

İSTANBUL NÖBETÇİ İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA

GÖNDERİLMEK ÜZERE

ANKARA NÖBETÇİ İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA

06.12.2010/66007

DAVACI

: TMMOB Şehir Plancıları Odası (İstanbul Şubesi)

VEKİLİ

: Av. Koray CENGİZ

DAVALI

: Kültür ve Turizm Bakanlığı (*İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'na izafeten*)

DAVA KONUSU

: İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi imar planı tadilatına ilişkin 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı kararın öncelikle **yürütmesinin durdurulmasına** takiben **iptaline** karar verilmesi talebidir.

BİLDİRİM TARİHİ

: Dava konusu İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı kararı tarafımıza 06.10.2010 tarihinde tebliğ edilmiştir.

AÇIKLAMALAR

:

DAVA AÇMA EHLİYETİ YÖNÜNDEN

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Şehir Plancıları Odası, Anayasa'nın 135. Maddesi ile 6235 ve 3458 sayılı yasalara göre kurulan TMMOB'ye bağlı, kamu kurumu niteliğinde bir meslek örgütü olup, alanına ilişkin tek meslek odasıdır.

Anayasa'nın 135. Maddesinde Kamu Kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının kamu tüzelkişiliğini haiz oldukları belirtilmiş olup aynı zamanda kuruluş amaçları da tanımlanmıştır. Bu amaçlar, belli bir mesleğe mensup olanların müşterek ihtiyaçlarını karşılamak, meslekî faaliyetlerini kolaylaştırmak, mesleğin genel menfaatlere uygun olarak gelişmesini sağlamak, meslek mensuplarının birbirleri ile ve halk ile olan ilişkilerinde dürüstlüğü ve güveni hâkim kılmak üzere meslek disiplini ve ahlâkını korumak olarak tanımlanmışlardır.

Anayasa, Kanun ve Oda yönetmeliklerinde belirtildiği gibi Şehir Plancıları Odası, mesleğin ve meslektaşların hak ve çıkarlarını korumak, şehir planları ve uygulamalarının, planlama esaslarına, şehircilik ilkelerine ve kamu yararına uygun yapılmasını denetlemek, bu konudaki eksiklikleri, yanlışlıkları ortadan kaldırmak için gerekli çalışmaları yapmakla yükümlüdür.

TMMOB Şehir Plancıları Odası ilgili bakanlık, kamu kurumları, belediyeler ve diğer kuruluş ve makamlarla ilişki içerisinde ülkemizin sağlıklı ve düzenli kentleşmesi, kent planlarının şehircilik esaslarına ve meslek ilkelerine uygun yapılması için; yazışma, görüşme girişimleriyle düzeltilmesini başaramadığı hatalı plan, karar ve uygulamaları yargıya götürmekte, yargı yoluyla çabalarını sürdürmektedir.

TMMOB Şehir Plancıları Odası, kurulduğu günden bu yana, kanunlara, şehircilik bilimine ve kamu yararına aykırı olan plan ve uygulamalara karşı mücadelesi çerçevesinde gerektiğinde yasal süreçleri de izleyerek görevini yerine getirmekle yükümlüdür ve somut davayı da bu nedenle açmaktadır.

AÇIKLAMALARIMIZ

1 – Dava konusu Koruma Bölge Kurulu Kararı ile İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından, iki üyenin bulunmadığı toplantıda bir üyenin karşı oyu ile aşağıdaki karar alınmıştır.

İSTANBUL 4 NUMARALI KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA (KTVK) BÖLGE KURULU'NCA 20.09.2010 TARİH VE 4110 NUMARALI KARARI (EK – 1):

"... yapılan görüşmeler sonucunda;

1. Teknik alt yapı projesi olan söz konusu projede kamu yararı göz önünde bulundurularak, yukarıda belirtilen alanlarda, İstanbul'daki üniversitelerin birinin mühendislik fakültesi, uygulamalı jeofizik anabilim dalında görevli, konusunda deneyimli uzmanlar tarafından uygun bulunacak metotlarla (jeoradar veya jeomanyetik veya jeoelektrik) arkeojeofizik çalışması yapılmasına, sözü geçen uzmanlarca onaylanacak arkeolojik değerlendirmeleri de içeren çalışma raporlarının kurulumuza iletilmesine, bu raporların sonuçlarına göre arkeolojik buluntu çıkma olasılığı bulunan yerlerde, olası buluntular proje gereği yapılacak olan hafriyat kotunun üzerinde kalıyor ise, bilimsel kazı niteliğindeki sistematik arkeolojik kazıların Kurulumuzca görevlendirilecek arkeolog ve sanat tarihçisi denetiminde başlatılmasına, kazı raporlarının Kurulumuza iletilmesine, kazı alanlarında inşaat faaliyetine kazı çalışmalarının bitirilmesinden sonra Kurulumuz onayı ile başlanabileceğine,
2. Havalandırma bacası yüksekliğinin 5 metreyi geçmemesinin ve baca çevresindeki hava emisyon değerlerinin standartlarda belirtilen limitlerin altında kalmasının sağlanmasına,
3. Proje güzergahında daha önceden Kurulumuzca onaylanmış olan proje ve planlar dikkate alınarak gerektiğinde düzeltmelerin yapılmasına,
4. İstanbul Boğazi Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi İmar Planı Tadilatı teklifinin diğer kurulların sorumluluk alanında kalan kısımların da ilgili kurullarca uygun görülmesi halinde,

Sunulan İstanbul Boğazi Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi İmar Planı Tadilatı'nın, ekli paftalarda belirtilen, Kurulumuz sorumluluk alanında kalan bölümlerin uygun bulunduğuna karar verildi."

Oysaki dava konusu edilen Koruma Bölge Kurulu Kararından bir yıl önce, aynı Koruma Bölge Kurulu ve Kurul'da görevli aynı uzman kişiler tarafından alınan başka bir kararda, davaya konu karar ile kabul edilen proje ve plan oybirliği ile reddedilmektedir. Buna göre karar metninde;

İSTANBUL 4 NUMARALI KÜLTÜR VE TABİAT VARLIKLARINI KORUMA (KTVK) BÖLGE KURULU'NCA 19.08.2009 TARİH VE 3191 NUMARALI KARARI (EK – 2):

"... konu hakkında yapılan görüşmeler sonucunda;

İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nca 2.8.1995 tarih ve 6898 sayılı kararında, Hazırlanacak koruma amaçlı imar planında, Tarihi Yarımada'nın transit

trafikten arındırılması; ulaşım planlarının nazım planlara paralel olarak gerçekleştirilmesi ve Marmara kıyısında sahil yolu ile deniz arasındaki şeridin yeşil alan olarak korunması hususları belirtilmiştir. Ayrıca Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartları uyarınca, Kennedy Caddesi'nin Eminönü-Yenikapı arasındaki bölümündeki yoğunluğun düşürülmesi ve bu bölgede çok hızlı seyreden trafiğin azaltılması özellikle de yayanın kıyıya daha güvenli ve rahat bir şekilde inebilmesini sağlamak amacıyla, Kennedy Caddesi 2. derece yol olarak gösterilmiştir. Öneri proje raporunda ise Kennedy Caddesi, tüm bu ilkelere aykırı olarak, 1. derece yol olarak belirtilmektedir. Boğaziçi geçerek, Tarihi Yarımada'da yeryüzüne çıkan, İstanbul Boğaziçi Karayolu Tüp Geçişine ait tünelin, yol kesiti ve ulaşım türü dikkate alındığında, iki kıta arasındaki trafik (özellikle özel araç) yükünü Tarihi Yarımada'ya taşıması toplu ulaşımı rahatlatmanın aksine araçlı ulaşımı teşvik edici olmakta ve buna bağlı olumsuzlukları (silueti bozucu, kentsel dokuyu tahrip edici etkisi ve çevre kirlenmesi) yaratması nedeniyle, Kurulumuza iletilen İmar Planı Değişikliği teklifinin uygun bulunmadığına karar verildi." denilmektedir.

Aynı Koruma Kurulu tarafından alınan iki farklı karardan da anlaşılacağı üzere; Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan dava konusu karar ile onaylanan İstanbul Boğaziçi Karayolu Boğaziçi Geçiş Tüneli Projesinin kanunlara, ilgili mevzuat ile koruma ilkelerine ve şehircilik esaslarına aykırı olduğu ve projenin yapılması halinde Tarihi Yarımada Kentsel ve Tarihi Sit Alanının onarılamaz şekilde zarar göreceği ortadadır. Koruma Bölge Kurulu tarafından da 19.08.2009 gün ve 3191 sayılı kararı ile bu gerçek kabul edilmekte ve mevzuata aykırılığı ile Tarihi Dokuda yaratacağı onarılamaz tahribat nedeniyle proje reddedilmektedir. Fakat çok kısa bir süre sonra, kararda bahsedilen gerekçeler ile İstanbul Boğaziçi Karayolu Boğaziçi Geçiş Tüneli Projesini ve imar planı tadilatını reddeden Koruma Bölge Kurulu; bir önceki gerekçelerini görmezden gelerek, bu kez bu projeyi onaylamıştır. Başta Koruma Bölge Kurulu'nun da kabul ettiği gibi, söz konusu projeyi ve imar planı değişikliğini onaylayan dava konusu karar; hukuka ve koruma ve planlama ilkeleri ile şehircilik esaslarına açıkça aykırıdır. Bu nedenlerle Koruma Bölge Kurulu'nun kendi aldığı bir önceki kararını hiçe sayan, bilimsellikten uzak, koruma ve planlama ilkelerine aykırı ve şehircilik esaslarına uygun olmayan dava konusu kararın iptali gerekmektedir.

2 – Dava konusu karar ile İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun görev alanında kalan kısımları onaylanan İstanbul Boğaziçi Karayolu Boğaziçi Geçiş Tüneli Projesi; İstanbul İli, Kadıköy, Üsküdar, Fatih ve Zeytinburnu İlçeleri, Kazlıçeşme ve Göztepe mevkiileri arasında projelendirilmiş ve Projeye ait imar planı değişikliği bu bölgeler için geçerli olmak üzere hazırlanarak ilgili Koruma Bölge Kurullarına sunulmuştur. Fakat İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun yetki alanında kalan ve dava konusu karar ile imar planı değişikliği onaylanan alan plansız alanda kalmakta ve geçerli bir geçiş dönemi yapılanma koşulu bulunmamaktadır.

Dava konusu kararda bahsedilen projenin yapılacağı, İstanbul İli, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.7.1995 tarih ve 6848 sayılı kararıyla Fatih İlçesinin tamamı ile Eminönü İlçesinin bir bölümü Kentsel ve Tarihi Sit, Eminönü İlçesi Sur-u Sultani içi (Topkapı Sarayı ve çevresi) 1. derece arkeolojik sit, Eminönü İlçesi Cankurtaran ve çevresi kentsel arkeolojik sit ilan edilen alanda yer alan; 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun'un 2. Maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca, 22.04.2006 tarih ve 26147 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu'nun 2006/10299 sayılı kararı, 22.06.2006 tarih ve 26206 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu'nun 2006/10501 sayılı kararı, 13.10.2006 tarih ve 26318 sayılı resmi gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu'nun 22.04.2006 gün ve 2006/10961 sayılı kararı, 20.07.2007 tarih ve 26588 sayılı resmi gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu'nun 2007/12375 sayılı kararı, 29.07.2007 tarih ve 26597 sayılı resmi gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu'nun 2007/12429 sayılı kararı ve 25.12.2007 tarih ve

26737 sayılı resmi gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu'nun 2007/12893 sayılı kararı ile "Yenileme Alanı" olarak belirlenen; İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada (Eminönü – Fatih) Koruma Amaçlı Nazım İmar Planının uygun bulunduğuna ilişkin 26.01.2005 tarih ve 399 sayılı kararı, İstanbul 8. İdare Mahkemesi tarafından 2006/388 esas numaralı davada aldığı 29.11.2007 tarih ve 2007/2444 sayılı karar uyarınca usul yönünden iptal edilen ve İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 1/1000 ölçekli Fatih Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planının uygun bulunduğuna ilişkin 26.01.2005 tarih ve 402 sayılı kararı, İstanbul 8. İdare Mahkemesi tarafından aynı dava ve karar uyarınca usul yönünden iptal edilen, İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 28.11.2008 gün ve 2511 sayılı karar ile geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları belirlenen ve İstanbul 7. İdare Mahkemesi'nin 2008/1649 Esas No'lu 2009/1529 Karar No'lu kararı ile geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları iptal edilen ve Kurul tarafından alınan son geçiş dönemi kararının Danıştay 6. Daire tarafından 2010/6413 Esas No'lu davada 25.10.2010 günü verilen karar ile yürütmesi durdurulan Tarihi Yarımada Sit Alanı plansız alanda kalmaktadır. Bahsi geçen mahkeme kararlarının içeriği tarafımızdan bilinse de Mahkemeniz aracılığı ile cebini talep ediyoruz.

Dava konusu karara konu olan bir diğer alan olan, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 19.06.1981 tarih ve 12850 sayılı kararı ile Tarihi Sit Alanı olarak belirlenmiş, daha sonra alınan 27.02.1991 tarih ve 2523 sayılı, 03.03.1993 tarih ve 4447 sayılı ve 18.05.1994 tarih ve 5629 sayılı İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararlarıyla sınırları kesinleşmiş, 02.08.1995 tarih ve 6898 sayılı kararla Tarihi Yarımada Kentsel ve Tarihi Siti Koruma Alanı olarak tanımlanmış, 31.01.2005 tarih ve 409 sayılı İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı ile güney sınırına açıklık getirilmiş ve 26.10.2005 tarih ve 1371 sayılı karar ile Sur Tecrit Bandı'nın sınır düzenlemesine son şekli verilmiş ve Tarihi Yarımada Sit Alanı ile aynı plan çalışmaları kapsamında değerlendirildiğinden Zeytinburnu Sur Tecrit Bandı da plansız alanda kalmaktadır.

Fakat Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan dava konusu karar ile Tarihi ve Kentsel Sit Alanı olan plansız bir alanda, imar planı değişikliğine onay verilerek mevzuata aykırı işlem düzenlenmektedir. Buna göre, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.7.1995 tarih ve 6848 sayılı kararıyla Fatih İlçesinin tamamı ile Eminönü İlçesinin bir bölümü Kentsel ve Tarihi Sit alanı olan, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununa tabi bulunan, onaylı planları Mahkeme kararı ile iptal edilmiş ve geçiş dönemi yapılanma koşullarının yürütmesi durdurulmuş plansız durumdaki alanda; plan değişikliği yapılması mümkün değildir. Plan değişikliği onaylı koruma amaçlı imar planı onama sınırı içinde yapılabilecek iken, plansız bir alanda imar planı değişikliğine onay veren dava konusu Koruma Bölge Kurulu kararının geçerliliği bulunmamaktadır.

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun 17. Maddesi ve Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik hükümleri uyarınca sit alanlarında proje uygulaması yapılabilmesi ve plan değişikliğinin gerçekleştirilebilmesi için Koruma Amaçlı İmar Planının bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla koruma amaçlı imar planı bulunmayan ve geçiş dönemi yapılanma koşulları iptal edilen alanda, dava konusu karar ile proje onayı yapılması ve plan değişikliğine izin verilmesi açıkça hukuka aykırıdır.

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun eki olan Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmeliğin 11. Maddesinde ise Koruma amaçlı imar planı değişikliği şu şekilde tanımlanmaktadır: "*Koruma amaçlı imar planlarında yapılacak*

değişiklikler, revizyon ve ilaveler de yukarıda belirtilen usullere tabidir. Bu Yönetmeliğin 5 inci maddesine göre Bakanlık tarafından yaptırılan koruma amaçlı imar planlarında değişiklik, revizyon ve ilave yapılması durumunda Bakanlığın görüşü de alınır. Koruma amaçlı imar planlarında sit alanının bütünü olumsuz etkileyecek, mevcut korunması gerekli değerleri bozacak ya da yok edecek, geleneksel kentsel doku özelliklerini olumsuz yönde değiştirecek yeni işlev dönüşümlerine ilişkin plan değişikliği yapılamaz.” Buna göre 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun 17. Maddesi ve Kanunun eki olan Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik hükümleri uyarınca, Koruma Bölge Kurulu tarafından projenin değerlendirilmesi için; öncelikle söz konusu alanda plan çalışmalarının onaylanması gerekmektedir. Koruma amaçlı imar planı yapılmadan sit alanında uygulamaya izin verilmesi, ilgili kanun hükümlerine açıkça aykırı olacaktır. Bu nedenlerle ilgili mevzuata aykırı olarak İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi imar planı tadilatına ilişkin 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı kararın ivedilikle yürütmesinin durdurulması ve iptali gerekmektedir.

3 – Dava konusu karar ile Çevresel Etki Değerlendirmesi yapılması gereken projenin, Çevresel Etki Değerlendirme Raporu hazırlanmadan uygulanmasına onay verilmiştir. Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliğinden muaf olduğu, Çevre ve Orman Bakanlığınca belirtilen projenin etkilerine bakıldığında, Yönetmelik hükümleri gereği ÇED Yönetmeliği kapsamında olması gerekirken; bu kapsam dışında tutulması ve Koruma Bölge Kurulu'nun ÇED Raporu olmadan proje hakkında karar alması hukuka aykırıdır. Yapılan bilimsel araştırmalar ve benzer projelere ilişkin yurt dışı deneyimleri, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesinin telafisi mümkün olmayacak bir çevresel risk taşıdığını göstermektedir. ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulması gerektiği açık olmasına rağmen, Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Havameydanları İnşaatı (DLH) ve Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından projenin ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulmaması; Merkezi yönetim tarafından yapılması planlanan projenin, hem ortaya çıkaracağı çevresel risklerin çok yüksek olacağı öngörüsünün yersiz olmadığını, hem de bu projenin gerekli çevresel etki analizlerinin yeterli düzeyde yapılmadığını göstermektedir. Koruma Bölge Kurulu ise böylesi bir projede ÇED raporu olmadan aldığı karar ile hukuka aykırı işlem düzenlemiştir. Bu nedenle dava konusu karar, projenin Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliğinden muaf olduğu söylemi ile bu kapsam dışında bırakılarak onaylanmasına neden olduğundan; hukuka aykırıdır ve ivedilikle yürütmesinin durdurulması ve iptali gerekmektedir.

DAVA KONUSU İŞLEM KORUMA, PLANLAMA VE ŞEHİRCİLİK İLKELERİNE AYKIRIDIR.

1 – Dava konusu karar ile uygun bulunan Proje ve İmar Planı Değişikliği kapsamında, Tarihi Yarımada Kentsel ve Tarihi Sit Alanı ve Tarihi sit alanı Zeytinburnu Sur Tecrit Bandı içerisinde; yol genişletme çalışmaları, havalandırma bacaları, kavşaklar, U – dönüşleri ve yaya geçişleri yapıldığı görülmektedir. Buna göre plan kararlarında yer alan 1. Kısım – Avrupa Tarafı Yol ve Kavşak Düzenlemeleri başlığı altında, proje ile; Yol, yanyol ve otopark düzenlemeleri, Kazlıçeşme U-dönüşü (altgeçit), Kocamustafa Paşa U-dönüşü (altgeçit), Samatya U-dönüşleri (2 altgeçit), Yenikapı Altgeçidi, Yenikapı U-dönüşü (altgeçit), Kumkapı Kavşağı (altgeçit), Yaya altgeçitleri (2 adet), Yaya üstgeçitleri (3 adet) yapılacağı belirtilmektedir.

Koruma Bölge Kurulu tarafından dava konusu karar ile kabul edilen proje ve imar planı tadilatı, her ne kadar Mahkemelerce, bölgenin Koruma Amaçlı İmar Planları ve geçiş dönemi yapılanma koşulları yürürlükten kaldırılmış olsa da, bu iptal edilen planlar üzerinde gerçekleştirilmiştir. İmar planı değişikliği ve üzerinde yapıldığı, meriyette olmayan Eminönü -

Fatih Koruma Amaçlı İmar Planları karşılaştırıldığında; plan değişikliğinin bu planları tamamen göz ardı ederek hazırlandığı ve imar planlarının getirdiği kararlar açısından uyumsuzluk yarattığı görülmektedir. Bu anlamda değişiklik yaptığı meriyette olmayan planlarla bile uyumlu olmayan bir plan çalışmasını onaylayan kurul kararının hukuka, koruma ve planlama ilkeleri ile şehircilik esaslarına aykırı olduğu açıkça ortadadır.

2 - İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi ile imar planı değişikliğinde, proje güzergahının Tarihi Yarımada ve burada yer alan tarihi mirası etkilemediği belirtilirken, proje raporlarında yer alan bu sonuca nasıl varıldığı ise anlaşılammaktadır. Üst ölçekli planlarda ve İstanbul için hazırlanan tüm rapor çalışmalarında, İstanbul'da trafik sorununun raylı ulaşım sistemleri ve deniz ulaşımı yatırımları ile çözülebileceği belirtilirken; Tarihi Yarımada gibi araç trafiğine kapatılması önerilen ve plan çalışmalarında bugüne kadar bu görüşün sürekli savunulduğu bir alanda, mevcut araç sayısının ileride artacağı söylemi ile yapılmak istenen projenin trafiğin çözümüne hiçbir katkısı olmayacaktır. Tersine araç trafiğinden arındırılmaya çalışılan bir alanda, dava konusu karar ile onaylanan proje sonucu; lastik tekerlekli araç ulaşımı arttırılarak kentsel ve tarihi sit alanı olan Tarihi Yarımada yok olmaya yüz tutacak, yaya ulaşımı ve turistik faaliyetler olumsuz yönde etkilenecektir.

Bu savımızı destekleyecek şekilde, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 02.08.1995 tarih ve 6898 sayılı kararında yer alan ve Planlamaya Yönelik Öneriler başlığı altında bulunan "*Hazırlanacak koruma amaçlı imar planında Tarihi Yarımada'nın transit trafikten arındırılmasına; ulaşım planlarının nazım planlara paralel olarak gerçekleştirilmesine*" ve "*Marmara kıyısında sahiyolu ile deniz arasındaki şeridin yeşil alan olarak korunmasına*" hükmü; dava konusu karar ile düzenlenen işlemin uygunsuzluğunu bir kez daha göstermek adına oldukça önemlidir.

Ayrıca dava konusu karar ile uygun bulunan proje ve imar planı değişikliğinde Kennedy Caddesi, İstanbul ulaşım sisteminde 1. derece yol olarak belirtilirken; iptal edilen Tarihi Yarımada Nazım İmar Planı raporunda 6.4.5.1.3 Plan Dönemi Ulaşım Seçenekleri başlığı altında, "*Kennedy Caddesi'nin 2. derece yol olarak belirlendiği, amacın sahil yolunun Yenikapı'dan sonraki bölümündeki yoğunluğun düşürülmesi ve bu bölgede çok hızlı seyreden trafiğin azaltılması ve de yayanın sahile daha güvenli bir şekilde inebilmesini sağlamak*" şeklinde bir hüküm getirilerek, Tarihi Yarımada kentsel sit alanının korunması adına yolun kademeli olarak araç trafiğine kapatılması planlanmaktadır. Oysa ki koruma bilincinden tamamen uzak ve nereden geldiği belli olmayan argümanlar ile korunması gerekli yapıya zarar vermeyeceği söylenen İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi ve imar planı tadilatı, bu kararın tersine cadde üzerindeki araç trafiğini arttırmaktadır. Buradan da anlaşıldığı üzere, davaya konu Koruma Bölge Kurulu kararının onay verdiği proje ve imar planı nedeniyle korunması gerekli kültür varlıklarımız onarılamaz şekilde zarar görecektir ve kamu zarara uğratılacaktır. Bu nedenlerle söz konusu kararın bir an önce iptali gerekmektedir.

3 – Dava konusu İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi imar planı tadilatına ilişkin 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı karar ile uygun bulunan projenin, mevcut ulaşım ihtiyacı ve tarihi dokuda yaratacağı tahribat ile birlikte değerlendirildiğinde; koruma ve planlama ilkeleri ile şehircilik esaslarına aykırı olduğu açıkça görülmektedir. Proje alanında sabah zirve saatlerinde Bakırköy'den Sarayburnu yönüne doğru olan mevcut trafik akımı, önerilen proje sonrasında Anadolu'dan Avrupa yakasına yönelecek olan yeni ve yoğun bir trafik akımı ile birleşerek, Tarihi Yarımada ve yakın çevresinde mevcut karayolu ağının ve taşıma kapasitelerinin artmasına neden olacaktır. Günümüzde kentin iki yakası arasında yapılan boğaz geçişlerinin % 72'si sabah zirve saatlerde Anadolu yakasından Avrupa yakası yönüne yapıldığından, Bakırköy'den sahil boyunca gelen trafikle birlikte bu yönde ciddi bir trafik akımı

söz konusudur. Sahil koridoru boyunca artması muhtemel bu trafik yoğunluğunun yaratacağı cazibe eksenine, Tarihi Yarımada bütününde ve özellikle sahil kesimi ile etkileşim halindeki bölgelerde, yaya erişimini ve toplu ulaşımı geri plana iten, özel araç kullanımını teşvik edici bir etki ortaya koyacaktır.

Dava konusu proje güzergahının paralelinde yer alan ve birkaç yıl içinde hizmete açılacak olan Marmaray Projesi'nin bir günde yaklaşık 1 milyon yolcu geçirme kapasitesi, dava konusu projenin günlük toplam 150-160 binlik yolcu geçirme kapasitesini de taşıma niteliğine sahip olduğundan, önerilen karayolu tünel geçişinin ulaşım bakımından insan odaklı bir taşıma niteliği ve önceliği bulunmamaktadır.

Gerek Tarihi Yarımada içindeki, gerekse sahil ve çevresindeki yol ağının yetersizlikleri dikkate alındığında, ulaşım hiyerarşisinde 2. derece öneme sahip sahil yolunun tünel hattına uyumlu hale gelebilmesi (otoyol niteliği kazanması) için projede önerilen takviye kavşak ve yol düzenlemelerinin ihtiyaca yanıt veremeyeceği ve Avrupa yakasında proje hattının yükünü dağıtacak yeni otoyol bağlantılarına ihtiyaç duyulacağı, bağımsız karayolu ulaşım uzmanlarınca öngörülmektedir. Bu ihtiyaçla dava konusu karar ile onaylanan projenin inşaat, yapım maliyeti ve fiziksel etkilerini de arttırıcı bir durum yaratılacaktır.

Proje sonrasında 1. derece öneme sahip olacak olan Kennedy Caddesi'nin yaratacağı çekim etkisi ve erişim üstünlüğü, bu yolun yakın çevresinde ulusal ve uluslar arası pek çok yeni yatırımın şekillenmesine ve hem nüfus hem de yapılaşma üzerinde yoğunluk arttırıcı bir etki yaratılmasına neden olacaktır. Öte yandan Tarihi Yarımada'nın gerek silüetini gerekse yaya odaklı dolaşım ve toplu taşımaya dayalı ulaşım yaklaşımlarını yakın gelecekte tehdit edecek olan bu olası yeni yatırım potansiyeli, koruma planları ve kararlarını da zorlayıcı koşullar yaratacaktır.

Projeye sahil yolundaki hemzemin (sinyalize) geçişlerin köprülülük kavşaklar şeklinde dönüştürülmesi ve mevcut yol altyapısının ek şeritlerle otoyol düzeyine çıkartılması; hem Tarihi Yarımada'nın, hem de yakın yerleşimlerde yaşayanların sahil kesimindeki rekreatif (eğlence-dinlenme) amaçlı alanlarla ve denizle olan organik bağını zayıflatılacak ve yaya erişimlerini azaltacaktır.

Yedikule Hisarı'nın güneyindeki sahil kesiminde yer alan sur kalıntılarının yol genişletme çalışmaları sonrasında gidiş ve geliş istikametli yeni yol güzergahları arasında kalması söz konusudur. Anıt eser niteliğindeki bu yapıların yaya erişiminin zayıflatılması ve tarihsel bütünlük alanından izole edilecek olması koruma ilkeleri bakımından savunulamaz bir durum ortaya koymaktadır. Bu nedenlerle, dava konusu İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi ve imar planı tadilatına ilişkin 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı karar, koruma ve planlama ilkeleri ile şehircilik esaslarına açıkça aykırıdır.

4 – Diğer bir taraftan ise, dava konusu karar ile uygun bulunan projede, biri Anadolu Yakası'nda (Selimiye Kışlası'nın doğu kulesi karşısında) ve diğeri Avrupa Yakası'nda (Sultanahmet-Çatladıkapı önünde) iki adet havalandırma bacası öngörülmektedir. Zeminden yüksekliği 5 metre (25 metresi de yerin altında kalacak şekilde) ve şaft alanı 12 m² olarak belirtilen havalandırma bacaları, uygulamaya geçmiş benzer tünel örnekleri ile karşılaştırıldığında ve bağımsız ulaşım uzmanlarınca yapılan hesaplamalara bakıldığında gerçekçi görülmemektedir. Dünya'nın çeşitli ülkelerindeki benzer tünel uygulamaları –tarihi sit alanları içinde veya yakınında olsa dahi- ağırlıklı olarak 30-45 metre aralığında yüksekliklere sahipken, dava konusu karar ile uygun bulunan projede önerilen tünel-baca ilişkisi ve bacanın yeryüzü üzerindeki yüksekliğine bir başka uygulamada rastlanmamıştır.

Karayolu tünellerinde yüksek baca seviyelerinin temel nedeni, zehirli gaz ve parçacık salınımlarının insan sağlığı için yeterli mesafelerde havaya karışarak dağılmasını sağlamaktır ve bu da baca yüksekliği ile doğru orantılıdır. Bağımsız uzmanlarca yapılan teknik hesaplamalar, dava konusu proje özelliklerinin iki adet 40 metrelik havalandırma bacası gerektirdiğini ortaya koymaktadır (Bakınız Ek-3). Bu nitelikteki bacaların her iki yakada da gerek tarihi dokuyu, gerekse öngörünüm alanlarında silueti bozucu etkisi dikkate alındığında, önerilen projedeki 5 metre yüksekliğindeki baca kabullerinin uygulama sürecinde çeşitli teknik gerekçelerle artacağı, koruma ve şehircilik ilkeleriyle bağdaşmayacak nitelik kazanacağı açıktır. Tünel bacalarından açığa çıkacak yoğun egzost (hidrokarbonlar (HC), azot oksitler (NOX) ve karbon monoksit (CO) içermektedir) salımı ve yaratacağı olası asit yağmurlarının, yakın çevredeki tarihi ve kültürel yapılar (Avrupa yakasında Ayasofya Müzesi, Sultanahmet Camii, Küçük Ayasofya Camii, Topkapı Sarayı; Anadolu yakasında Selimiye Kışlası, Marmara Üni. Tıp Fakültesi ve Gata Haydarpaşa Askeri Hastanesi) üzerinde yaratacağı yıpratıcı etkiler yanında, hakim rüzgarların da etkisiyle hava ve yaşam kalitesini düşürecek ve insan sağlığını tehdit edecektir.

Bağımsız ulaşım uzmanları ve Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nün otoyol mühendisliği birimi uzmanlarınca da ulaşım bakımından tercih edilmemesi gereken bir proje olarak değerlendirilen davaya konu karar ile uygun bulunan proje, Tarihi Yarımada ve yakın çevresinde geri dönülmez kalıcı sorunlara neden olacaktır. Projenin uygulanması halinde bu sorunların çözümü için gelecekte, hem ekonomik, hem de çevresel açıdan daha maliyetli ek çözüm projelerinin yapılması gerekecektir. Ayrıca projenin sorumlu kurumu olan T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Havameydanları İnşaatı (DLH) Genel Müdürlüğü'nün bugüne kadar karayolu tüneli yapma ve işletme tecrübesinin olmayışı, önerilen projenin hangi titizlikle ve tecrübeye dayalı yapıldığı sorusuna tutarlı bir yanıt da sunamamaktadır. Bu nedenlerle, bilimsel bir çalışma olmadan ve gerekli hassasiyet gösterilmeden Koruma Bölge Kurulu onayına sunulan projeye ilişkin dava konusu, İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı kararının iptali gerekmektedir.

5 – Ayrıca yukarıda da bahsedildiği gibi, projeye dair dava konusu karar ile uygun bulunan imar planı değişikliği; İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma (KTVK) Bölge Kurulu'nca 19.08.2009 tarih ve 3191 numaralı karar (EK – 2) ile uygun bulunmamıştır.

Ancak, bu kararda atıfta bulunan ve projenin red gerekçeleri arasında yer alan gerekçelerden hiç birinin düzeltilmesi yapılmamasına, fiziksel ve teknik başka bir iyileştirme önerilmemesine rağmen; aynı Koruma Bölge Kurulunun 20.09.2010 tarih ve 4110 numaralı kararı ile projeyi içeren imar planı tadilatını uygun görmesi, *"Koruma Kurullarının yasaları gereği sadece koruma yararı varsa geçmiş kararlarını değiştirebilme"* yetkisiyle çalışmaktadır. Bu nedenle yukarıda bahsedildiği gibi Kurul kararı kamu yararı gözetmeden ve hukuka aykırı bir şekilde düzenlenmiştir. Kamu yararı ihlallerine baktığımızda ise, kamunun dava konusu karar ile onaylanan proje sonucunda çok ciddi kayıplarının olacağı görülmektedir. Dava konusu projeye Kennedy Caddesi boyunca yapılacak yol genişletme ve diğer düzenleme çalışmalarında 1250 adet 30-50 cm. çapındaki tescilli ağacın kesilecek olması, Tarihi Yarımada ve sahil kuşağındaki doğal değerlerin sürekliliği ve koruma ilkeleriyle çelişen bir durum ortaya koymaktadır.

Birleşmiş Milletler Eğitim Bilim ve Kültür Kurumu (UNESCO) tarafından 1985 yılından bu yana Dünya Miras Listesi'nde yer alan Tarihi Yarımada'nın dava konusu proje ile birlikte risk altına gireceği ve olumsuz-yıkıcı etkilere maruz kalacağı UNESCO'nun 31 Aralık 2008 tarih'inde ilgili kamu kurumları ve Tarihi Yarımada Alan Yönetimi Başkanlığı'na gönderdiği resmi yazıda açık bir şekilde ifade edilmektedir. Yetersiz ve yanlış koruma uygulamaları (Sulukule'deki kentsel Dönüşüm Projesi gibi) ve uygulanmaya çalışılan ulaşım projeleri (Haliç Metro Köprüsü gibi)

nedeniyle Tarihi Yarımada'nın UNESCO'nun Tehlike Altındaki Dünya Miras Listesi'ne girme ihtimalinin giderek artması, dava konusu karar sonucu onaylanan proje ile birlikte daha da artacak ve İstanbul'un uluslararası kamuoyunda saygınlığını zedeleyerek, başarısız bir kültür yönetimi örneği olarak gösterilecektir.

DELİLLER : Davalı İdare tarafından verilen dava konusu karar, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli projesi, proje raporu, imar planı değişikliği ve raporu ile proje hakkında Davalı İdarece alınmış önceki karar, her türlü belgeyi ihtiva eden işlem dosyaları, keşif ve bilirkişi incelemesi ve her türlü delil.

SONUÇ VE İSTEM : Açıklanan ve Mahkemenizce resen saptanacak nedenlerle;

İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi ve imar planı tadilatına ilişkin 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı kararın öncelikle **yürütmesinin durdurulmasına**, takiben **iptaline** karar verilmesini, yargılama giderleri ve avukatlık ücretinin karşı yana yükletilmesine karar verilmesini saygılarımızla vekaleten arz ve talep ederiz.

**TMMOB Şehir Plancıları Odası
(İstanbul Şubesi)
vekili Av. Koray CENGİZ**

EKLER :

- 1** - İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı kararı.
- 2** - İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma (KTVK) Bölge Kurulu'nca 19.08.2009 tarih ve 3191 numaralı kararı.
- 3** – Dava Konusu Projede Önerilen (Dünyada Örneği Bulunmayan) ve Bağımsız Ulaşım Uzmanlarınca Hesaplanan (Dünya Örnekleriyle Benzeşen) Baca Seviye Farklılıkları