

YÜRÜTMİYİ DURDURMA TALEPLİDİR.

SAKARYA NÖBETÇİ İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA

GÖNDERİLMEK ÜZERE

ANKARA NÖBETÇİ İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA

- DAVACI** : TMMOB Şehir Plancıları Odası (İstanbul Şubesi)
- VEKİLİ** : Av. Koray CENGİZ
(Adres antettedir)
- DAVALI** : Sakarya Büyükşehir Belediye Başkanlığı
- DAVA KONUSU** : Sakarya Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 08.03.2010 tarihinde 03/108 karar numarası ile onaylanarak Sakarya Büyükşehir Belediyesince 19.03.2010 – 19.04.2010 tarihleri arasında askıya çıkarılan Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. Çevreyolu ve Boğaz Geçişi dahil) projesine ait km.208+000, km.244+706.82 arasındaki 1/25.000 ölçekli güzergah planı ve 1/5000 ölçekli anayol ve bağlantı yolları projesinin öncelikle yürütmesinin durdurulmasına ve takiben iptaline karar verilmesi talebidir.
- BİLDİRİM TARİHİ** : Dava konusu planlar 19.03.2010 – 19.04.2010 tarihleri arasında askıda ilan edilmiş, 19.04.2010 tarihinde tarafımızca itiraz edilmiştir. İtirazımıza Sakarya Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından red cevabının verilmesi üzerine, cevabın tebliğ tarihinden itibaren 60 gün içinde davamız açılmıştır.

DAVA AÇMA EHLİYETİ YÖNÜNDEN

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

Kanun, oda tüzüğü ve ilgili yönetmeliklerde 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.

ESAS YÖNÜNDEN AÇIKLAMALARIMIZ

1 – Dava konusu edilen Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. Çevreyolu ve Boğaz Geçişi dahil) projesine ait km.208+000, km.244+706.82 arasındaki 1/25.000 ölçekli güzergah planı ve 1/5000 ölçekli anayol ve bağlantı yolları projesi, İstanbul Boğazına yapılması planlanan 3. Köprü ve Bağlantı yollarının Sakarya ili sınırları içinde kalan parçasıdır. İstanbul Boğazına 1973 yılında yapılan ilk köprü, 15 yıl sonra 1988 yılında açılan 2. Köprü'nün ardından; 1990 yıllar ile tartışılmaya başlanan, ancak sonraki yıllarda uygulamaya geçirilememiş olan 3. Köprü tartışmaları dava konusu plan ve projeler ile somutlaşmıştır. Geçen süreçte, başta Arnavutköy halkının karşı duruşu olmak üzere yaratılan örgütlü tepki, 3. köprü yapımının askıya alınmasını sağlayabilmiştir. 2. köprüden itibaren süren 3. köprü tartışmaları, günümüzde yeniden gündeme alınmış ve güzergahı İstanbul'un en kuzey kesiminde, Poyrazköy-Garipçe hattı olarak belirlenmiştir. 2. köprü'nün yapımında öne sürülen "transit trafiğin kent içi trafikten arındırılarak kuzeye kaydırılması" gerekçesi bu kez 3. Köprü Projesi için de savunulan tek gerekçedir. Fakat 3. Köprü'nün yapımı ile birlikte Sakarya'dan başlayarak Kocaeli ve İstanbul'da devam eden ve Garipçe –Poyrazköy arasında yapılacak köprü ile Boğaz geçişi tamamlanan güzergahın transit araç trafiğini taşımayacağı ve bu güzergahın her üç kentte de kendi trafiğini yaratacağı açıktır. İlk iki köprü deneyimi de göstermektedir ki, yapılacak olan üçüncü köprü yeni yerleşim yerlerinin açılmasına ön ayak olacak ve güzergahın geçtiği üç kentin kent makroformlarını, doğal kaynaklarını, tarım ve orman alanlarını onarılamaz şekilde tahrip edecektir. Bu anlamda üst ölçekli planlarda, hatta ülkesel ölçekte stratejilerin belirlendiği kalkınma planlarında yer alması gereken böylesine bir yatırımın hiçbir plan ya da belgede adı geçmemektedir. Fakat dava konusu edilen plan ve proje çalışmaları ile böylesine önemli bir karar, üst ölçekli planlara aykırı şekilde gündeme getirilmekte ve onaylanmaktadır.

Ülkemizdeki sosyo-ekonomik ve fiziki planlar hiyerarşisinde en üst kademe olan Ulusal Kalkınma Planları ve alt açılımları, ülke bütünündeki tüm üst ölçekli yerel ve bölgesel planlama karar ve politikalarını yönlendirici niteliğe sahiptir. 9. Ulusal Kalkınma Planı bölgeler arası gelişmişlik farklılıklarını azaltma, kaynakların daha adil ve öncelik alanlarına yönelimi ilkelerini temel alırken; bu plan kapsamındaki Yerleşme-Kentleşme Özel İhtisas Komisyonu da gelişmiş ve gelişmemiş kentler ve bölgeler arasındaki dengenin orta büyüklükteki kentlere yatırım ve kaynak aktararak nüfus hareketlerinin bu kentlere yöneliminin benimsendiği ilkeleri esas almaktadır. Bu temel ilkeler doğrultusunda 3. köprü ve bağlantı yollarının gerektirdiği büyük kaynak kullanımı, yaratacağı yeni nüfus ve yerleşim alanlarıyla diğer bölgeler ve kentlerle olan sosyo-ekonomik dengesizliği artırıcı etkisi, ulusal kalkınma planı ve kentleşme komisyonu ilkeleri ile bağdaşmamaktadır.

Bu aykırılıklar imar hukuku ve mevzuatı bakımından incelendiğinde, 3194 Sayılı İmar Kanunu'nda tanımlanan "her planın üst ölçekli plan ilke ve kararlarına uyma zorunluluğu vardır" ilkesine aykırı bir durumun ortaya çıktığı açıktır. Çünkü Sakarya Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından onaylanan 3. köprü bağlantı yolları projesinin, ülke kalkınma planları yanında 1/100.000 ölçekli Sakarya Çevre Düzeni Planlarında da bir değerlendirilmesi bulunmamaktadır. Dava konusu planlar kentin anayasası olarak kabul edilen 100.000 ölçekli Sakarya Çevre Düzeni Planlara işlenmeden alt ölçekli planlara (1/25.000 ve 1/5000 ölçekli nazım imar planlarına) işlenmiştir. Köprü güzergahının işlendiği alt ölçekli planların, içerdikleri ana plan kararları ve ilkesel yaklaşımları bakımından Çevre Düzeni Planlarına uymaları zorunluken 3. köprüye yer vermeyen Çevre Düzeni Planı görmezden gelinmektedir. Bu nedenle dava konusu edilen 3. Köprü ve güzergah yollarının Sakarya kenti sınırları içinde yer alan bölümüne ilişkin plan ve projelerin üst ölçekli plan kararlarına ve hukuka uygunluğu bulunmamaktadır.

2 – Ayrıca yine 3194 Sayılı İmar Kanunu'nda ve eki Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelikte Bölge Planları, Üst Ölçekli Planlar ve İmar Planları açıkça tanımlanmasına ve yapılacak her türlü uygulama ve projenin bu planlar uyarınca hazırlanacağı belirtilmesine karşın, dava konusu Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. Çevreyolu ve Boğaz Geçişi dahil) projesine ait km.208+000, km.244+706.82 arasındaki 1/25.000 ölçekli güzergah planı ve 1/5000 ölçekli anayol ve bağlantı yolları projesinin adından da anlaşıldığı üzere; 1/5000 ölçekli çalışma proje adı ile onaylanmıştır. Geçerli imar mevzuatımızda ve planlara ait genel hükümleri içeren 3194 sayılı İmar Kanunu'nda bu şekilde bir tanımlama kullanılmamakta ve bu tanımlama ile onaylanan belgelerin imar planı hükmü taşımayacağı açıkça belirtilmektedir. Bu nedenle dava konusu plan ve proje usülen 3194 sayılı İmar Kanunu'na ve hukuka aykırılıklar içermektedir.

3 – Dava konusu bağlantı yollarına ait plan çalışmasının Sakarya kenti ve kentsel gelişme eğilimleri açısından değerlendirilmesi durumunda ise, kentin gelişimi açısından bağlantı yolunun olumsuz etkiler yaratacağı ve kentsel mekanı parçalayacağı görülmektedir. Bilindiği gibi 1999 yılında yaşanan Marmara Depremi sonrasında, Sakarya kentinde mevcut kent merkezinin yerleşime uygun olmadığı tespiti ile mevcut kent merkezi dışında yeni yerleşim alanları kurulmuştur. Mevcut kent merkezinin Kuzey Doğusunda, Korucuk-Camili-Karaman bölgesinde yer alan yeni yerleşimler bölgesi, kentin kademeli olarak taşınacağı alan olarak

belirlenirken mevcut kent merkezi ve yeni kentsel gelişme alanı arasından geçen Kuzey Marmara Otoyolu'nun Sakarya bağlantı yolları ile iki merkez arasındaki bağlantı koparılacaktır. Dava konusu bağlantı yollarının inşası ile birlikte iki merkez arasında çok net bir çizgi çizilerek aralarındaki ulaşılabilirlik bozularak, deprem gerçeği karşısında kentin yeni gelişme alanı olarak belirlenen yerleşime olan talebi azaltacaktır.

Kent merkezini oluşturan iki bölge arasında bağlantıyı sağlayan ve kentiçi ulaşım hizmet eden Sabahattin Zaim Bulvarının dava konusu plan ve proje çalışmaları ile transit ulaşım açılması ise kent trafiğine ekstra yük getirilmesine sebep olacaktır. Özellikle ağır taşıtların kent içine girmesi daha önce kent içi yol olarak planlanan yolların kapasitelerinin üzerinde bir yol talebi oluşturacak ve kent içindeki yolların kapasiteleri üzerinde bir talebi karşılamaları beklenecektir. Böylece, yeni yerleşim bölgesi ile Adapazarı merkezi bağlayan yol Otoban kavşağı nedeni ile asıl işlevini gerçekleştiremeyecektir.

Ayrıca, Kentin afetler nedeniyle zorunlu oluşan iki merkezi arasında yaratacağı bölünmenin yanında dava konusu Kuzey Marmara Otoyolu Sakarya bağlantı yolları, yaratacakları ulaşılabilirlik ile imar alanı dışında bulunan bölgelerde kontrolsüz konut ve özellikle sanayi yapılaşmasına yol açacaktır. Alandüzü ile yeni yerleşim bölgesinin arasından geçen otoban kentin makro formunu bozarak yeni yerleşimle kent merkezini eşikle ikiye bölerek bağlantı yolu üzerinde oluşturulan otoyol girişleri ile aradaki yapılaşmamış alüvyon zeminli tarım alanlarında yoğun kentsel baskı oluşturarak yapılaşmaya neden olacaktır.

Böylece, kent merkezi ve çevresinin stratejik anlamda gelişme kararlarını oluşturan ve gelişmeye yön veren mevcut plan çalışmaları, bu şekildeki aykırı bir karar ile uygulanabilir olmaktan çıkacaktır. Bu yeni üst ölçekli karar ile birlikte oluşacak yeni yapılaşma talepleri ve nüfus artışı ile birlikte 2030 yılı projeksiyon nüfusu hesaplanarak yapılan plan çalışmaları geçersiz kalacaktır. Plan çalışmalarına aykırı böylesine bir karar artacak olan nüfusa hizmet edecek kent içi donatı alanlarının da yetersiz kalmasına sebep olacaktır. Bir diğer söylem ile, böylesine planlama hiyerarsisine, planlama esaslarına ve şehircilik ilkelerine aykırı bir karar, Sakarya iline ait mevcut ve onaylı imar planlarına aykırı olmasının yanında bu planların işlevini de ortadan kaldıracaktır. Özellikle kentin zorunlu yeni yerleşim bölgesi, dava konusu yollar nedeniyle mevcut kent merkezinden koparak, kent merkezinin planlanan değişimi ve yenilenmesi kararı tamamen uygulanamaz bir hal alacaktır.

Bu nedenlerle dava konusu Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. Çevreyolu ve Boğaz Geçişi dahil) projesine ait km.208+000, km.244+706.82 arasındaki 1/25.000 ölçekli güzergah planı ve 1/5000 ölçekli anayol ve bağlantı yolları projesinin Sakarya kenti makroformunu tamamen değiştireceği ve yeni bir kentsel gelişme eğilimi yaratacağı ortadadır. Sakarya gibi deprem felaketini yaşamış ve bu felaket karşısında yeniden yapılanan bir kent için alınan tüm planlama kararlarının devre dışı bırakıldığı böylesine bir yatırımın, planlama ilkeleri ve afetlerle mücadele etmesi gereken bir kent açısından hiçbir açıklaması bulunmamaktadır. Dava konusu işlemin bu nedenlerle, planlama ilkeleri ve şehircilik esaslarına uygun olmadığı açıktır.

4 – Dava konusu plan ve projeye, plan bütününde çevre yapılanma koşulları ve şehircilik ilke ve esasları açısından bakıldığında ise meri planlarla plan bütünü içinde düşünülmeden alınmış

olan böylesine bir kararın; şehircilik ilke ve esaslarına aykırılığı ortadır. Söz konusu ulusal ölçekteki bir yol güzergahının Sakarya kenti içinden geçirilmesi; arazinin büyüklüğü ve yaratacağı etki ile birlikte düşünüldüğünde kent bütününde arazi kullanım kararlarına, ulaşım ve altyapı sistemlerine doğrudan etki edecek nitelikte bir karar olacağından, böylesine bir plan kararının kent bütününde değerlendirilmesi gerekmektedir. Ancak, dava konusu plan ile sınırlı bir alan tanımlanmakta ve yapılması önerilen yol ile kent merkezinde ve kent bütününde ulaşım, arazi kullanımı vb. üzerinde yaratacağı etkiler ortaya konmamaktadır. Sakarya kenti bütününde yapılanma koşulları ve kent gelişme eğilimleri yönünden önemli etkileri olacak olan bu tür plan çalışmaları ile birlikte yapılması zorunlu Analitik Etüd çalışmaları ise dava konusu plan ile birlikte gerçekleştirilmemiştir. Bu nedenle davalı belediye tarafından onaylanan planın kent merkezinde ve kent bütününde getireceği yeni nüfus hareketleri, donatı dengesi, ulaşım, arazi kullanımı vb. üzerinde yaratacağı etkileri test edilmemiş ve araştırılmamıştır. Plan ile öngörülen yol güzergahının gerçekleşmesi durumunda oluşacak olan tabloya ilişkin bu tür bir araştırmanın yapılması ile kent bütününde yaratacağı sıkıntılar da ortaya çıkarılacaktır.

Bu nedenle, Kuzey Marmara Otoyolu 3. Köprü ve Bağlantı Yollarının Sakarya Kenti bölümüne ait plan ile tariflenen güzergahın kentteki araç trafiği ile yapı yoğunluğunu artırıcı ve mevcut plan kararlarını tamamen ortadan kaldıracak nitelikteki etkilerini kent bütününde değerlendirmek üzere her hangi bir çalışma yapılmaması ve bu etkileri şehircilik esasları bakımından tartışan bir rapor çalışmasının bulunmaması; şehircilik ilkeleri ve planlama esasları açısından kabul edilebilir değildir. Kent içinde yapılan bu derece önemli bir planın hiçbir analitik etüd çalışması yapılmadan ve kent bütününde yaratacağı araç trafiği, yapılaşma baskısı ve altyapıyı zorlayıcı etkileri değerlendirilmeden onaylanması kamuyu büyük zararlara uğratacaktır. Sonuç olarak, bu ölçekteki bir kararın imar planı değişikliği şeklinde ele alınması ve sonuçlarının hiçbir şekilde hesaplanmamış olması; şehircilik ilkeleri, planlama esasları ve kamu yararına açıkça aykırıdır.

5 – Şehircilik ilkeleri ve planlama esaslarına aykırılığı açık olan dava konusu plan ve projelerin, bir diğer taraftan Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliği'ne uygun olup olmadığı test edilmemiştir. Yönetmelik gereği böylesine büyük bir yatırım kararının uygulanması için hazırlanması ve onaylanması zorunlu olan ÇED Raporu dava konusu proje için hazırlanmamıştır. Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliği'ne tabi tutulamayan 3. Köprü ve Bağlantı Yolları Projesi, yapılan bilimsel araştırmalar ve ilk iki köprü projesi ile geçmişte deneyimlenen, telafisi mümkün olmayacak bir çevresel risk taşımaktadır. Hukuksal olarak ÇED Yönetmeliği'ne tabi olmasına rağmen ilgili kurum olan Ulaştırma Bakanlığı tarafından, projenin ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulmaması konusunda gerekli işlemler yerine getirilmemiştir. Merkezi yönetimin bu kararı, hem projenin ortaya çıkaracağı çevresel risklerin yersiz olmadığını hem de bu projenin gerekli çevresel etki analizlerinin yeterli düzeyde yapılmadığını ortaya koymaktadır. Çevre hukuku bakımından, projenin ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulmaması açıkça aykırılıklar içermektedir.

Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliği'ne aykırılığı yanında, onaylanan dava konusu plan ve projelerin Sakarya kentinde yaratacağı çevresel sorunlara bakıldığında ise

yapılması planlanan yol inşaatı ile birlikte yaratılacak tahribatın geri dönüşü mümkün olmayan zararlara neden olacağı görülmektedir. Öncelikle getireceği yoğun araç trafiği ile birlikte insan sağlığını tehdit edecek olan Kuzey Marmara Otoyolu Projesi, doğal alanların tamamen yok olmasına neden olacaktır. Sakarya kenti gibi tarımsal üretimin çok önemli ve birincil ekonomik faaliyet olarak varlığını koruduğu bir kentte, dava konusu plan ve proje ile tarımsal karakterdeki topraklar bu niteliklerini kaybedecek ve kentteki birincil ekonomik faaliyet ortadan kalkacaktır.

Sakarya İlimizin 2008 yılı sonu itibariyle tarımsal üretim değeri 1.807 milyon TL'dir ve kırsal nüfus başına düşen tarımsal üretim değeri 5.519 TL'dir. Türkiye'nin GSMH'sının %9,2 sini oluşturan tarım sektörü dördüncü sırada yer almakta iken, Sakarya'da ise bu oran nerdeyse 3 kat artmakta ve %24'lük pay ile ilk sırada yer almaktadır. Ayrıca, Türkiye'nin toplam üretimi içinde tarım iş kolunda istihdam payı yanında, Sakarya'da tarım işkolunda çalışanların toplam istihdama oranı %51,9 gibi çok yüksek bir değer ile ön plana çıkmaktadır. Bu oranlardan da anlaşılacağı üzere, bugün Sakarya kentinin ekonomik olarak değer yaratma kabiliyeti tarım sektörüne endekslidir.

Sakarya Tarım Master Planında görüldüğü üzere, homojen özelliklere göre ayrılan Alt bölgede, dava konusu yolun ikiye böleceği Akova, 2. Agro ekolojik alt bölgeyi oluşturmaktadır. Sakarya ilinde Alt bölgelerin GSYİH Tarım alt sektörlerinde aldıkları payların karşılaştırması yapıldığında 2. Alt bölge (Akova ve çevresi) Tarla bitkileri üretiminde birinci, hayvansal ve sebze üretiminde ikinci sıradadır. Toprak sınıfları açısından ise en verimli 1, 2, 3, ve 4. sınıf tarım toprakları en fazla Akova Bölgesinde bulunmaktadır.

Fakat dava konusu plan ile getirilen otoyol güzergahı, Akova'nın ortasından geçerek ovada, kentleşme baskısı yaratacak ve çevre kirliliğine yol açarak telafisi mümkün olmayan sonuçlara neden olacaktır. Sakarya kentinin üst ölçekli planları olan 1/100.000 Çevre Düzeni Planı ile ve 1/25.000 İmar Planlarının ana amacını oluşturan sürdürülebilir gelişmenin sağlanması için verimli tarım alanlarında kentleşme baskısının önlenmesi gerekirken ve bahsedilen sürdürülebilirlik ilkesi çerçevesinde kentleşme yaklaşımı alınan planlama kararları ile sağlanmışken dava konu Kuzey Marmara Otoyoluna ait plan ve projeler bu dengeyi tamamen ortadan kaldıracaktır.

TEM Otoyolunun Sakarya ilinden geçmesinden sonra özellikle Sapanca Gölü çevresi ve kavşak noktalarında yoğun kentselleşme baskısı oluşmuş ve bu alanlarda hızlı bir yapılaşma süreci gerçekleşmiştir. Ayrıca 2007 çevre il durum raporuna göre, Sapanca gölü ve tarım alanlarını etkileyen en önemli kirlilik kaynağı egzoz gazlarından çıkan kurşun, benzin ve yağ nedeniyle TEM Otoyolu olmuştur.

Bu örneğin açıkça göstermektedir ki, TEM Otoyolu ile aynı karaktere sahip dava konusu planlar ile karar altına alınan Kuzey Marmara Otoyolunun, Sakarya kentinde doğuracağı sonuçlar farklı olmayacaktır. Daha önce Sapanca Bölgesinde geri dönüşü mümkün olmayacak şekilde doğal değerleri ve tarım arazilerini tahrip eden TEM Otoyolu'nun benzeri bir etki; bu kez Akova Bölgesinin çok değerli tarım arazileri üzerinde kaçınılmaz olarak kendini gösterecektir. Bu nedenlerle, Çevre Hukukuna aykırı olarak elde edilen dava konusu Kuzey Marmara Otoyolunun Sakarya Geçişine ait güzergah planları, Sakarya kentinde geri dönüşü ve telafisi mümkün olmayacak biçimde doğal değerlerin, özellikle tarımsal karaktere sahip alanların zarar görmesine neden olacaktır. Dolayısıyla doğal değerlere vereceği zarar açık olan ve bu zararları ortaya çıkarmamak için değerlendirme çalışmaları kasıtlı olarak yapılmayan Kuzey Marmara Otoyolunun Sakarya ili bölümüne ait plan ve projelerin telafisi mümkün olmayan zararlarının engellenmesi için bir an önce iptali gerekmektedir.

HUKUKİ NEDENLER :

DELİLLER :

SONUÇ VE İSTEM :

Açıklanan ve Mahkemenizce resen saptanacak nedenlerle, Sakarya Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 08.03.2010 tarihinde 03/108 karar numarası ile onaylanarak Sakarya Büyükşehir Belediyesince 19.03.2010 – 19.04.2010 tarihleri arasında askıya çıkarılan Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. Çevreyolu ve Boğaz Geçişi dahil) projesine ait km.208+000, km.244+706.82 arasındaki 1/25.000 ölçekli güzergah planı ve 1/5000 ölçekli anayol ve bağlantı yolları projesinin; Yasalara, Yönetmeliklere, kamu yararına, şehircilik ilkelerine ve planlama tekniklerine açıkça aykırı olması nedeniyle **İPTALİNE** ve telafisi güç zararlar doğabileceği için **öncelikle ve ivedilikle YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASINA** karar verilmesini, mahkeme masrafları ile vekalet ücretinin davalılara yükletilmesini vekil olarak saygılarımla dilerim. 16.08.2010

TMMOB Şehir Plancıları Odası

(İstanbul Şubesi)

vekili Av. Koray CENGİZ