

YÜRÜTMENİN DURDURULMASI
TALEPLİDİR

KOCAELİ İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA

GÖNDERİLMEK ÜZERE

ANKARA NÖBETÇİ İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA

- DAVACI** : TMMOB Şehir Plancıları Odası (İstanbul Şubesi)
- VEKİLİ** : Av. Koray CENGİZ
- DAVALI** : Kocaeli Büyükşehir Belediye Başkanlığı
- DAVA KONUSU** : Kocaeli Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 18.04.2010 tarihinde 355 karar sayısı ile onaylanan "Kuzey Marmara Otoyolu" (İstanbul 3. Çevreyolu ve Boğaz Geçişi dahil) projesine ve "Gebze- Bursa- Orhangazi- İzmir Otoyolu Körfez Geçişi" projesine ait km.129+300 km.207+500 arasında 1/50000 ölçekli Revizyon Çevre Düzeni Planı ve 1/25000 - 1/5000 ölçekli Revizyon Nazım İmar planlarının öncelikle yürütmesinin durdurulmasına ve takiben iptaline karar verilmesi talebidir.
- BİLDİRİM TARİHİ** : Dava konusu planlar 28.07.2010 - 28.08.2010 tarihleri arasında askıda ilan edilmiş olup askıdayken yapmış olduğumuz itiraza son ilan tarihinden itibaren 60 gün içinde cevap verilmeyerek 27.10.2010 tarihinde zimni red kararı oluşmuştur.

DAVA AÇMA EHLİYETİ YÖNÜNDEN

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Şehir Plancıları Odası ve İnşaat Mühendisleri Odası, Anayasa'nın 135. Maddesi ile 6235 ve 3458 sayılı yasalara göre kurulan TMMOB'ye bağlı, kamu kurumu niteliğinde meslek örgütleridir.

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 davacılar, 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.

Davacı Odalar 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 sürdürmektedirler.

Davacı Odalar, kuruldukları günden bu yana, kanunlara, şehircilik bilimine ve kamu yararına aykırı olan plan ve uygulamalara karşı mücadelesi çerçevesinde gerektiğinde yasal süreçleri de izleyerek görevlerini yerine getirmekle yükümlüdürler ve somut davayı da bu nedenle açmaktadırlar.

ESAS YÖNÜNDEN AÇIKLAMALARIMIZ

1 - Kocaeli Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 18.04.2010 tarihinde 355 karar sayısı ile onaylanan "Kuzey Marmara Otoyolu" (İstanbul 3. Çevreyolu ve Boğaz Geçişi dahil) projesine ve "Gebze-Bursa- Orhangazi- İzmir Otoyolu Körfez Geçişi" projesine ait km.129+300 km.207+500 arasında 1/50000 ölçekli Revizyon Çevre Düzeni Planı ve 1/25000 - 1/5000 ölçekli Revizyon Nazım İmar planlarının, imar mevzuatımız, şehircilik ilkeleri ve planlama esasları açısından irdelenmesi; dava konusu planların hukuka aykırılıklarını açıkça göstermektedir.

Öncelikle Çevre Düzeni Planına ilişkin mevzuatımız içindeki tanımlara bakıldığında, 3194 Sayılı İmar Kanunu'nun Tanımlar başlığı altındaki 5. Maddesinde "Çevre Düzeni Planı: Ülke ve bölge plan kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen plandır." şeklinde tanımlanmaktadır. Yine 3194 Sayılı İmar Kanunu'nun eki olan "Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik" in Tanımlar başlığı altındaki 3. Maddesinde "Konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi sektörler ile kentsel-kırsal yapı ve gelişme ile doğal ve kültürel değerler arasında koruma-kullanma dengesini sağlayan ve arazi kullanım kararlarını belirleyen yönetsel, mekansal ve işlevsel bütünlük gösteren sınırlar içinde, varsa bölge planı kararlarına uygun olarak yapılan, idareler arası koordinasyon esaslarını belirleyen, 1/25.000, 1/50.000, 1/100.000 veya 1/200.000 ölçekte hazırlanan, plan notları ve raporuyla bir bütün olan plan" ve Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından yayımlanan 11.11.2008 tarihli ve 27051 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Çevre Düzeni Planlarına Dair Yönetmelik'in Tanımlar başlığı altındaki 4.maddesinde ise "Ülke ve bölge plan kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen plan" olarak tanımlanmıştır.

Tanımlarda görüldüğü üzere, kentin makroformunu ve geleceğini şekillendirecek ve sonuçları itibariyle bölgesel ve ülkesel düzeyde etkileri bulunacak böyle bir kararın alt ölçekli planlara bırakılması bilimsel olmanın yanında, ülkemiz mevzuatı açısından hukuki de değildir. Dava konusu 1/50.000 çevre düzeni planı değişikliği ile aynı anda askıya çıkarılan, bir kağıt parçasından öte olmaya gidemeyecek hukuki, bilimsel ve mesleki olarak imar planı denmesi mümkün olmayan "1/25000 - 1/5000 ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu Revizyon Nazım İmar planları" adı altındaki belgelerin de çevre düzeni planı plan notu değişikliği ile beraber değerlendirildiğinde yapılan işlemin hukuksuzluğu daha net görülmektedir. Yukarıdaki tanımlamalar bağlamında çok açık bir şekilde görülmektedir ki Kocaeli Büyükşehir Belediyesi tarafından yapıldığı iddia edilen çevre düzeni planı değişikliğinde yorum getirilemeyecek şekilde mevzuata aykırı bir düzenleme yapılmıştır. Dolayısıyla yapılmaya çalışılan işlemin İmar Kanunu ve Çevre Kanunu ile bu kanunların ekleri bağlamında yasallığı bulunmamaktadır.

Şöyle ki; Kocaeli Büyükşehir Belediye Meclisince plan değişikliklerine dair alınan karar, kentin tüm ulaşım sistemini ve arazi kullanım yapısı ile dağılımındaki dengesini değiştirici ve hatta altüst edecek niteliktedir. Çünkü inşası ve hizmete açılması ile birlikte kentin yerleşik alanlarına ilişkin birçok farklı dinamiği harekete geçirecek ve kent dokusu içerisinde mevcutta onaylı planlar ile

oluşması öngörülen kentin gelişme yönlerinde köklü değişiklikler meydana gelmesine neden olacaktır. Üçüncü boğaz köprüsünün ve çevre bağlantı yollarının Kocaeli'nin ulaşım ağı içinde yer alması ile almaması durumları sonucunda oluşacak olan yerleşik alan dokusu birbirinden çok farklıdır. Kentin gelişiminde ve geleceğinde önemli rol oynayan bu denli büyük ölçekteki bir ulaşım projesinin, tüm etüd ve analiz çalışmaları çok kısa süre önce yapılan 1/50.000 ölçekli Çevre Düzeni Planında yer almadığı halde; üçüncü bir boğaz köprüsünün güzergâhı olarak kente eklenmeye çalışılmasının hiçbir bir tutarlı yanı yoktur. Ayrıca mevcut planlar üzerine getirilen bu denli büyük bir karar, bu plan çalışmalarını geçersiz kılarken, plan paftalarında belirtilen güzergâhta hizmete açılacak olan bağlantı yolları kentte her türlü yapılaşma ve yerleşme için yeni çekim alanları oluşturacaktır. Sözü edilen yapılaşma ve yerleşmeler içinde en önemli çekim merkezini, bağlantı yollarının yer aldığı bölgenin özellikleri nedeniyle kamusal alanlar ve orman alanları oluşturacaktır. Yeni oluşacak yerleşim birimlerinin ve diğer tesislerin ne boyutlara varabileceğini, Ülkemizde daha önce, bu şekilde yukarıdan inme kararlar ile yapılmış olan projeler ve neden olduğu plansız yerleşme ve yapılaşmalar bizlere açıkça göstermektedir. Bu anlamda 1/50.000 Ölçekli Kocaeli Çevre Düzeni Planı'nda ulaşım dair yer alan tüm verilerde ve verilmiş olan tüm kararlarda Kuzey Marmara Otoyolu Bağlantı Yolları yer almazken, plan değişikliği ile bu projenin yapılmak istenmesi şehircilik ilkeleri ve planlama esaslarına aykırıdır.

Sonuç olarak, "Kuzey Marmara Otoyolu" (İstanbul 3. Çevreyolu ve Boğaz Geçişi dahil) projesine ve "Gebze- Bursa- Orhangazi- İzmir Otoyolu Körfez Geçişi" projesine ait km.129+300 km.207+500 arasında 1/50000 ölçekli Revizyon Çevre Düzeni Planı ve 1/25000 - 1/5000 ölçekli Revizyon Nazım İmar planlarının hayata geçirilmesi ile kentimize ve kentimizde yaşayan, ayırım olmaksızın, tüm vatandaşlarımıza karşı birçok suç işlenecektir. Kentimize ve kentimizin geleceğine karşı işlenecek olan bu suçlara karşı proje iptal edilmelidir. Kentimizin doğal kaynaklarına zarar verecek, bölgenin ulaşım problemlerine olumlu yönde katkı sağlamayacak, ülkemiz mali kaynaklarının boşa harcanmasına neden olacak ve planlama biliminin sistematiğine aykırı olan bu projenin kentimizin geleceğine ve problemlerine çözüm olmaktan çok, yeni problemleri ortaya çıkaracaktır. Yapılan tüm bilimsel çalışmalar aksini söylemesine rağmen yapılmak istenen Kuzey Marmara Otoyolu Projesine altlık oluşturan dava konusu planların, tüm olumsuzlukları ve hukuka aykırılıkları nedeni ile yürütmelerinin durdurulması ve sonrasında iptali gerekmektedir.

2 - Dava konusu edilen "Kuzey Marmara Otoyolu" (İstanbul 3. Çevreyolu ve Boğaz Geçişi dahil) projesine ve "Gebze- Bursa- Orhangazi- İzmir Otoyolu Körfez Geçişi" projesine ait km.129+300 km.207+500 arasında 1/50000 ölçekli Revizyon Çevre Düzeni Planı ve 1/25000 - 1/5000 ölçekli Revizyon Nazım İmar planları 3. Köprü ve Bağlantı yollarının Kocaeli sınırları içinde kalan parçasıdır. Bu proje Gebze (Balçık, Pelitli), Dilovası (Çerkeşli, Demirciler), Körfez, (Kalburca, Dereköy, Belen) Derince, (Toylar köyünün güneyi), İzmit (Kabaoğlu, Sekbanlı, Sepetçi, Yassibağ, Bayraktar köyünün güneyi, Emirhan, Biberöğlu, Gedikli, Karaabdülşan, Kurttepe, Avluburun, Eşmeahmediye köyü) ile Kartepe İlçesi'nden geçerek Sakarya Akyazı'ya, oradan da tekrar TEM'e bağlanacak şekilde planlanmıştır.

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 güzergâhı 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 güzergâhın transit araç trafiğini taşımayacağı ve bu güzergâhın 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 güzergâhın geçtiği üç kentin kent makroformlarını, doğal kaynaklarını, tarım ve orman alanlarını onarılamaz

şekilde tahrip edecektir. İstanbul Boğazı'na 1973 yılında yapılan ilk köprü, 15 yıl sonra 1988 yılında açılan 2. köprünün ardından; 1990 yılları ile tartışılmaya başlanan, ancak sonraki yıllarda uygulamaya geçirilememiş olan 3. köprü tartışmaları dava konusu plan ve projeler ile somutlaşmıştır. Toplam 260 kilometreden oluşan projenin, %48'i orman arazisinden, % 11'i ise 2B niteliğindeki orman arazisinden geçmektedir. Güzergahın % 75'i hazine arazilerinden, geri kalan % 25'i şahıs mülkiyetinden geçmektedir.

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. Bölge ve ülke planlarının bulunmadığı ülkemizde, ülke planı yerine geçecek olan kalkınma planlarına baktığımızda, 1968-1972 2. Beş Yıllık Kalkınma Planında, "İstanbul çevre yolları ve boğaz geçişi projesi ele alınacaktır." denmektedir ve buna istinaden boğaz köprüleri yapılmıştır. 1996-2000 7. Beş Yıllık Kalkınma planında; 19. Metropollerle İlgili Düzenlemeler, a) Mevcut Durum; "Özellikle İstanbul kentinde ulaştırma altyapısı ve toplu taşıma hizmetleri yetersizdir. İstanbul Boğazı'nda kent içi ve transit geçiş hizmet vermekte olan iki köprü yanında üçüncü bir geçiş ihtiyacı bulunmaktadır." demekle birlikte, Kuzey Marmara otoyolundan bahsedilmemekte ve 8. 9. Kalkınma Planlarında da Kuzey Marmara Otoyolu projesine dair bir karar bulunmamaktadır.

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 arttırıcı etkisi, ulusal kalkınma planı ve kentleşme komisyonu ilkeleri ile bağdaşmamaktadır.

3 - 7/2/1993 tarih ve 21489 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinde, Çevresel Etki Değerlendirmesi Uygulanacak Projeler Listesi, Madde 8 de ÇED raporu hazırlanacak projeler arasında otoyollar da bulunmaktadır; (8- Yollar, geçişler ve havaalanları a) Şehirlerarası demiryolu hatları, b) Pist uzunluğu 2.100 m ve üzeri olan havaalanları, c) Otoyollar, ekspres yollar ve devlet yollarının yapımı,) Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliği gereği, böylesine büyük bir yatırım kararının uygulanması için hazırlanması ve onaylanması zorunlu olan ÇED Raporu söz 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 olması gerekirken, Ulaştırma Bakanlığı tarafından Kalkınma Plan Kararları bahanesi ile alınan, "projenin ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulmaması kararı" da, projenin çevre etkileri açısından risk taşıdığını ve aynı zamanda bu projenin gerekli çevresel etki analizlerinin yeterli düzeyde yapılmadığını ortaya koymaktadır.

ÇED Raporu olmadan hayata geçirilmemesi gereken proje için, raporların hazırlanması öncesinde de, yönetmeliğin 9. maddesine göre "Halkın Katılımı" toplantılarının düzenlenmesi gerekmektedir. Bunun için de Kuzey Marmara Otoyol Projesinin geçtiği mahallelerde, hükümetçe organize edilmesi gereken "ÇED Halk Katılımı" toplantılarının yapılması gerekmektedir. Çevre hukuku bakımından, projenin ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulmaması hukuka aykırıdır.

4 - Söz konusu güzergah diğer kentlerde de olduğu gibi, Kocaeli sınırları içerisinde alan Gebze Ballı Kayalar Doğal Sit Alanı'nı ortadan ikiye bölmekte, bütünlüğünü ve sit alanı özelliğini bozmaktadır. Körfez İlçesi sınırlarında yer alan Namazgah ve Kaya Mezarlarının bulunduğu Arkeolojik Sit Alanı'nın ise üzerinden geçmektedir.

Anayasanın "Tarih, kültür ve tabiat varlıklarının korunması" kenar başlıklı 63. maddesinde "Devlet, tarih, kültür ve tabiat varlıklarının ve değerlerinin korunmasını sağlar, bu amaçla destekleyici ve teşvik edici tedbirleri alır..." hükmü bulunmaktadır.

Gerek doğal, gerekse tarihi değerlerimize zarar verecek bu durum; 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununa, kamu yararına, şehircilik ilkelerine ve planlama esaslarına aykırıdır.

5 - Kocaeli'de neredeyse kent merkezinde sayılabilecek; Sipahiler, Solaklar, Durhasan, Bayraktar, Sapakpınar, Eseler, Uzunbey, Emirhan, Biberöğlü köylerinde ve Akmeşe'de yer alan verimli tarım toprakları bu proje ile yok edilmektedir. Bu köylerin bulunduğu mevkide, mutlak tarım arazilerinden geçen otoyol projesi için, 5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunu gereği Bakanlıkça alınan kamu yararı kararı ile, Kocaeli İli Toprak Kurulundan görüş ve onay alınması gerekmekte olup, bu onay olmadan Kocaeli Büyükşehir belediyesince planlar hazırlanarak askıya çıkartılmış, yasaya uygun davranılmamıştır.

6 - Projenin bölgesel ölçekte getireceği problemler ise şöyle tarif edilebilir; 3 tarafı denizler ile çevrili bir ülkede yaşamamıza ve denizyolları ile tren yollarının Osmanlı döneminde yapılmış olmasına rağmen, günümüzde bu ulaşım yolları ile ilgili hiçbir iyileştirme yapılmamış, aksine karayolu kullanımının ve araç sahipliğinin artması ve karayollarının sürekli iyileştirilmesi nedeni ile, deniz ve demiryolu ulaşımı sadece %8 oranında kullanılabilir hale gelmiştir. Oysaki her iki ulaşım türü de karayolu ulaşımından daha ucuzdur. Bu nedenle yeni bir yol yapmak yerine kaynakların mevcut ulaşım ağlarını güçlendirmekte kullanılması gerekmektedir

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.

Trafiğin rahatlaması, transit taşımacılığın kent merkezlerini etkilemeden devamı için yapılması düşünülen bu proje ile; 1980 sonrasında 2. köprü'nün yapımı ile ranta bağlı olarak ilgi çekmeye başlayan İstanbul'un kuzeyindeki bölgeler, 3. köprü'nün yapılması ile ulaşılabilirlik de artacağından daha çok ilgi çekmeye başlayacaktır. Devletin "zarar görmeyecek" şeklinde açıkladığı, orman alanları ve su havzaları ise zaman içerisinde kaçak yapılaşmanın hızla artış gösterdiği bölgeler haline gelecek ve tıpkı daha önce diğer köprülerde olduğu gibi, kaçak yapılaşmalar da gündeme gelecek ve belki de 20 yıllık süreçte bu alanlar yasal hale gelecektir.

Marmaray Projesi'nin ana güzergâh ve bağlantılarının seçim yerlerinin yanlışlığı ile tarihsel dokuya ve arkeolojik sit alanlarına yapacağı zararlar başta olmak üzere, ilgili bir çok disiplinin karşı çıkmasına rağmen başlayan Marmaray Projesi'nin, -ki hükümetçe bu projenin ulaşım sorununa çözüm getireceği söylenmekte idi- henüz tamamlanmadan, 3. köprü ve ona bağlı otoyola ihtiyaç duyulması, ihtiyaç olduğu gerekçesinin ortaya atılması anlaşılabilir.

Kuzey Marmara Otoyolu'un Tekirdağ'dan Başlayarak Sakarya'ya uzanması ve sonrasında TEM otoyoluna bağlanması bir bütüne yapılan ilavedir. Bu nedenle parçacıl bir çözümden ileriye gidemeyecek ve TEM otoyoluna ekstra bir yük getirecektir.

Doğal kaynakların hızla tüketildiği, insan kaynaklı küresel iklim değişikliğinin etkilerinin şiddetli bir şekilde Türkiye'de de hissedilmeye başladığı son yıllarda, tüm dünyada karayolu ile ulaşım

seçeneğinin, beraberinde sıkıntıları da getirdiği yadsınamaz bir gerçektir. Neden olduğu karbon emisyonundan trafik sorunlarına, doğal alan kayıplarından, gürültü kirliliğine kadar birçok sorun, göz ardı edilemeyecek boyutlardadır.

7 - Projenin Kocaeli’de 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. Plansız kentleşme ve sanayileşme etkisi ile Kocaeli’nin çok az kalan verimli tarımsal toprakları bu niteliklerini kaybedecektir.

8 - İstanbul’un yeni kültür kenti vizyonu gereği, kent içindeki sanayi ve depolama gibi kullanımların desantralize edilmesi kapsamında; Gebze, Dilovası ve Çayırova gibi ilçelerin mevcutta yer alan sorunlarına (sanayi alanlarının beraberinde getirdiği sağlık ve yerleşim sorunları, trafik yükü, plansız gelişme sorunları vb.) ek olarak yeni sorunlar getirecektir.

Gebze, Dilovası ve Çayırova’da yer alan mevcut sanayi alanlarında ulaşılabilirliğin etkisi ile artış yaşanacak, yeni sanayi alanlarının açılması da gündeme gelecektir. Plan yapma hakkı olan Sanayi Bakanlığı bu bölgelerde yeni OSB alanları ilan edebilecektir.

Dilovası ile Kartepe arasında TEM, E-5 ve Körfez arasında sıkışıp kalan yerleşimler, Kuzey Marmara Otoyolu ile birlikte kuzeye doğru gelişme eğilimi gösterecek, bu yoldan verilen çıkışlar ile konut alanları gelişme göstermeye başlayacak, planlı konut alanlarının yakın çevresinde yer alan diğer tarım alanları yavaş yavaş konut vb alanlar olarak planlanmaya başlayacaktır. Böylece yerleşimler orman sınırlarına kadar dayanacak, bu alanları tehdit etmeye başlayacaktır.

DELİLLER

: Davalı İdare tarafından verilen dava konusu kararlar, plan çizimleri, plan notları ve her türlü belgeyi ihtiva eden işlem dosyaları, itiraz yazıları keşif ve bilirkişi incelemesi ve her türlü delil.

SONUÇ VE İSTEM

: Açıklanan ve Mahkemenizce resen saptanacak nedenlerle;

Kocaeli Büyükşehir Belediye Meclisi’nce 18.04.2010 tarihinde 355 karar sayısı ile onaylanan “Kuzey Marmara Otoyolu” (İstanbul 3. Çevreyolu ve Boğaz Geçişi dahil) projesine ve “Gebze- Bursa- Orhangazi- İzmir Otoyolu Körfez Geçişi” projesine ait km.129+300 km.207+500 arasında 1/50000 ölçekli Revizyon Çevre Düzeni Planı ve 1/25000 - 1/5000 ölçekli Revizyon Nazım İmar planlarının öncelikle yürütmesinin durdurulmasına ve 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**