCA  
İmar Kom. Üyesi

Enver BARIŞ  
İmar Kom. Üyesi

Ali CETİN  
İmar Kom. Üyesi

Mehmet Ali KURUŞ  
İmar Kom. Üyesi

Hasan Cumhur GÖNCÜ  
İmar Kom. Üyesi

Barış BULUT  
İmar Kom. Üyesi

Adem ER  
İmar Kom. Üyesi

# ANTALYA ALANYA İLÇESİ

ADA/PARSEL :506,507,529,538,539,541,970

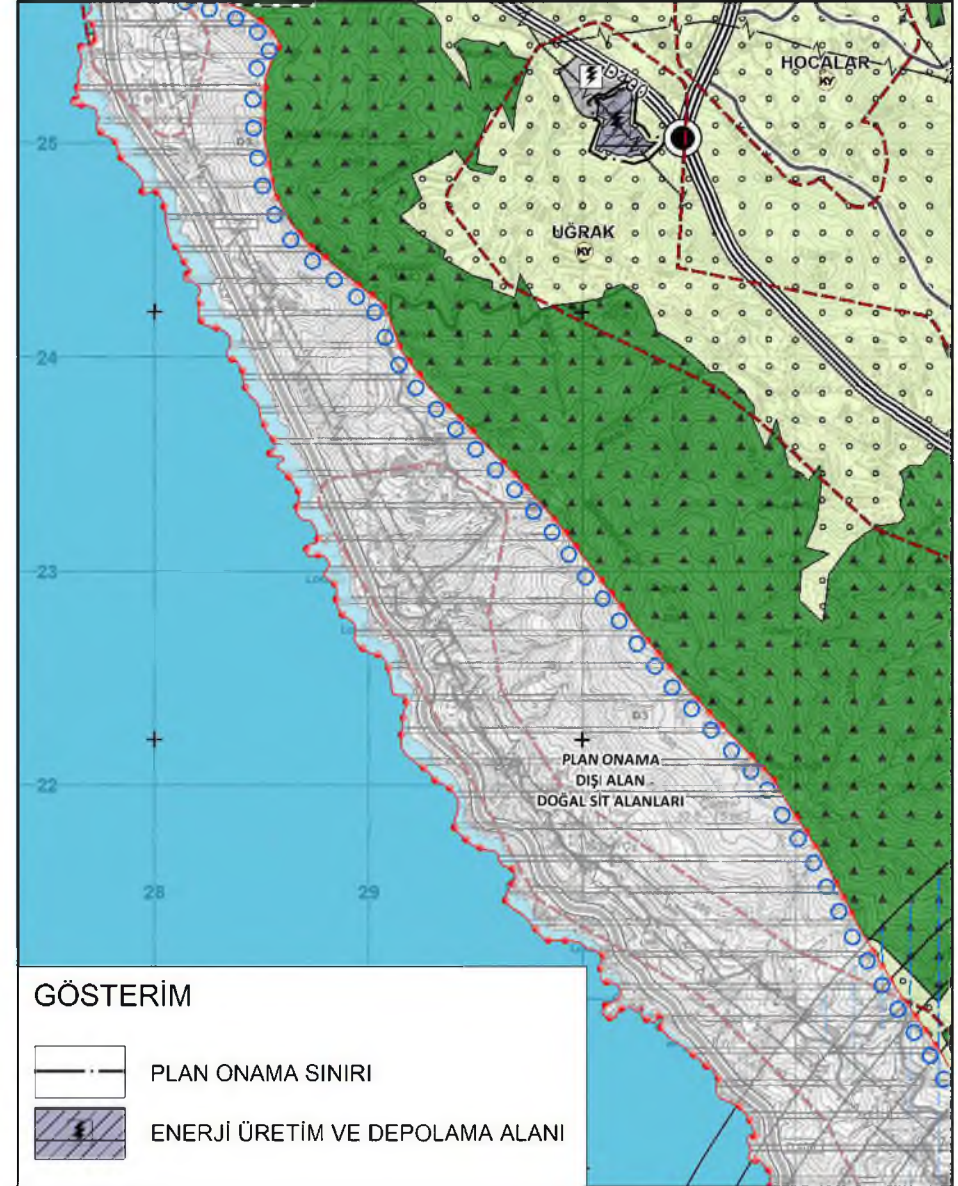
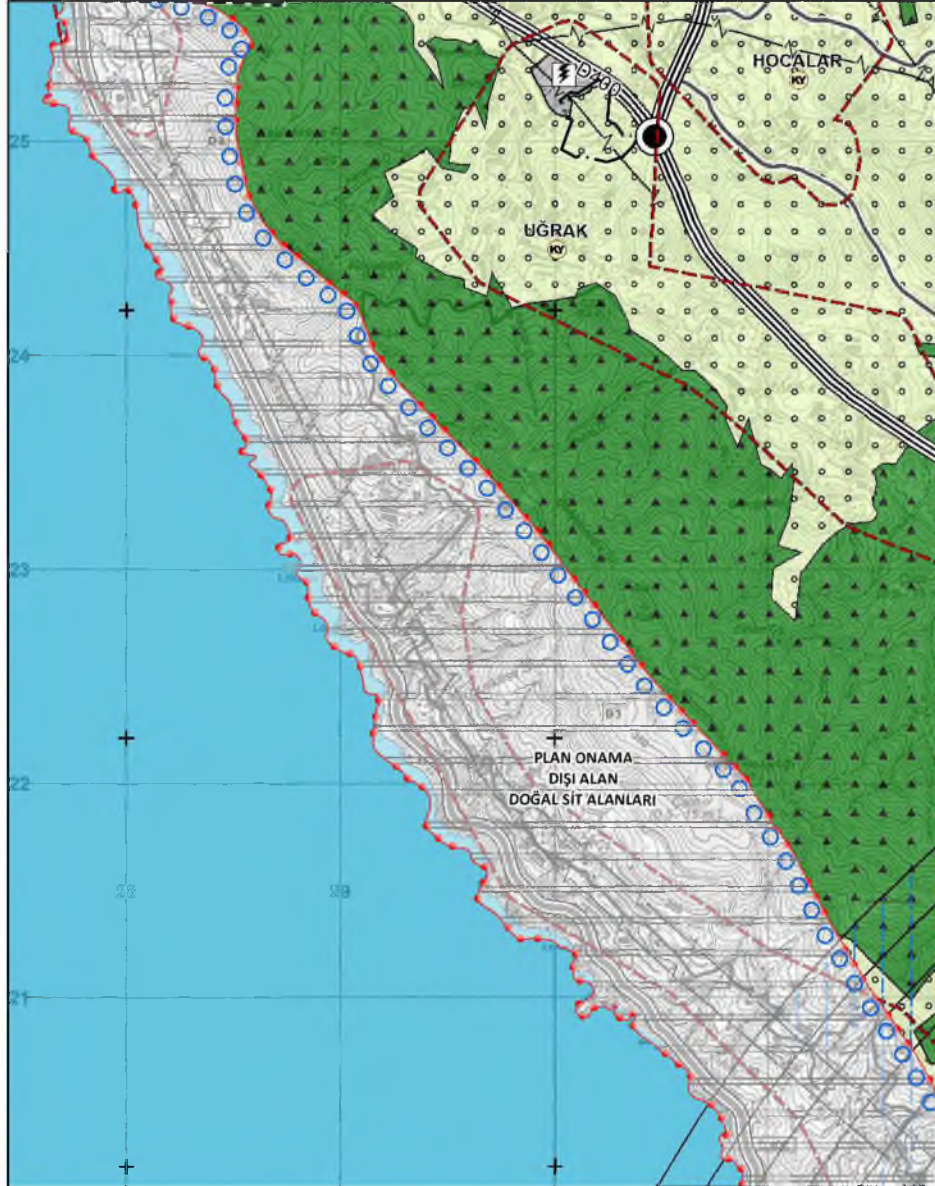
PAFTA NO: P28A3

## MEVCUT PLAN



# AKARYAKIT, LPG DEPOLAMA VE DAĞITIM TESİSİ AMAÇLI NAZIM İMAR PLANI DEĞİŞİKLİĞİ

ÖLÇEK: 1/25000

## ÖNERİ PLAN



### GÖSTERİM

-  PLAN ONAMA SINIRI
-  ENERJİ ÜRETİM VE DEPOLAMA ALANI

2018

# ANTALYA İLİ ALANYA İLÇESİ UĞRAK MAHALLESİ

ANTALYA İLİ ALANYA İLÇESİ UĞRAK MAHALLESİ  
506, 507, 529, 538, 539, 541, 970 NUMARALI PARSELLER  
AKARYAKIT, LPG DEPOLAMA VE DAĞITIM TESİSİ  
AMAÇLI 1/25000 ÖLÇEKLİ NAZIM İMAR PLANI  
DEĞİŞİKLİĞİ AÇIKLAMA RAPORU

## İÇİNDEKİLER:

|  |    |
|--|----|
| 1. Analiz.....   | 2  |
| 1.1. Alanın Genel Konumu Ve Ulaşım .....   | 2  |
| 1.2. Planlama Alanının Genel Özellikleri.....                                      | 3  |
| 1.3. Bölgesel Ve Planlama Alanı İçi Genel Fiziki Özellikleri.....                  | 3  |
| 1.4. Bölgesel Nüfus .....  | 4  |
| 1.5. Bölgesel Ekonomik Yapı .....  | 5  |
| 1.6. Bölgesel Sosyal Yapı.....   | 5  |
| 1.7. Gelişme Eğilimleri.....   | 5  |
| 1.8. Üst Ölçekli Planlar.....  | 5  |
| 1.9. Plan Yapımına Esas Kurum Görüşleri Ve Jeolojik Ve Jeoteknik Etüt Raporu ..... | 7  |
| 1.10. Tesis Yer Seçimi Gerekçeleri.....  | 8  |
| 2. Planlama Yaklaşımı Ve Plan Kararları.....                                       | 10 |
| 2.1. Planlama Yaklaşımı .....  | 10 |
| 2.2. Planlama Kararları.....   | 11 |

## 1.5.BÖLGESEL EKONOMİK YAPI

Planlamaya konu Uğrak Mahallesi Alanya doğu kesimindeki kırsal alanlar ile benzer özellikli ekonomik yapıya sahiptir. Uğrak Mahallesinde ana ekonomik sektör tarım sektörüdür. Uğrak Mahallesinde D-400 devlet karayolu kenarında transit trafiğe hizmet eden birkaç lokanta dışında hizmetler sektörü oluşmamıştır. Mahalle ekonomisi tamamen tarıma bağlıdır.

Uğrak Mahallesi zorlu arazi yapısı nedeniyle tarım sektöründe çok bir çeşitlilik göstermemektedir. Mahalledeki eğimli arazilerde yapılan teraslar üzerinde yoğun olarak muz tarımı yapılmaktadır. Alanya İlçesi'ndeki em yoğun muz bahçeleri Uğrak Mahallesinde görülmekte olup, bahçeler denize kadar varmaktadır. Mahalle günlük tüketim ihtiyaçlarını daha çok Yeşilöz Mahallesinden karşılamakta olup, Yeşilöz ile doğrudan etkileşim halindedir. Bölgede devlet sulaması mevcut olmayıp, açılan özel kuyulardan sulama yapılmaktadır. Uğrak Mahallesinde yapılan tarım diğer yerleşim birimlerine göre oldukça maliyetli olup, arazide yapılan hafriyat ve teraslama çalışmaları nedeniyle yatırım maliyeti çok yüksektir. Hizmetler sektörü ise ulaşım zorluğu ve yetersiz nüfus nedeniyle gelişmemektedir. Mahalle kıyı kesimler hariç bölge genelindeki turizm ve inşaat sektörü gelirlerinden uzaktır. Tamamen ekonomik gerekçelere bağlı olarak kırsal kesimlerden kente göç olgusunun önlenmesi için ekonominin çeşitlendirilmesi, yeni istihdam alanlarının oluşturulması gerekmektedir.

## 1.6.BÖLGESEL SOSYAL YAPI

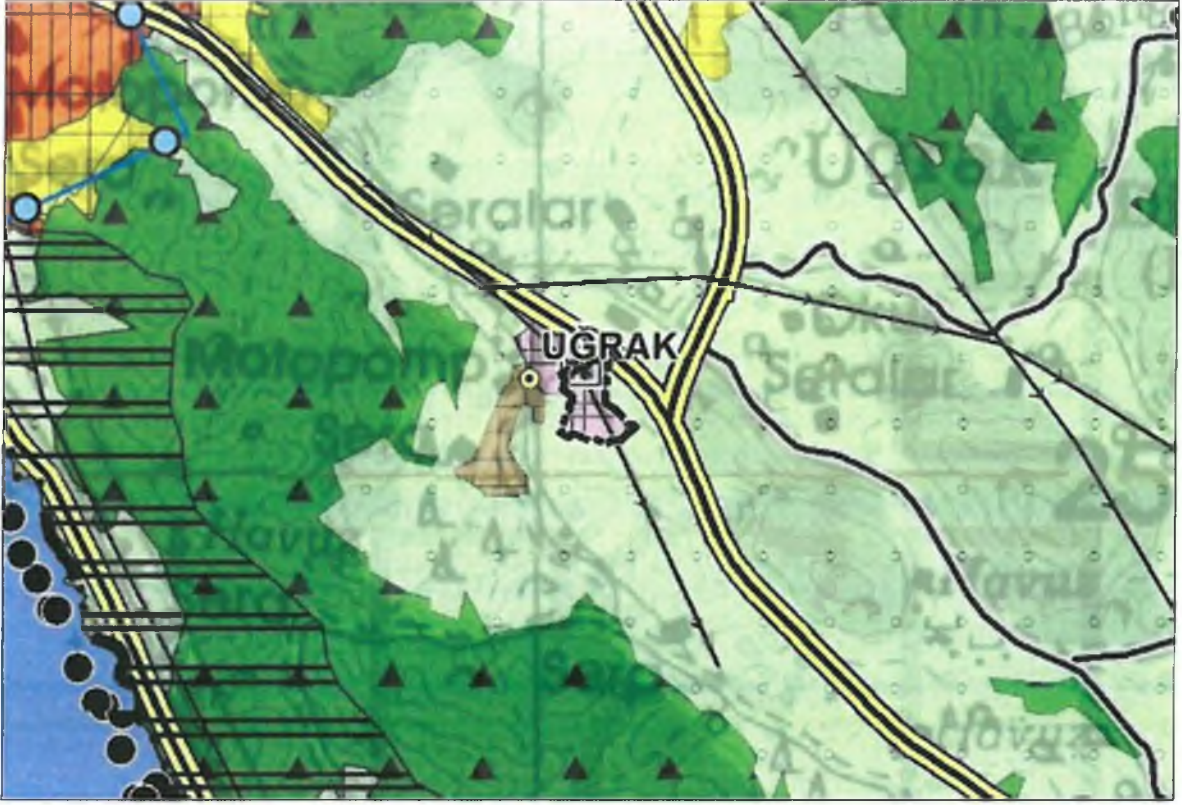
Uğrak mahallesinde dışarıdan göç edip ikinci konutlarda yaşayanlar dışında geleneksel muhafazakâr aile yapısı görülmektedir. Mahallede çekirdek aile tip hâkim olup, 1 veya 2 katlı yapılardaki ayrı bağımsız bölümlerde aile ya da akrabalar birlikte yaşamaktadır. Mahalle içindeki geleneksel evler 1 ya da 2 katlı olup, yeni yapılanlar dışında çoğu yığmadır. Geleneksel evler ortalama 2 oda ve bir adet salondan mevcut olup, ayrıca mutfak ve WC bulunmaktadır. Ortalama aile büyüklüğü 5,1 kişi olarak tespit edilmiştir. Mahalle ekonomik nedenlerle dışa göç vermektedir. Mahallede yaşayanlar orta gelir gurubunda yer almaktadır. Yeşilöz Mahallesinde bulunan bir adet sağlık Ocağı aynı zamanda Uğrak Mahallesine de hizmet vermektedir. Benzer şekilde Uğrak Mahallesindeki mevcut okul ise öğrenci sayısının ve fiziki kalitesinin yetersizliği nedeniyle kapatılmış olup, Uğrak Mahallesindeki öğrenciler taşınmalı eğitim ile Yeşilöz Mahallesinde eğitim görmektedir.

## 1.7.GELİŞME EĞİLİMLERİ

Uğrak Mahalle merkezi kıyıdan yaklaşık 2,5 km iç kesimde konumlanmıştır. Mahallede meskûn alan olarak oldukça geniş bir alana yayılmış durumdadır. Özellikle Uğrak mahallesinde yerleşime müsait alanların azlığı nedeniyle yol boyunca lineer olarak geliştiğinden meskûn alanı oldukça dağınık bir yapı göstermektedir. Bölgede üst ölçekli yatırım olarak Gazipaşa havalimanı bulunmaktadır. Stol tipteki bu havaalanı yaklaşık 2000 metrelik pistiyle orta gövdeli uçakların inişine müsaittir.(180-200 kişilik) Halen faal durumdaki havaalanında iç hat seferleri ve charter seferleri yapılmaktadır.

## 1.8.ÜST ve ALT ÖLÇEKLİ PLANLAR

Planlama alanını da kapsayan bölgede üst ölçekli 1/100.000 ölçekli plan Antalya Büyükşehir Belediye Meclisinin 12.01.2018 tarih ve 84 sayılı kararı ile onaylanmıştır. 22.01.2018 ve 22.02.2018 tarihleri arasında 1 ay süre ile askıya çıkarılan Antalya-Burdur-Isparta Planlama Bölgesi 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Alanya İlçesi Planına yapılan itirazlar sonucunda planlarda değişiklik yapılarak son olarak 13.04.2018 tarih 433 numaralı meclis kararı ile onaylanarak kesinleşmiştir.

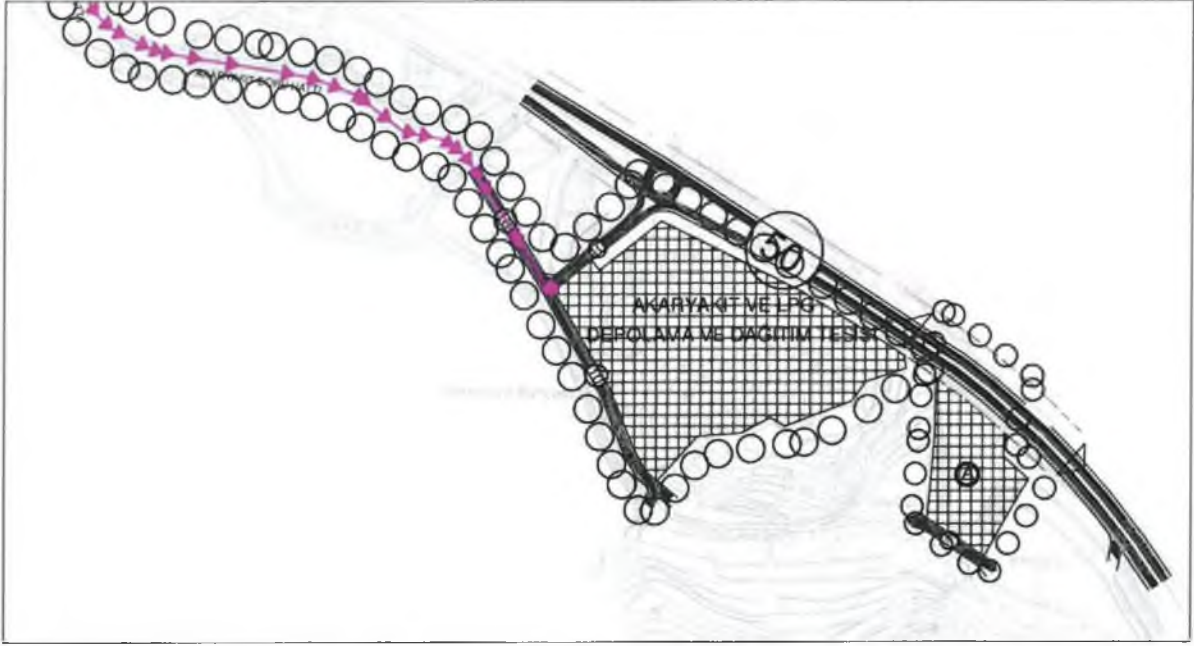


Harita 3: Onaylı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı

Onaylı planda Akaryakıt ürünleri depolama alanı olarak planlı bölge için oluşturulan plan hükmü şu şekildedir: “Madde 9.3.5 - Petrol ürünleri depolama tesisleri, bu planda gösterilen Akaryakıt Depolama Alanlarında yer alacaktır. Bu planda gösterilen “Akaryakıt Depolama Alanları”nın sınırları şematik olarak gösterilmiş olup, bu alanların kesin sınırlar, bu planda gösterilen alansal büyüklüğü aşmaksızın; insan ve çevre sağlığının korunması açısından, ilgili kurum ve kuruluşların, mevcut yerleşme alanlarının, yer altı ve yüzeysel su kaynaklarının, tarım topraklarının ve tarımsal üretimin, turizm faaliyetleri ile doğal ve kültürel varlıkların olumsuz etkilenmesinin önlenmesine yönelik uygun görüşleri doğrultusunda, ilgili Yönetmelik, Tebliğ Ve Standartlara uygun olarak ilgili idaresince, mevcut yerleşme alanı sınırları da göz önüne alınarak, bütüncül olarak hazırlanacak imar planları aşamasında belirlenecektir. Bu alanların bütüncül imar planları yapılmadan uygulamaya geçilmeyecektir. Bu alanlardaki yapılanma koşulları alt ölçekli planlarda belirlenecektir.”

Planlama alanını kapsayan alanda 12.01.2018 tarih ve 85 sayılı Büyükşehir Belediye Meclis Kararı ile onaylanan Antalya İli, Alanya İlçesi 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı bulunmaktadır. Söz konusu planda değişiklik talebinde bulunulan parseller tarım alanı olarak planlıdır.

Uğrak Mahallesinde yer alan 176 ada 2 numaralı parsel ve 175 ada 2 numaralı parsellerde farklı zamanlarda mevzi plan yapılarak onanmıştır. 176 ada 2 numaralı parselde Akaryakıt ve LPG depolama ve dağıtım tesisi maksatlı plan yapılırken, 175 ada 2 numaralı parselde Akaryakıt ve LPG istasyonu maksatlı plan yapımı söz konusudur. Söz konusu planlar aşağıda yer almaktadır.



Harita 4: Onaylı Nazım İmar Planı

### 1.9.PLAN YAPIMINA ESAS KURUM GÖRÜŞLERİ ve JEOLJİK VE JEOTEKNİK ETÜT RAPORU

Teklif nazım imar planı Antalya İl Özel İdaresi tarafından sınırları tespit edilen 1. Etap planlama alanı içerisinde karayolunun güney kısmında kalan 506-507-529-538-539-541-970 numaralı kadastral parsellerde yapılmaktadır. Yapılacak olan plan öncesinde önceki yıllarda kapanmazdan evvel Antalya İl Özel İdaresi tarafından yapılacak olan nazım ve uygulama imar planı çalışmasına altlık oluşturmak üzere aşağıdaki kurumlardan plana esas görüşler alınmıştır.

1. DSİ 13. Bölge Müdürlüğü 31.12.2012 tarih, 647825 sayılı yazı
2. İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü 18.10.2012 tarih, 020511 sayılı yazı
3. Antalya Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü 15.11.2012 tarih, 4172 sayılı yazı
4. Antalya Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Müdürlüğü (Mülga) 27.04.2011 tarih, 1935 sayılı yazı
5. Antalya Orman Bölge Müdürlüğü 12.11.2012 tarih, 3148 sayılı yazı
6. Halk Sağlığı Müdürlüğü 02.10.2012 tarih, 9305 sayılı yazı
7. EÜAŞ Genel Müdürlüğü Antalya ve Yöresi HES İşletme Müdürlüğü 28.09.2012 tarih, 953 sayılı yazı
8. TEİAŞ Genel Müdürlüğü 19. İletim Tesis İşletme Grup Müdürlüğü 27.09.2012 tarih, 2635 sayılı yazı
9. Akdeniz Elektrik Dağıtım Anonim Şirketi Antalya İl Müdürlüğü 02.11.2012 tarih, 17446 sayılı yazı

10. Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü 12.10.2012 tarih, 30871 sayılı yazı

11. Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü 01.11.2012 tarih, 29211 sayılı yazı

12. Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü 25.04.2011 tarih, 11904 sayılı yazı

506-507-529-538-539-541-970 numaralı kadastral parselleri kapsayan alanda 1/1000 ölçekli uygulama imar planı yapımına esas jeolojik ve jeoteknik etüt raporu Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Antalya İl Müdürlüğü'nce 05.10.2015 tarihinde onaylanmıştır.

### 1.10. TESİS YER SEÇİMİ GEREKÇELERİ

Bilindiği üzere Akaryakıt, ana dağıtım şirketlerinin bayilik teşkilatı ile tüketiciye intikal ettirilmektedir. Petrol ürünlerine olan talebin sürekli artmakta oluşu depolama tesislerinin bölgesel ve sektörel talebi karşılayacak ve güvenli stok seviyelerini idame ettirecek kapasitede kurulması gereğini ön plana çıkarmaktadır.

Akaryakıt taşımacılığı, sahil rafinelerinden bu rafinelerin mücavir sahalarındaki tali depolara boru hattı ile diğer tali depolara deniz yolu ile veya tüketiciye intikal ettirmek üzere ana dağıtım şirketleri vasıtası ile kara yolu veya demir yolu kullanılmak suretiyle sarnıçlı vagonlarla yapılmaktadır. Kara rafinelerinde ise Akaryakıtın tamamı sarnıçlı kamyon (tanker) veya demir yolu sarnıçlı vagonlar ile bayii pompalarına veya nihai tüketiciye taşınmaktadır. Akaryakıt ürünlerinin ve sanayinin temel girdisi olan ham petrol, yerli üretimin yeterli olmaması nedeni ile sürekli olarak ithal edilmektedir. Ülkemizde sanayide işlenen ham petrolün %82 si ithal % 18 i ise yerli ham petroldür.

Petrol günümüzde ülke politikalarının belirlenmesinde asıl unsurlardan birisi olarak karşımıza çıkmakta ve koz olarak kullanılmaktadır. Petrole hâkim olabilmek için savaşlar çıkmaktadır. Bu bağlamda petrolde dışa bağımlılık ülke ekonomisine büyük zararlar vermektedir. Söz gelimi 1974 yılı Kıbrıs Barış Harekâtından sonra yurdumuza uygulanan ambargo ülkemizde en fazla akaryakıt sektörünü etkilemiş, Ülkemizdeki Mersin Ataş Rafinerisi ambargoya müdahil olarak üretimini durdurmuş yabancı dağıtım firmaları ambargoda taraf olarak depolarından akaryakıt dağıtımını kısıtlayarak ülkemizde suni bir buhrana neden olmuşlardır. Bu tür olumsuzlukları dikkate alarak ülkemizin çeşitli yerlerinde o bölgenin ihtiyaçlarına ve tüketim kapasitelerine göre akaryakıt depolama tesislerinin kurulması büyük önem taşımaktadır. Akaryakıt depolama alanlarının ülke çapında yayılması gerek ülkenin stratejik çıkarları, gerekse bölgenin özellikleri açısından da önemlidir.

Akaryakıt depolama alanlarının yoğun yapılaşmış bölgelerden uzak olmasının yanı sıra akaryakıtın depolara taşınması açısından deniz ve kara bağlantılarının (boru hatlarının) da kurulabilmesi önem taşımaktadır. Depolama alanlarının tüketim yerlerine yakın olması ulaşım maliyetlerinin düşmesini dolayısıyla ülke ekonomisinde tasarruf yapılmasını ayrıca karayolu ile tanker taşımacılığının azalmasını sağlayacaktır. Konu Alanya Uğrak Mahallesinde yapımı düşünülen akaryakıt ve LPG depolama tesisi açısından düşünüldüğünde, Antalya Alanya- Gazipaşa- Anamur-Silifke- Mersin güzergâhında özellikle Alanya Antalya arasında trafik yoğunluğuna bağlı olarak akaryakıt tankerlerinin bu yoldan kalkması bölge turizmi açısından büyük önem taşımaktadır.

Akaryakıt dağıtım ve pazarlamasında Antalya İli'nin önemli bir yeri vardır. Tamamen turizm bölgesi olan bu bölgede Akaryakıt taşımacılığı ve dağıtımının güvenli olarak yapılabilmesi için risklerin asgariye indirilmesi mümkün mertebe kara tanker taşımacılığının kısa mesafede yapılmasına



bağlıdır. Gazipaşa-Alanya ve Antalya bağlantısı yaklaşık 180 km olup, akaryakıt yüklü tankerlerle bu yol yaklaşık 4 saat sürmektedir.

Gazipaşa havalimanının faaliyete geçmiş olması ve uçakların jet yakıtı ihtiyacı da dikkate alındığında bölgede akaryakıt talebinin artması kaçınılmaz olacaktır. Halen çok düşük kapasitede çalışan TAV firması tarafından işletilen Gazipaşa Havalimanına uçak iniş kalkışlarının artmasıyla birlikte yoğun bir hava trafiğinin oluşması beklenmektedir. Bu uçakların yakıt taleplerinin de eklenmesiyle kısa süre içerisinde mevcut tanker trafiğinin iki katına çıkması söz konusu olabilecektir. Ayrıca Alanya yat limanının hizmete açılmış olması, Gazipaşa yat limanının da inşaatın bitmek üzere olması da ekstra olarak yakıt talebinin oluşmasına yol açacaktır.

Yapım çalışmaları devam eden Alanya Gazipaşa yeni çevre yolunun yanı sıra, Gazipaşa Anamur, Anamur Silifke ve Mersin bölünmüş yollarının bitirilmesiyle söz konusu güzergâhtaki özel araç trafiğinin de yol kalitesine bağlı olarak artması beklenmektedir. Son yıllara güney komşularımız olan Suriye, İran, Irak ile ilişkilerde yaşanan gelişmeler ve vizesiz seyahat anlaşmaları bu ülkelerden gelen turist sayısının da artmasına yol açmıştır. Bu ülkelerden karayolu ile Alanya ve Antalya bölgesine gelen turistlerin de Adana Mersin Antalya Karayoluna ilave trafik yükü getirmesi ve akaryakıt talebini arttırması da söz konusu olacaktır.

Türkiye'ye 2010 yılında giriş yapan yabancı turist sayısı 28.632.204 kişi olup, bunun yaklaşık 10.028.176 kişisi (%35) Antalya'ya gelmiştir. Dönüşlerle birlikte Antalya'nın doğu ve batısındaki karayollarında yaklaşık 20 milyon yabancı turistin havaalanı otel, otel-havaalanı transferleri yapılmıştır.

Antalya'ya gelen turistin ise yarısından fazlası doğusundaki Serik, Manavgat ve Alanya İlçelerine bağlı turizm merkezlerinde konaklamışlardır. Bu durumda Gazipaşa Alanya arasındaki turistik tesislerde yaklaşık 5-5,5 milyon turistin konakladığı sonucu ortaya çıkmaktadır. Başka bir deyişle Antalya havalimanı-otel ve otel-Antalya havalimanı arasında Antalya'nın doğu kısmında karayolu ile yapılan transfer 10 milyon kişinin üzerindedir. Bu durum özellikle mayıs-kasım ayları arasında D-400 devlet karayolunun yükünün büyük oranda artmasına yol açmaktadır. Üstelik aynı dönemde yakıt talebinde de büyük bir artış olduğundan tanker trafiği de artmaktadır. Aynı dönemde gerek yolcu transferinde kullanılan otobüs trafiğinin, gerekse akaryakıt naklinde kullanılan tanker trafiğinin artması kaza risklerini de arttırmaktadır. Yaz dönemlerinde Antalya'da yabancı turist taşıyan otobüslerin yaptığı trafik kazaları gerek ülke içinde, gerekse ülke dışındaki Türkiye imajının zedelenmesine ve milyonlarca dolar harcanarak yapılan ülke tanıtımının yara almasına yol açmaktadır.

Mevcut durumda akaryakıt, Antalya Konyaaltı'ndaki limanda bulunan depolama tesislerinden tankerlere yüklenmekte ve Antalya İl merkezini de kapsayan bir güzergâh kullanılarak, Gazipaşa'ya kadar olan yaklaşık 180 km'lik mesafe tankerlerle 4 saatte aşılabilmektedir. Ayrıca kuzeydeki Konya ve Karaman İlleri de akaryakıt ihtiyacını kısmen Antalya, kısmen Mersin'den karşılamaktadır. Konya ve Karaman'dan gelen akaryakıt tankerleri de Akseki yolu üzerinden Manavgat ve Serik yolunu kullanarak Antalya'ya ulaşmakta ve aynı güzergâhı kullanarak geri dönmektedir. Konya ve Karaman'dan gelen tankerler de yol güvenliği riskinin artmasına sebep olmaktadır.

Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine ülke genelinde 2009 yılında 72.431.000 aracın karayollarını kullandığı bu araçların ise 49.615.000'inin otomobil, 19.268.000'inin kamyon,

3.549.000'inin ise otobüs olduğu görülmektedir. (Kaynak: KGM Karayolları ulaşım, istatistikleri-2009)

“<http://www.kgm.gov.tr/SiteCollectionDocuments/KGMdocuments/Trafik/trafikhacimharitasi/trafikhacim2010.pdf>” web adresindeki 2010 yılını içeren trafik hacim haritasında da görüldüğü üzere Antalya ve Alanya arasındaki trafik hacminin çok yoğun olduğu ortadadır. Aynı haritada verilen kamyon sayıları incelendiğinde Antalya'dan doğu yönünde yaklaşık 4945 kamyonun ortalama günlük olarak yola çıktığı, Alanya'ya ulaşan kamyon sayısının ise 2545 olduğu görülmektedir. Kamyon trafiğinin bir kısmının da akaryakıt taşıyan tankerler olduğu göz önüne alındığında karayollarında akaryakıt taşıyan tankerlerin karayolu seyir mesafelerinin azaltılmasının önemi daha fazla ortaya çıkmaktadır.

Ülke genelinde karayollarında akaryakıt taşıyan tanker sayısının azaltılması ve nakliye mesafelerinin kısaltılması ülke ve bölge ekonomisi için de büyük önem taşımaktadır. Uğrak Mahallesiindeki projenin hayata geçmesi ve bu bölgeye çevre düzeni planında akaryakıt depolama ve dağıtım tesis alanı lekesinin koyulması halinde akaryakıt dağıtım firmaları yer seçimini bu bölgede yapacak. artan ihtiyacın karşılanması aşamasında karayolundaki tanker seyir mesafesini kısalacak ve güvenlik riski en aza inecektir.

Aytemiz AŞ'ye ait Alanya Uğrak mahallesiindeki projenin hayata geçmesi halinde Alanya ile direkt olarak etkileşim halinde bulunan kuzeydeki Hadim, Sarıveliler, Taşkent Ermenek gibi ilçe merkezlerinin yanı sıra, Karaman ve Konya il merkezinden de kısmen talep gelmesi beklenmektedir. Söz konusu talep Antalya'ya olan tanker trafiğinin azalmasına ve tankerlerin akaryakıtı ulaşabilmesi için kat etmeleri gereken mesafenin azalmasına yol açacağından trafik daha güvenli olacaktır. Benzer şekilde Manavgat'ın doğusundan itibaren Anamur'a kadar olan bölgedeki özel ve ticari araçların akaryakıt talebinin Uğrak'taki tesisten karşılanabiliyor olması, Gazipaşa Havalimanının jet yakıtı ihtiyacının, Alanya ve Gazipaşa yat limanlarının akaryakıt ihtiyacının Uğrak bölgesinden karşılanması Antalya'nın yükünün büyük ölçüde azalmasını sağlayacaktır.

Mevcut yasa ve yönetmelikler gereğince yapımı düşünülen akaryakıt depolama ve dağıtım tesisi diğer tüm dağıtım firmalarına da depolama hizmeti vereceğinden bölgenin büyük bir ihtiyacı karşılanmış olacaktır. Şöyle ki, Alanya Gazipaşa arasında kalan bu bölge konum olarak turizm öngörünüm alanında uzak olması, bunun yanında yapılacak olan boru hattı ile denizden ikmal yapılmasına olanak sağlaması nedeniyle uygun konum olarak değerlendirilmektedir.

## **2. PLANLAMA YAKLAŞIMI VE PLAN KARARLARI**

### **2.1. PLANLAMA YAKLAŞIMI**

Plan araştırması sonucunda elde edilen verilerin sentezlenmesi sonucunda Antalya, Alanya, Gazipaşa ve Anamur Mersin hatlarında akaryakıt talebinin yüksek olduğu, ayrıca Alanya ve Gazipaşa yat limanlarının, Gazipaşa havalimanının ve Mersin Antalya bölünmüş yolunun tam olarak hizmete girmesiyle bu talebin daha da artacağı sonucuna varılmıştır. Söz konusu akaryakıt talebinin ise Alanya ve Gazipaşa açısından Antalya'dan karşılanması zorunluluğu yukarıda ayrıntılarıyla tanımlanan gerekçelerle tanker trafiğinin artışına yol açacak ve kaza riskini arttıracaktır. Bölgenin gelişme potansiyelinin yüksek olması ve Antalya'ya gelen yabancı turistlerin yaklaşık %25'inin tek başına Alanya'da konaklaması bölgenin çekiciliği açısından önemli bir veri teşkil etmektedir.

Bölgeye akaryakıt nakli Antalya limanındaki depolama alanlarından tankerlerle sağlanmaktadır. Antalya ile Gazipaşa merkezi arasındaki mesafe yaklaşık 180 km olup, yüklü tankerler bu mesafeyi yaklaşık 4 saatte alabilmektedir. Bu durum akaryakıt yüklü tankerlerin Türkiye'nin en kalabalık turistik yolunda saatlerce seyir etmesine yol açmaktadır. Gerek trafik güvenliği, gerekse nakliye maliyeti açısından, bölgenin potansiyelleri de dikkate alındığında turizme zarar vermeyecek uygun bir alanda akaryakıt depolama alanlarının oluşturulması ülke açısından faydalı olacaktır.

## 2.2. PLANLAMA KARARLARI

Onaylı 1/25.000 ölçekli nazım imar planlarında 506, 507, 529, 538, 539, 541 ve 970 numaralı parseller tarım alanı olarak planlıdır. Yukarıda izah edilen gerekçeler doğrultusunda hazırlanan teklif 1/25000 ölçekli nazım imar planında 506, 507, 529, 538, 539, 541 ve 970 numaralı parsellerde tarım alanı olan plan kararı değiştirilmiştir. Onaylı planda yer alan Enerji Üretim ve Depolama Alanı ile bir bütün olacak şekilde 506, 507, 529, 538, 539, 541 ve 970 numaralı parseller de "**Enerji Üretim ve Depolama Alanı**" olarak planlanarak plan değişikliği teklif dosyası hazırlanmıştır.

Özcan SARUHAN  
Şehir ve Bölge Planlama  
Kadipaşa Mah. Hayatı Köyü Cad.  
Divriği İşhanı No: 25 ALANYA  
Dip. No: 2810525/00a Sic. No: 5377  
Alanya V.D. No: 203 773 25032



**T.C.**  
**ANTALYA BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI**  
İmar ve Şehircilik Dairesi Başkanlığı  
Planlama Şube Müdürlüğü

**TEKNİK DEĞERLENDİRME RAPORU**

**Belediye** :Alanya Belediyesi  
**Mahalle** :Uğrak Mahallesi  
**Ada/Parsel** :506, 507, 529, 538, 539, 541, 970 parseller  
**Ölçek** :1/25000

Alanya Belediyesi sınırları içerisinde Uğrak Mahallesinde yer alan 506, 507, 529, 538, 539, 541, 970 parsellerin “Enerji Üretim ve Depolama Alanı” olarak planlanmasına ilişkin hazırlanan 1/25000 ölçekli Nazım İmar Planı Değişikliği teklifi olup Büyükşehir Belediyesinin 09.07.2018 tarihli toplantısında gündemin 78. maddesinde görüşülerek İmar ve Bayındırlık Komisyonuna havale edilmiştir.

1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı teklifi ile söz konusu parsellerde Enerji Üretim ve Depolama Alanı planlanmak istenmektedir. Söz konusu teklifin plan raporunda;

*“.....Alanya Uğrak mahallesindeki projenin hayata geçmesi halinde Alanya ile direkt olarak etkileşim halinde bulunan kuzeydeki Hadim, Sarıveliler, Taşkent Ermenek gibi ilçe merkezlerinin yanı sıra, Karaman ve Konya il merkezinden de kısmen talep gelmesi beklenmektedir. Söz konusu talep Antalya’ya olan tanker trafiğinin azalmasına ve tankerlerin akaryakıtı ulaşabilmesi için kat etmeleri gereken mesafenin azalmasına yol açacağından trafik daha güvenli olacaktır. Benzer şekilde Manavgat’ın doğusundan itibaren Anamur’a kadar olan bölgedeki özel ve ticari araçların akaryakıt talebinin Uğrak’taki tesisten karşılanabiliyor olması, Gazipaşa Havalimanının jet yakıtı ihtiyacının, Alanya ve Gazipaşa yat limanlarının akaryakıt ihtiyacının Uğrak bölgesinden karşılanması Antalya’nın yükünün büyük ölçüde azalmasını sağlayacaktır. Mevcut yasa ve yönetmelikler gereğince yapımı düşünülen akaryakıt depolama ve dağıtım tesisi diğer tüm dağıtım firmalarına da depolama hizmeti vereceğinden bölgenin büyük bir ihtiyacı karşılanmış olacaktır. Şöyle ki, Alanya Gazipaşa arasında kalan bu bölge konum olarak turizm öngörünüm alanında uzak olması, bunun yanında yapılacak olan boru hattı ile denizden ikmal yapılmasına olanak sağlaması nedeniyle uygun konum olarak değerlendirilmektedir.”*

Alanya İlçesine yönelik 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Antalya 3. İdare Mahkemesinin 28.08.2019 tarih 2018/701E. 2019/502K. Sayılı kararı ile; 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planı ise Antalya 4. İdare Mahkemesinin 08.05.2019 tarih 2018/680E. 2019/326K. Sayılı kararı ile iptal edilmiş olup üst ölçekli planı bulunmamaktadır.

Antalya İl Gıda Tarım ve Hayvancılık Müdürlüğü, TEİAŞ, AKEDAŞ, EÜAŞ, Antalya Orman Bölge Müdürlüğü, Antalya Kültür Varlıkları Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü, Karayolları 13. Bölge Müdürlüğü, DSİ 13. Bölge Müdürlüğü, Halk Sağlığı Müdürlüğü, Antalya Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü kurumlarının plan teklifine ilişkin görüşleri bulunmaktadır.

Takdir Büyükşehir Belediye Meclisinindir.