

**YÜRÜTMENİN DURDURULMASI  
TALEPLİDİR**

**İSTANBUL ( ). İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA**

**GÖNDERİLMEK ÜZERE**

**ANKARA NÖBETÇİ İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA**

**21.01.2011/4238**

**DAVACI**

- : 1) TMMOB Şehir Plancıları Odası (İstanbul Şubesi)  
2) TMMOB Peyzaj Mimarları Odası (İstanbul Şubesi)  
3) TMMOB Çevre Mühendisleri Odası (İstanbul Şubesi)

**VEKİLİ**

- : 1) Av. Koray CENGİZ  
Cinnah Cd. Farabi Sk. No:38/4 Çankaya/ANKARA  
Tel: (312) 466 56 62 Faks: (312) 466 59 72  
2, 3) Av. Emre Baturay ALTINOK  
Üsküp Cad. (Çevre Sok) No: 22/7 Çankaya/ANKARA  
Tel: (312).428 05 01 – Faks: (312) 428 03 11

**DAVALI**

- : İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı  
Saraçhane / İstanbul

**DAVA KONUSU**

- : İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 17.06.2010 tarihinde kabul edilerek, 08.08.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından onaylanan ve 01.09.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesinde askıya çıkarılmış olan "1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın -pafta üzerindeki adıyla 1/25 000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nazım İmar Planı'nın- öncelikle YÜRÜTMENİN DURDURULMASI ve İPTALİ istemimizdir.

**BİLDİRİM TARİHİ**

- : Dava konusu plan 01.09.2010 – 01.10.2010 tarihleri arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından askıda ilan edilmiş ve davacı Oda'larca plana itiraz edilmiştir. İtirazlara cevap verilmemesi üzerine zimni red kararından itibaren 60 gün içinde davamız açılmıştır.

**İTİRAZ TARİHLERİ**

- : Şehir Plancıları Odası'nın 29.09.2010 tarih ve 2010/961 sayılı dilekçesi **(EK-1a)**  
Peyzaj Mimarları Odası'nın 30.09.2010 tarih ve 2010/569 sayılı dilekçesi **(EK-1b)**  
Çevre Mühendisleri Odası'nın 30.09.2010 tarih ve 2010/G-101 sayılı dilekçesi **(EK-1c)**

## DAVA AÇMA EHLİYETİ YÖNÜNDEN

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Şehir Plancıları Odası ve (TMMOB) Peyzaj Mimarları Odası, (TMMOB) Çevre Mühendisleri 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. Davacı Şubeler ise adı geçen Oda'ların İstanbul ili ve çevresinde faaliyet yürütmekle yetkili genel merkezi temsil eden şubelerdir.

Anayasa'nın 135. Maddesinde Kamu Kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının kamu tüzel kişiliğini 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.

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 sürdürmektedir.

Davacı Odalar; 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.

## ANAYASA, İLGİLİ MEVZUATLAR, KANUNLAR, YÖNETMELİKLER VE EVRENSEL HUKUK BAKIMINDAN GEREKÇELERİMİZ

**1-** Bilindiği gibi, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı (ÇDP) İstanbul Büyükşehir Belediye (İBB) Meclisi'nin 13.02.2009 tarihli toplantısında kabul edilmiş olup yürürlüktedir. İBB Meclisi'nin 16.06.2010 tarihli toplantısında ise, 1/100.000 Ölçekli ÇDP'nin Plan Uygulama Hükümleri üzerinde değişiklik yapılmış olup bu değişiklikte, Plan Uygulama Hükümleri'nin **"Plan'da ölçek sebebiyle gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, plan'ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilecektir."** biçimindeki 8.4.9.1. maddesinde yer alan **"ölçek sebebiyle"** ibaresi iptal edilerek, madde, **"8.4.9.1. Plan'da gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, plan'ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilecektir."** biçimine getirilmiş; yeni bir madde olarak da , **"8.2.17. İlave Boğaz Geçiş ve güzergahları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir."** hükmü ilave edilmiştir.

Yapılan bu değişikliklerle, planlama ilkelerine ve imar mevzuatına aykırı biçimde arazi kullanım kararları ile ulaşım kararları bütünselliği bozulmuş; Plan Hükümleri'nin 8.4.9.1. maddesinden **"ölçek sebebiyle"** ibaresinin çıkarılmasıyla, 1/100.000 ölçekli planda yer almayan ve hatta planın reddettiği ulaşım kararlarının, planlama ilkelerini ve imar mevzuatını çiğneyerek, üstten inme biçiminde, uygulamaya geçirilebilmesinin yolu açılmış; ilave edilen **"8.2.17. İlave Boğaz Geçiş ve güzergahları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir."** hükmü ile de, mevcut Boğaz Köprülerinin yarattığı geri dönülmez tahribatlar açıkça göz ardı edilerek, üst ölçekli planda yer almamasına karşın, sadece gündemde olan 3. Boğaz

Köprüsü'nün ve karayolu tüp geçişinin değil, istendiği anda 4., 5., 6. v.b boğaz geçişlerinin de hayata geçirilmesinin yolu açılmıştır.

Sonuçta söz konusu çevre düzeni planı değişikliğine karşı Odamızca ayrıca dava açılmıştır. Ancak dava konusu planların onaylanmasından önce bahsi geçen çevre düzeni planı değişikliğinin yapılması gerektiğinin bilincinde olan davalı İdare bu değişikliği de yukarıda belirttiğimiz şekilde yapmıştır. Mahkemenizin söz konusu çevre düzeni planı değişikliğinden de haberdar olması için bu hususlar ayrıca açıklamıştır.

Sonuçta 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Uygulama Hükümleri'ne yapılan yeni ilavede yer alan "Boğaz geçiş ve güzergahları", İstanbul'un tüm ulaşım ağını ve dolayısıyla da arazi kullanım kararlarını değiştirecek bir konudur. Dolayısıyla, ilave Boğaz geçiş ve güzergahları gibi bir konuda plan kararlarının alt ölçekli planlara (yani işbu dava konusu planlara) bırakılması çevre düzeni planını işlevsiz kılmaktadır.

Plan Uygulama Hükümleri'nin " **8.2. GENEL HÜKÜMLER**" başlığı altında, **8.2.1 maddesinde**, "Bu plan, plan paftaları, plan hükümleri ve plan raporu ile bir bütündür." hükmü yer almaktadır. Bu hüküm, planlamanın temel ilkelerinden birini açık biçimde vurgulamaktadır. Bu çerçevede, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Uygulama Hükümleri'nde yapılan söz konusu değişiklik ve ilavenin plana ve plan raporuna açıkça aykırı olmasının bu bütünlüğü, planı geçersiz kılacak biçimde, parçaladığı ve yok ettiği açıktır. 1/100.000 ölçekli planda üçüncü bir karayolu Boğaz geçişine ve otoyoluna kesinlikle yer verilmemekte; Plan Raporu'nda, karayolu ulaşımının ve karayolu Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde yarattığı tahribatı açık biçimde vurgulanmakta, yeni bir karayolu boğaz geçişi kesinlikle reddedilmektedir. Bu çerçevede, 1/100.000 plan notlarında yapılan söz konusu plan hükmü değişikliği ve plan tadilatı imar mevzuatına ve planlama esaslarına açıkça aykırıdır ve **ayrıca yukarıda da bahsettiğimiz üzere bu değişiklik ve ilavenin iptali istemi ile de ayrıca bir dava açılmıştır.**

**2-** 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Plan Uygulama Hükümleri'nde yapılan değişiklik ve getirilen ilave hüküm ile alt ölçekli planlarda Çevre Düzeni Planına aykırı kararların alınmasının önü açılmış; çevre düzeni planı değişikliğini kabul eden Meclis kararından bir gün sonra, bu karara dayanarak, Ulaşım Daire Başkanlığı'nın Kuzey Marmara Otoyolu'nun İstanbul İli sınırları içerisinde kalan kısmına ilişkin 1/25.000 ölçekli plan teklifi, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 17.06.2010 günkü oturumunda gene oy çokluğu ile kabul edilmiştir. Kabul edilen plan, Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından planlara işlenmesi talebiyle İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne iletilmiş olan 1/5000 ölçekli 3. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları güzergahının Ulaşım Daire Başkanlığı tarafından 1/25.000 ölçekli harita üzerine işlenmiş şeklindedir. Planın adına " 1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nazım İmar Planı" denilmiş olsa da; dava konusu bu plan, imar mevzuatındaki plan tanımları ile hiç bir ilgisi olmayan, tek bir arazi kullanım kararının bile içinde yer almadığı, sadece ve sadece Boğaz Geçişi ve çevre yollarının İstanbul İl sınırları içinde kalan kısmının gösterildiği bir güzergah şemasıdır.

Mevcut imar mevzuatımız çerçevesinde bakıldığında da, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nce uygun görülen ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı'nca onanarak 01.09.2010 tarihinde askıya çıkarılan ve sadece 3. boğaz köprüsü ve çevre yolu bağlantılarının işlendiği **"1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı"** olarak adlandırılan belgeye ilişkin diğer işlemler de yasal değildir. Şöyle ki, 23.07.2004 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanan 5216 Sayılı Büyükşehir Belediye Kanununda yer alan Geçici Madde-1'de **"Büyükşehir belediyeleri, bu Kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren en geç iki yıl içinde büyükşehirin 1/25.000 ölçekli nazım imar planlarını yapar veya yaptırır"** şeklinde bir düzenleme getirilmiştir. Fakat Kanunun yayımından itibaren iki yıllık süre 23.07.2006 tarihinde dolmuş olmasına

rağmen; İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından İstanbul metropolünün 1/25.000 ölçekli nazım imar planları onanmamıştır. Büyükşehir Belediyelerinin, 5216 sayılı Büyükşehir Belediyesi Kanununda yer alan Geçici Madde-1'deki görev ve sorumlulukları net şekilde ifade edilmesine ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından 1/25.000 ölçekli nazım imar planlarının yapılmasını yasal zorunluluk olarak getiren düzenlemenin üzerinden 6 yıl geçmesine rağmen; İstanbul Büyükşehir Belediyesi bu planları yapmadığı halde, 3. Boğaz köprüsü ve çevre yollarına yönelik dava konusu 1/25.000 ölçekli güzergaha ilişkin paftaları acele şekilde onaylanmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hukuki zorunluluğa karşın yapılmayan 1/25.000 ölçekli nazım imar planları yerine onaylanan dava konusu paftalar, yasal olarak imar planı özelliği taşıması yanında, hukuksal ve bilimsel olarak bu paftalara imar planı denmesi de mümkün değildir. Nazım İmar Planlarının mevzuatımızdaki tanımına bakıldığında: 3194 sayılı İmar Kanununun 5. Maddesinde nazım imar planı;

**"Varsa bölge veya çevre düzeni planlarına uygun olarak halihazır haritalar üzerine, yine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak çizilen ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, gerektiğinde yapı yoğunluğunu, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve raporuyla beraber bütün olan plandır"** şeklinde açıklanmıştır.

Ayrıca 3194 sayılı İmar Kanununun eki olan "Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik" in 3.maddesinde nazım imar planı;

**"varsın bölge veya çevre düzeni planlarına uygun olarak halihazır haritalar üzerine, yine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak çizilen ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, gerektiğinde yapı yoğunluğunu, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve raporuyla beraber bütün olan plandır."** şeklinde tanımlanmıştır.

Yukarıda yer alan tanımlara göre, dava konusu 1/25.000 ölçekli plan olarak tanımlanan paftalar çok açık şekilde görülmektedir ki, geçerli yasal mevzuat ve planlama bilimi açısından nazım imar planı niteliği taşımamaktadır. Ayrıca yukarıda bahsedildiği gibi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi yasalarla kendisine verilen görevini ihmal ederek, 6 yıl boyunca İstanbul 1/25.000 ölçekli nazım imar planlarını yapmamıştır, fakat buna rağmen yapmadığı ve dolayısıyla olmayan nazım imar planı üzerinde değişiklik yapmıştır. Bu durum, açıkça göstermektedir ki 08.08.2010 tarihinde onaylanan ve davaya konu **"1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı"** olarak nitelendirilen paftalar hukuken yok hükmündedir.

**3-** 1/25 000 Ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nazım İmar Planı ve bu planı onaylayan Meclis kararı üst ve uyulması zorunlu olan Çevre Düzeni Planı'na aykırıdır. Bilineceği üzere bütün planlar bir üst ölçekli plana uymak zorunda olup buna Plan Hiyerarşisi denmektedir. Buna göre, alt ölçekli planlarda, üst plan olan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na uyulması zorunludur. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda 3. Köprü yer almadığı gibi, Plan Raporu'nda, karayolu ulaşımının ve karayolu Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde yarattığı tahribat açık biçimde vurgulanmakta, yeni bir karayolu boğaz geçişi kesinlikle reddedilmekte ve planın bu konudaki temel yaklaşımı vurgulanmaktadır.

15.06.2009 tasdik tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda **(EK-2)** yer alan ulaşım ve karayolu boğaz geçişleri ile ilgili şu değerlendirmeler bu durumu açık biçimde ortaya koymaktadır:

**"BÖLÜM 4. SWOT ANALİZİ "** başlığı altında, **"Ulaşım Swot Analizi" tablosunun (sf. 362) "Tehditler" bölümünde, "Tepeden inme merkezi projeler (3. Köprü önerisi)" vurgulaması yer almaktadır.**

## **"BÖLÜM 6. PLANLAMA YAKLAŞIMI**

.....

### **6.2. İSTANBUL İL ÇEVRE DÜZENİ PLANI YAKLAŞIMI**

.....

#### **6.2.4. HEDEFLER VE STRATEJİLER**

.....

**HEDEF 3. İSTANBUL'UN MEKANSAL GELİŞİMİNİ, ÇEVRESEL, EKONOMİK VE TOPLUMSAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK DOĞRULTUSUNDA KENTSEL İŞLEVSEL BÜTÜNLEŞMEYİ SAĞLAMAK**

.....

**Ana Strateji 7. Ulaşım Kararlarını Plan Kararları ile Uyumlu Olarak Geliştirmek (sf.535-536)**

- **Öncelikle araçların değil insanların ekonomik ve hızlı ulaşımının sağlanması**  
- **İstanbul genelinde demiryolu ve denizyolu ağırlıklı, yüksek kapasiteli, kaliteli ve ulaşım türlerinin entegre edildiği toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sisteminin kurulması**

.....

- **Kuzeye gelişimi tetikleyecek, kentin doğal-tarihi yapısını bozacak ve uzun dönemde ilave ulaşım sorunları oluşturacak ulaşım ve yerleşim kararlarından kaçınılması**

.....

#### **6.2.5. MAKROFORM**

.....

##### **6.2.5.2. Makroform Riskleri ve Temel Makroform Stratejileri**

**Jeolojik Açıdan Sakıncalı Alanlara Doğru Gelişim**

.....

**Strateji Alternatif-2: Ulaşım sisteminin mevcut yapıda gelişmesinin devam etmesi ve Ana Yerleşim Kütleleri'nin kuzeye doğru büyümesi halinde, çevresel sürdürülebilirlik tehlikeye girecek ve organizmanın büyük zarar görmesine yol açacaktır."**(sf. 549)

## **"BÖLÜM 7. PLAN KARARLARI VE GEREKÇELERİ**

.....

### **7.8. İŞLEVSEL BAĞLANTILAR**

#### **7.8.1. ULAŞIM (sf. 666-667)**

.....

**Diğer yandan, arazi kullanım planları ile ulaştırma arasındaki ilişkileri iyi anlayarak ve kentin gelecekteki arazi kullanım yapısını doğru planlayarak gelecekteki ulaşım taleplerini azaltmak; diğer bir deyimle birçok ulaşım sorununun ortaya çıkmasını önlemek mümkündür.**

**Plan kararları geliştirilirken, arazi kullanım-ulaşım ilişkisini göz ardı etmeyen, ulaştırma altyapı yatırımlarının kentin gelecekte öngörülen arazi kullanımının biçimlendirilebilmesi için bir araç olarak kullanıldığı, sürdürülebilir kentsel gelişmeye olanak sağlayan**

**sürdürülebilir ulaşım planlama yaklaşımı benimsenmiştir. Tüm bu değerlendirmeler doğrultusunda, aşağıdaki ana ilkeler ve politikalar esas alınmıştır:**

- **Kentin gelecekteki ulaşım sistemi, araçların değil insanların en ekonomik, hızlı ve güvenli bir biçimde ulaşımına öncelik verilerek planlanmıştır. Bu amaçla, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ve kullanımının özendirilmesi ilkesi benimsenmiştir.**
- **Kentin doğrusal, kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimini destekleyecek yüksek kapasiteli raylı ve denizyolu ağırlıklı toplu taşıma sistemi öngörülmüştür. Böylece kentin doğu-batı yönlü gelişme kurgusu çerçevesinde iki yakada önerilen yeni merkez ve gelişme alanlarında hızlı ve yüksek kapasiteli raylı sisteme dayalı ve toplu taşıma öncelikli ulaşım sistemleriyle, nüfusun alana yerleşimi kontrol edilebilecektir.**

.....

Görülmektedir ki, İstanbul'un temel planında yeni bir karayolu boğaz geçişi ve 3. Köprü yer almadığı gibi, planın temel yaklaşımı da sürekliliği karayolu ile sağlanacak olan yeni boğaz geçişlerine kesinlikle karşıdır. Dolayısıyla, 17.06.2010 tarih ve 1473 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Kararı ile onaylanan Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3 . Çevreyolu ve Bağlantı Yolları dahil) Planı'nın İstanbul İli sınırları içerisinde kalan kısmını içeren **"1/25 000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nazım İmar Planı"** 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda belirlenen İstanbul ulaşım sistemi ile ilgili plan ana kararları ve plan bütününe aykırıdır. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda, mevcut Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerindeki olumsuzlukları ve yapılması gerekenler çok açık bir biçimde ortaya konmuşken, bu üst plan yokmuşçasına, üçüncü bir Boğaz Köprüsü ve bağlantı yolları projesine ilişkin 1/25 000 ölçekli bu sözde nazım planının İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Belediye Başkanı'nca onaylanarak askıya çıkarılmış olması imar mevzuatına, şehircilik ve planlama ilkelerine aykırıdır.

İBB Meclisi'nce 17.06.2010 tarihinde onaylanan 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı İmar 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 durum ortaya çıkmaktadır. İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından hazırlanarak 17.06.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye (İBB) Meclisi'nce onaylanan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı (ÇDP) Raporu'nda **"İstanbul'un doğusu ile batısı arasında sürekliliği karayolu ile sağlanmış bir Boğaz geçişinin İstanbul'un kentsel gelişimi açısından olumsuz sonuçları, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü geçişi sonrasında ortaya çıkan kentsel gelişme deseni ile deneyimlenmiştir. TEM Otoyolu boyunca kentin doğusu ile batısı arasında uzanan, yağ lekesi şeklinde büyüyerek doğal yapıyı tahrip eden, niteliksiz bir yapı stoku ve Sultanbeyli ve Sarıgazi gibi yerleşmeleri oluşturan süreçlerin tekrarlanmasına neden olacak gelişmelerin önüne geçilmesi hazırlanan Plan'da esas alınmıştır. Çünkü, İstanbul'un doğal eşikleri benzer bir süreci yaşamayacak derecede hasar gördüğünden, su toplama havza alanlarının ve ormanların daha fazla yok olmasına neden olacak gelişmelerden kaçınılması gerekmektedir."** ifadesiyle (sf.668) açıkça ortaya koyulan, geçmiş deneyimler ve geleceğe yönelik planlama öngörüsü, 3. Köprü Projesi ile taban tabana zıt düşmekte ve İBB Meclisi'nce onaylanan 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın iptalini gerektirmektedir.

**4.** Diğer bir taraftan İstanbul'a yapılması planlanan 3. Köprüye dayanak olarak hazırlanan dava konusu planın İstanbul'a özgü ve Boğaziçi'ndeki tarihi, kültürel ve doğal dokunun korunmasına ve bu alandaki nüfus yoğunluğunu artıracak yapılaşmayı sınırlamaya yönelik temel ilkeleri ortaya koyan **2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu'**na aykırı olduğu görülmektedir. Boğaziçi Kanunu, 3. Boğaziçi Köprüsü ve bağlantı yollarının yapıyla Boğaziçi'nde yaşanacak

fiziksel etkiler konusunda hukuki bir rehber niteliğinde olup, özellikle Poyrazköy ve Garipçe köyleri ile yakın çevrelerindeki köprü yapım çalışmalarından birinci derece etkilenecek alanlar için önemli kısıtlar getirmektedir. Kanunun ikinci bölümünde genel esaslar, orman alanları ve yeşil sahaları konu edildiği, Boğaziçi alanının korunması, geliştirilmesi ve imar mevzuatının uygulanmasında esas alınacak hususların tanımlandığı 3. Maddesinde:

"a) Boğaziçi Alanında yer alan kültürel ve tarihi değerler ve doğal güzellikler muhafaza edilir ve doğal yapı korunur.

b) Boğaziçi Alanı bu Kanunun amaçlarına uygun olarak ve doğal ve tarihi çevreye uyumu gözetilerek güzelleştirilir ve geliştirilir.

c) Boğaziçi Alanında tarihi ve milli kültürümüze dayanan yaşamın yeniden canlandırılması, mesire yerlerinin geliştirilmesi ve gezinti alışkanlıklarının sürdürülmesi teşvik edilir.

e) Boğaziçi Alanındaki yapılar bu Kanun hükümlerine ve imar planları esaslarına göre yapılır, aykırı olanlar derhal yıkılır veya yıktırılır.

f) Boğaziçi alanında mevcut planda nüfus ve yapı yoğunluğu gözönüne alınmak kaydı ile plan değişikliği yapılabilir. ..."

hükümleri getirilmektedir. Kanunda yer alan bu maddede açıkça ifade edildiği gibi, Boğaziçi gibi korunması gerekli bir doğal sit alanına gereken hassasiyetin gösterilmesi gerekmektedir. Hatta Kanun maddesinden anlaşıldığı üzere bu alanı korumak amacı ile bu hassasiyetler açık bir şekilde tanımlanmıştır. Fakat dava konusu planın altlık oluşturduğu 3. köprü ve bağlantı yolları projesinin yaratacağı tahribat, Boğaziçi Kanununca tanımlanan bu ilkelere ve öngörülen Boğaziçi gelişimine kesinlikle aykırıdır. Bu nedenle, Boğaziçi Kanunu'nun 3. Maddesinde tanımlanan genel ilkelere açıkça aykırı olan davaya konu 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın iptalini gerektirmektedir.

Ayrıca Kanunun Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu'nun görevlerinin tanımlandığı 7. Maddesine ve imar planlarının yapımı, onayı ve tadili başlıklı 10. Maddesinde yer alan hükümlere bakıldığında da; dava konusu 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın Boğaziçi Kanununa aykırı olduğu görülmektedir. Boğaziçi Kanunu 7. Maddesinde Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulunun görevleri şu şekilde tanımlanmaktadır:

"...: a) Boğaziçi imar planlarının yapılmasını kararlaştırmak, imar planlarını ve diğer ilgili planları görüşmek ve kabul etmek,

b) Boğaziçi imar uygulama programlarını onaylamak,

c) Boğaziçi imar uygulama programları gereği kamu yatırımlarını planlamak ve Bakanlar Kurulunun onayına sunmak,

d) Boğaziçi İmar Müdürlüğü'nün mali yardım isteklerini incelemek ve karara bağlamak,

e) İmar ve İskan Bakanlığınca getirilen Boğaziçi Alanı ile ilgili konuları görüşmek ve kararlaştırmak."

Yine aynı Kanunun 10. Maddesinde yer alan "... Gerekli görüldüğü takdirde "Boğaziçi Alanı" için yapılan planların revize edilmesi "gerigörünüm" ve "etkilenme" bölgelerinde 3030 sayılı Kanuna göre, "sahil şeridi" ve "öngörünüm" bölgelerinde İstanbul Büyük Şehir Belediyesince hazırlanarak Belediye Meclisinin kararı ve Belediye Başkanının onayından sonra "Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu" onayı ile yürürlüğe girer." hükmü de bu alanda hazırlanacak olan imar planlarının hazırlanma ve onama şeklini açıkça tariflemektedir.

Boğaziçi Kanunu'nda yer alan ve yukarıda bahsettiğimiz hükümler uyarınca dava konusu plan değerlendirildiğinde, onama ve askı sürecinden önce planın Boğaziçi Alanında kalan bölümlerine ilişkin Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu kararı alınmasının şart olduğu görülmektedir. Fakat dava konusu plan uyarınca bu hükmün yerine getirilmediği ve Kanunun 7. ve 10. Maddeleri gereği, nazım imar planının Boğaziçi Alanında kalan bölümlerine ilişkin alınması gerekli Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulu kararının alınmadığı açıktır. Dava konusu 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı; hazırlanış ve onama şekli açısından Boğaziçi Kanununun ilgili hükümlerine aykırı olarak elde edilmesi nedeniyle açıkça hukuka aykırıdır.

**5.** 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın öngördüğü çevre yolunun İstanbul'un Avrupa Yaka'sındaki güzergahı, Büyükçekmece Havzası Mutlak Koruma Alanı'ndan geçmektedir (**EK-3, sf. 35**). İstanbul'un su havzaları ve bunları besleyen dere yataklarındaki fiziksel yapılanmaları düzenleyen İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği, "dere ve su havzalarındaki mutlak koruma alanlarında (0 ila 300 metre) idare tarafından yapılacak veya yaptırılacak arıtma tesisleri hariç hangi maksatla olursa olsun hiçbir şekilde yapı yapılamaz" ifadesine rağmen dava konusu planda yer alan 3. Boğaz Köprüsü bağlantı güzergahı, zorunlu bir hal olmadığı halde Büyükçekmece Havzası Mutlak Koruma Alanı'ndan geçmektedir. 3. Boğaz Köprüsü bağlantı güzergahının yol, bina ve benzeri fiziki yapıların yapımının yasak olduğu, İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği'nde belirtilen Büyükçekmece Havzası Mutlak Koruma Alanı'ndan geçmesi, Yönetmeliğe açıkça aykırıdır. 3. Boğaz Köprüsü bağlantı güzergahının Yönetmeliğe aykırı oluşu ve su kaynakları üzerindeki olası tahribatları teşvik edici olması nedeniyle 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın iptali ve yürütmesinin durdurulması gerekmektedir.

**6.** Dava konusu planda yer alan 3. Boğaz Köprüsü ve çevre yolu bağlantılarının inşaatı, kentin her iki yakasındaki Sarıyer ve Beykoz ilçelerinde yer alan doğal sit alanı niteliğindeki orman alanlarında önemli ölçüde tahribata yol açacaktır. 3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı güzergahları için düşünülen 150 metrelik kamulaştırma işlemi sonucunda hattın geçeceği güzergahta yol yapım çalışmaları nedeniyle tamamen (doğrudan/koşulsuz) tahrip olacak olan doğal sit alanı miktarı Coğrafi Bilgi Sistemi'ne (CBS) dayalı olarak kent haritası üzerinde yapılan bilgisayar ölçümlerine göre 680 hektarlık bir alana eşdeğerdir (**EK-3, sf. 36**). Dava konusu planın uygulanmasıyla oluşacak bu doğal ve kültürel tahribat, 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu (KTVKK)'nın "Koruma Yüksek Kurulunun ilke kararları çerçevesinde koruma bölge kurullarınca alınan kararlara aykırı olarak, korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ve koruma alanları ile sit alanlarında inşai ve fizikî müdahalede bulunulamaz, bunlar yeniden kullanıma açılmaz veya kullanımları değiştirilemez. Esaslı onarım, inşaat, tesisat, sondaj, kısmen veya tamamen yıkma, yakma, kazı veya benzeri işler inşai ve fizikî müdahale sayılır." maddesindeki kısıtlayıcı hükümlere açıkça aykırılık içermektedir.

Ayrıca dava konusu planda öngörülen 3. Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının inşa edileceği bölgenin **Doğal Sit Alanı** olması da, dava konusu planı teknik ve hukuksal yönden sakıncalı kılmaktadır. 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın öngördüğü 3. Boğaziçi Köprüsü, İstanbul 3 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 3. Boğaz Köprüsü'nün DPT Yatırım Programı'na alındığı 1993 yılını takip eden dönemde, 15.11.1995 tarih ve 7755 numaralı "**İstanbul Kuzey Kesimi-Karadeniz Kuşağı Doğal SİT Alanı**" ilanında (**EK-4**);

- "Böylece yine İstanbul'un kuzeye büyümemesi ve bu bölgelerdeki doğal varlıkların ve ekolojinin korunabilmesi için söz konusu alanlarda yerleşimi özendirebilecek yol, köprü (**3. Boğaziçi Köprüsü**) Turizm tesisleri gibi kararlara yer verilmemesi yönündeki temel Nazım Plan ilkesi, 1992-1994 ve 1994-1995 dönemlerinde İstanbul Büyükşehir Belediyesinde sürdürülen revizyon nazım plan çalışmaları ile aynı dönemlerde Valilik tarafından hazırlanan (Bayındırlık ve İskan İl Müdürlüğü) Belediye hudutları dışına

*yönelik Nazım Plan yenileme çalışmalarında da yine temel ilke olarak benimsenmiştir" (1-b)*

- "Bu kararla birlikte **bölgede bundan böyle hiçbir ağacın kesilemeyeceği**, kıyı dolgusu, hafriyat, düzenleme v.b. uygulamaların yapılamayacağı ve bölgenin doğal dokusu ile tescilli ya da henüz tescilli yapılmamış kültür varlığı niteliğindeki yapı ve tesislerin (Köyicilerindeki ahşap evler, eski bağ evleri, çeşmeler, eski mezarlıklar, camiler, dini yapı kalıntıları ve her türlü taşınmaz değerler) Kurulumuz izni olmadan yıkılamayacağı ve onarılamayacağı koşulunun da ilgili kurumlara bildirilmesine," (5-j)

şeklinde ifade edilen ilke kararları ve hükümlerine de açıkça aykırı olduğundan, dava konusu planın iptali ve yürütmesinin durdurulması gerekmektedir.

Aynı zamanda dava konusu planın onayı açısından bakıldığında ise, hazırlanan 1/25.000 ölçekli Nazım İmar Planının Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 19.01.2010 gün ve 762 sayılı kararı gereği yetkili Koruma Bölge Kurulu'nda görüşülerek karara bağlanması gerekmektedir. İlgili karara göre "Sit alanlarını içeren 1/25.000 ölçekli çevre düzeni planlarının, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurullarında değerlendirilmesine ilişkin konunun uygulamada çıkan sorunlar nedeniyle Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulunda değerlendirilmesi sonucunda; Çevre düzeni planları, hangi mevzuat kapsamında hangi idare tarafından yapıp onaylanmış ise, yapılacak ilave ve revizyonların da sit statüsü dikkate alınarak çevre düzeni planını yapan idare tarafından yapılması ve onaylanması gerektiğine karar verildi." denilmektedir. Söz konusu ilke kararı uyarınca birçok bölgede, doğal sit alanı ve Boğaziçi doğal sit alanı üzerinden geçen 3. Boğaz Köprüsü güzergahına ait dava konusu 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın; bu bölgelerde yetkili Koruma Kurulları olan İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, İstanbul III Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, İstanbul V Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, İstanbul VI Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu ve İstanbul VII Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından karara bağlanması gerekirken, bu işlem yerine getirilmemiştir.

Bu ve yukarıda sayılan nedenlerle, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nda sayılan kültür ve tabiat varlıklarımıza ilişkin koruyucu hükümler davaya konu plan ile açıkça çığnenmektedir. Tüm bu nedenlerle kültür ve tabiat varlıklarını koruma mevzuatımıza, imar mevzuatımıza ve koruma ilkelerine aykırı olarak hazırlanarak onaylanan 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın, kültür ve tabiat varlıklarımıza vereceği geri dönüşü imkansız zararlar nedeniyle ivedilikle yürütmesinin durdurulması ve takiben iptali gerekmektedir.

**7.** Dava konusu 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı, Anayasamızda yer alan bir çok hükmü de açıkça ihlal etmektedir. Buna göre dava konusu plan;

- Anayasa'nın **Toprak Mülkiyeti** başlığı altındaki "Devletin tarım arazileri ile çayır ve meraların amaç dışı kullanılmasını ve tahribini önlemek için bu alanlarda sürdürülen tarım ve hayvancılığında dayalı üretimi arttırmayı amaçlayan ve gerekli tedbirleri almasını öngören" **45. Maddesi'ne**,
- Anayasa'nın **Sağlık, Çevre ve Konut** başlığı altındaki "herkesin sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahip olduğunu; çevreyi geliştirmenin, çevre sağlığını korumanın ve çevre kirlenmesini önlemenin Devlet ve vatandaşların ödevi olduğunu belirten **56. Maddesi'ne**,

- Anayasa'nın **Tarih, Kültür Ve Tabiat Varlıklarının Korunması** başlığı altındaki "Devlet, tarih, kültür ve tabiat varlıklarının ve değerlerinin korunmasını sağlar, bu amaçla destekleyici ve teşvik edici tedbirleri alır" ifadesine yer veren **63. Maddesi'ne**,
- Anayasa'nın **Ekonomik Hükümler** başlığı altında "Ekonomik, sosyal ve kültürel kalkınmayı, özellikle sanayinin ve tarımın yurt düzeyinde dengeli ve uyumlu biçimde hızla gelişmesini, ülke kaynaklarının döküm ve değerlendirilmesini yaparak verimli şekilde kullanılmasını planlamak, gerekli teşkilatlanmayı sağlamak Devletin görevidir." ifadesine yer verilen **166. Maddesi'ne**,
- Anayasa'nın **Ormanların Korunması ve Geliştirilmesi** başlığı altında yer alan "Devlet, ormanların korunması ve sahalarının genişletilmesi için gerekli kanunları koyar ve tedbirleri alır. Yanan ormanların yerinde yeni orman yetiştirilir, bu yerlerde başka çeşit tarım ve hayvancılık yapılamaz. Bütün ormanların gözetimi Devlete aittir.",  
"Ormanlara zarar verebilecek hiçbir faaliyet ve eyleme müsaade edilemez. Ormanları yakmak, ormanı yok etmek veya daraltmak amacıyla işlenen suçlar genel ve özel af kapsamına alınmaz.",  
"Orman olarak muhafazasında bilim ve fen bakımından hiçbir yarar görülmeyen, aksine tarım alanlarına dönüştürülmesinde kesin yarar olduğu tespit edilen yerler ile 31/12/1981 tarihinden önce bilim ve fen bakımından orman niteliğini tam olarak kaybetmiş olan tarla, bağ, meyvelik, zeytinlik gibi çeşitli tarım alanlarında veya hayvancılıkta kullanılmasında yarar olduğu tespit edilen araziler, şehir, kasaba ve köy yapılarının toplu olarak bulunduğu yerler dışında, orman sınırlarında daraltma yapılamaz." ifadelerine yer verilen **169. Maddesi'ne açıkça aykırıdır.**

Bu nedenlerle Anayasaya aykırılığı açık olan dava konusu 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planının bir an önce iptali ve yürütmesinin durdurulması gerekmektedir.

**8.** Uluslararası hukuk açısından değerlendirildiğinde ise; Strasbourg'da 1992'de kabul edilen **Avrupa Kentsel Şartı**, kentler ve otomobiller arasındaki etkileşim ve dengenin kentler lehine şekillenmesini gerekli bularak, kent yönetimlerinin otomobil kullanımını özendirerek kentleri geliştiremeyeceklerini ortaya koymuştur. Bu ilke kararı, dava konusu plan ile birlikte yapımı düşünülen 3. Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının tüm kenti kat eden uzun güzergahı ve TEM güzergahıyla birleşen bağlantılarının yaratacağı yeni çekim etkisiyle özel araç sahipliği ve kullanımını arttıracak olması durumu ile bağdaşmadığından, gerek yerel gerekse merkezi yönetimlerin kentten yana koruyucu politikaları uygulamasını, bu nedenle dava konusu planın iptalini gerektirmektedir.

## **KENTSEL GELİŞİM ve EKOLOJİYE ETKİSİ BAKIMINDAN**

9. Ülkemizdeki sosyo-ekonomik ve fiziki planlar hiyerarşisinde en üst kademe olan Ulusal Kalkınma Planları (Beş Yıllık Kalkınma Planları) ve bu planlara bağlı üretilen Özel İhtisas Komisyonu Raporları ülke bütünündeki tüm üst ölçekli yerel ve bölgesel planlama karar ve politikalarını yönlendirici niteliğe sahiptir. Devlet Planlama Teşkilatı tarafından hazırlanan yürürlükteki 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 Raporu da gelişmiş ve gelişmemiş kentler ve bölgeler arasındaki dengenin orta büyüklükteki kentlere yatırım ve kaynak aktarılarak nüfus hareketlerinin bu kentlere yöneliminin benimsendiği ilkeleri esas almaktadır (**EK-5, sf. 46-47**). Bu ilkeler dışında 9. Ulusal Kalkınma Planı'nda belirtilen;

- Ekonomik, sosyal ve kültürel alanlara bütüncül bir yaklaşım esastır.
- Doğal ve kültürel varlıklar ile çevrenin gelecek nesilleri de dikkate alan bir anlayış içinde korunması esastır. **(EK-6, sf. 3)**

**temel ilkeleri doğrultusunda 3. köprü ve bağlantı yollarının gerektirdiği büyük kaynak kullanımı**, yaratacağı yeni nüfus ve yerleşim alanlarıyla diğer bölgeler ve kentlerle olan sosyo-ekonomik dengesizliği İstanbul lehine arttırıcı etkisi, doğal ve kültürel varlıkların geri döndürülemez tahribatı ile gelecek nesillere bu alanların korunarak aktarılmasının mümkün olmaması 9. Ulusal Kalkınma Planı ve Yerleşme-Kentleşme Özel İhtisas Komisyonu ilkeleri ile bağdaşmamadığından, 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın iptali gerekmektedir.

**10.** Dava konusu planda Kuzey Marmara Otoyolu ve bu yolun İstanbul Boğaz Geçişi (3. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları) için düşünülen 150 metrelik kamulaştırma işlemi (otoyol hattı, bariyer, şev, görüş alanı sağlamaya dönük mühendislik çözümleri ve teknik hizmet altyapısı sağlama) sonucunda hattın geçeceği ve doğrudan/koşulsuz etkilenecek olan bölgede Coğrafi Bilgi Sistemi'ne (CBS) dayalı olarak kent haritası üzerinde yapılan bilgisayar ölçümlerine göre **680 ha doğal sit alanı, 931 ha tarım alanı ve 2,5 milyondan fazla ağaç barındıran 1453 ha'lık orman alanı** tamamen yok olacaktır **(EK-3, sf. 28)**. İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Bölümü'nden 3. Boğaz Köprüsü geçişine ilişkin yayınlanan raporda **(EK-7)** kesilecek ağaç ve benzeri yeşil bitki örtüsünün yerine başka alanlarda niceliksel olarak daha fazla ağaçlık/yeşil alan tahsisinin ekolojik denge ve çevresel bütünlük açısından kabul edilemez olduğu açıklanmıştır **(sf. 7-9)**. Özellikle son yıllarda orman alanlarının tahribi nedeniyle başta İstanbul olmak üzere ülkemizin çeşitli yörelerinde yaşanan sel felaketlerinde çok sayıda yurttaşımızın hayatını kaybetmesi ve milyonlarca liralık mal kaybına yol açan doğal afetlerle sık sık karşılaşmamız, ormanların su rejimini düzenleme yararının önemsenmemesi ve fiziki yapılaşmalarla doğal dengesinin sürekli bozulması sonucudur **(EK-7, sf. 9)**. Uygulandığı takdirde İstanbulun kuzey kesimlerindeki tüm içme ve kullanma suyu havzalarını, bu havzaları besleyen dereleri ve biyolojik çeşitliliğini de içinde barındıran orman alanları bütünlüğünün ve ekosisteminin tahrip olmasına ve geri kazanımı mümkün olmayacak şekilde bozulmasına yol açacağından, 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın iptali gerekmektedir.

**11.** Dava konusu planda öngörülen 3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarının geçtiği ve yakın etkileşim içinde olması muhtemel alanlar, İstanbul'un kuzey kesimlerindeki ekolojik bütünlük alanı içinde kalmaktadır. Bu gibi ekolojik yaşam alanlarını ve biyoçeşitliliği tehdit eden etkenlerin başındaysa büyük yaşam ortamlarının yapılacak yeni yollar ile daha küçük yaşam ortamlarına bölünerek söz konusu ortamların kullanım şekillerinin zamanla değişmesi gelmektedir **(EK-7, sf. 8)**. Bu açıdan bakıldığında, dava konusu 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın uygulanması sonrasında yeni yol çalışmalarıyla küçülecek olan bu doğal/ekolojik yaşam ortamları, oluşacak karayolu hareketliliğinin sağlayacağı çekim etkisiyle yeni yapılaşmaların yer alacağı alanlar olarak değişime uğrayacaktır. İlk iki Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarından daha uzun ve yapılaşmanın az olduğu, ancak tabii ve kültürel varlıkların hakim olduğu alanlar üzerinden geçeceği için bu alanların geri dönülemez şekilde tahribine neden olacak olan projeye altlık oluşturan dava konusu 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın iptali gerekmektedir.

**12.** 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın öngördüğü projenin öncelikli olarak transit trafiğe hizmet edeceği ve uzun güzergah ve bağlantı yollarına sahip olması, ağırlıklı olarak düşük kaliteli ve ucuz yakıt tüketiminin tercih edildiği karayolu yük taşımacılığının bu proje hattı ve bağlantılı yolları boyunca yoğun

egzoz salımı yapmasını gerektirecektir. Hava kirliliğine yol açan atıklar bakımından değerlendirildiğinde taşıt egzozlarının kirletici payı (% 47), sanayi ve evsel atıkların toplam kirletici payından (% 35) bile daha fazladır **(EK-3, sf. 28)**. Bu bakımdan yoğun trafiğin egzoz salımı ile bu bölgelerde yaşayan canlıların yaşam alanlarını terk etmesi ve yakın çevrede yer alan mevcut yerleşim alanları üzerinde yaşam ve hava kalitesini düşürücü etkileri ile insan sağlığını önmeli tehlikelere açık hale getireceğinden dava konusu planın iptali gerekmektedir.

**13.** Dava konusu planın öngördüğü 3. Boğaz Köprüsü yapıldığı takdirde, Fatih Sultan Mehmet (FSM) Köprüsü ve TEM sürecinde yaşandığı gibi "orman niteliğini yitirdiği gerekçesiyle" bazı alanların orman sınırları dışına çıkarılması yönünde baskılar artacaktır. Nitekim Anadolu Yakası'nda, TEM Otoyolu'nun geçtiği bölgede, orman niteliğini yitirdiği gerekçesiyle 11.856 hektar alan orman sınırları dışına çıkarılmıştır **(EK-3, sf. 28-29)**. İstanbul'un bugünkü mekansal yapısına bakıldığında 3. Köprü ve bağlantı güzergahlarının kentin kuzey ormanlarını her iki yakada da kat ettiği ve bunun yanında özellikle Çatalca ve Silivri ilçelerinde tarımsal nitelikli alanların üzerinden geçtiği dikkate alındığında, 2B alanları, özel ormanlar, tarım alanları ve kamusal orman alanları projenin uygulanması ve sonrasındaki süreçlerinde farklı nitelikteki arazi kullanım sınıflarına dönüşerek fiziksel yapılaşma riskiyle karşı karşıya kalacaktır. 3. Köprü ve bağlantı yollarının sağlayacağı karayolu hareketliliği ile bu alanlar bir arada düşünüldüğünde, kentte yapılaşmaması gereken ve gerek alt ölçekli planlar (1/1000 ve 1/5000 Ölçekli Planlar) gerekse 1/100.000 Ölçekli ÇDP'nin yapılaşmaya açmadığı bu alanlar, oluşacak cazibe ile büyük ölçekli yatırım baskılarına maruz kalacağından 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın iptali gerekmektedir.

**14.** Devlet Planlama teşkilatı'nın (DPT), 3. Köprü Projesi'ne ilişkin "**doğuracağı etkiler... düşünüldüğünde güzergâhı boyunca çevresel etkilerin ciddi bir şekilde etüt edilmesi gerekmektedir.**" şeklindeki değerlendirmesi ve projenin Çevresel Etki Değerlendirme (ÇED) Yönetmeliği dışında tutularak, ÇED raporu hazırlanmaması, projenin ciddi bir çevresel etki analizi eksikliği olduğunu göstermektedir.

1993 yılında resmîyet kazanan Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliğinden önce yatırım kararı alındığı için ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulamayacağı (ÇED Yönetmeliği-Geçici 3. Madde) savunulan dava konusu proje, yapılan bilimsel araştırmalar ve ilk iki köprü projesi ile geçmişte deneyimlenen süreçler ışığında telafisi mümkün olmayacak bir çevresel risk taşımaktadır. Hukuksal olarak ÇED Yönetmeliği'ne tabi olmadığı savunulan bu projenin ilgili kurum, STK ve bilim insanlarınca ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulması yönündeki baskı ve taleplere rağmen, Ulaştırma Bakanlığı ile Çevre ve Orman Bakanlığı arasında, **projenin ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulmaması** konusunda resmi uzlaşma sağlanarak bu konu gündem dışına alınmıştır. Merkezi yönetimin bu kararı, hem projenin ortaya çıkaracağı çevresel risklerin yersiz olmadığını hem de bu projenin gerekli çevresel etki analizlerinin yeterli düzeyde yapılmadığını göstermektedir. Öte yandan, 1993'te yatırım programına alındığında henüz kesin güzergahı ve çevresel analizleri yapılmamış olan 3. Köprü Projesi'nin günümüzde ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulmaması, buna dayanak teşkil eden geçici 3. maddenin hukuka uygunluğunu da tartışılır kılmaktadır. Projenin yatırım programına alınması idari bir tasarruf ve bir hükümet eylemiyken, kesin güzergahı belirlenmiş ve ilgili planlara işlenmeye başlayan bir ulaşım kararıysa nitelik bakımından kamusal bir plan olup, hükümetlerden bağımsız ve öngördüğü hedef yılına kadar uygulama süreci işleyecek sürekli bir eylemdir. 3. Köprü Projesi'nin bu yönüyle ele alındığında ÇED yönetmeliğine tabi tutulması hem kamu yararı, hem de çevre hukuku bakımından daha doğru sonuçlar doğuracağı için ÇED Yönetmeliğinden muhaf tutulan 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın iptali ve yürütmesinin durdurulması gerekmektedir.

İBB çatısı altında ÇDP analitik etüt ve sentez çalışmaları sırasında hazırlanan ve 1/100.000 Ölçekli ÇDP Raporu'nda da yer alan "**doğal yapı tolerans derecelendirmesi**" haritasına (**EK-2, sf. 418**) 3. Köprü Projesi'nin güzergahı eklendiğinde, köprü ayakları "**toleranssız alan**" üzerine isabet ederken, ana güzergah ve bağlantı yollarının neredeyse tamamının toleranssız veya sınırlı toleranslı alanlar üzerinde yer alması, projenin çevresel etkilerinin yeterince irdelenmediğini, proje güzergah ve köprü yer seçiminde kentin ana arazi kullanım kararlarını barındıran planının ve doğal yapı analizlerinin dikkate alınmadığını ve İstanbul'un kuzey kesimindeki doğal yaşam kaynaklarında yıkıcı etkiler oluşacağını açıkça ortaya koymaktadır (**Ek-8**). Gerek köprü ayakları gerekse ana güzergah ve bağlantı yollarının kentin her iki yakasında da doğal eşiklerin yeni fiziksel yapılaşmalara (yol, köprü, bina vb.) tolerans tanımadığı alanlarda yer alması ve yakın çevrelerinin de benzer bir şekilde sınırlı ya da sıfır tolerans gösterir nitelikte olması, kentin kuzeyindeki bu bütüncül doğal yapının korunmasını ve 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın iptalini gerektirmektedir.

**15.** İBB'nin ilgili planlama birimlerince (Şehir Planlama Müdürlüğü ve İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi) hazırlanan **Doğal Eşik Sentezi** ve **Mekansal Sürdürülebilirlik Sentezi** haritalarında kentin korunması gereken alanlarının niteliksel yapılarına göre dağılımları ile kentin sürdürülebilir (sonraki nesillere korunarak aktarılabilir olan) mekansal alanları ve sınırlı gelişmelerin yer alabileceği alanların dağılımlarına yer verilerek gelecek planlama kararları ve üst ölçekli projeler için dikkat edilmesi ve aşılması gereken doğal eşikler belirlenmiş, konuya ilişkin haritalara ve açıklayıcı bilgilere 1/100.000 Ölçekli ÇDP Raporu'nda yer verilmiştir. "**Doğal Eşik Sentezi**" ve "**Mekansal Sürdürülebilirlik Sentezi**" başlıklı bu bölümler, raporun (**EK-2**) **398–415** sayfalarında yer almaktadır. Raporun "**İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar**" alt başlığı altında doğal eşiklere ve sürdürülebilirliği korunması gerekli alanlara ilişkin yer verilen vurgulamalar (**EK-2, sf. 410**) 3. köprü ve bağlantı yollarının geçtiği bu alanların korunmasının İstanbul için ne kadar vazgeçilmez olduğunu açıkça ortaya koymaktadır:

#### **"i. İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar**

*İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar; insan etkisi sonucu bozulduklarında doğal işlevlerini yerine getirmeleri mümkün olmayan veya işlevlerinin yeniden kazandırılması ancak yüksek maliyetlerle gerçekleşebilen, fakat hiçbir zaman ilk durumlarına yeniden getirilemeyen alanlardır. Bu alanlar İl genelinde yaşam kalitesinin güvencesi konumunda olup, İstanbul'un kendine yeterliliği açısından da vazgeçilemez öneme sahiptir.*

*Su kaynakları, ormanlar ve orman kaynakları ile insan ve diğer canlıların yaşamlarını devam ettirebilmeleri için gerekli temel hizmetleri, birbirlerini destekleyecek ve besleyecek şekilde sağladıkları gerçeğinden hareket ederek ve yörenin kırılğan coğrafyası göz önünde tutularak, İstanbul koşullarında en önemli yaşam destek sistemlerini su havzaları ve ormanlar oluşturmaktadır.*

*İstanbul'un içme ve kullanma suyunun kesintisiz sağlanmasının yanında, yörenin oldukça zengin biyolojik değerlerinin devamı için de yaşam kaynağı olan göller, barajlar ve sulak alanların işlevliği açısından vazgeçilmez olan havzalar, yine biyolojik çeşitlilik açısından büyük önem taşıyan ormanlar, işlevleri bozulmaması gereken en önemli doğal sistemleri oluşturmaktadır.*

*İşlevleri bozulmaması gereken alanlar kapsamında ele alınan diğer bölgeler ise, mekansal ve çevresel sürdürülebilirlik açısından birden çok işlevi bünyesinde barındıran ve İstanbul koşullarında toplam doğal üretkenliğin yüksek olduğu kesimlerdir. Bu kapsamda; önemli toprak kaynağı olma özelliği gösteren, bitki ve hayvan topluluklarına yaşam ortamı sağlayan, yer altı ve yerüstü su kaynakları barındıran ve böylelikle yaşamsal gereklerin birden fazlasını bünyesinde toplayan özel alanlar bulunmaktadır.*

*İşlevleri bozulmaması gereken alanlar kapsamında, diğer yaşam destek sistemlerinin işlevliğini sürdürülebilmesi için oluşturulması ve korunması gereken ekolojik koridorların bulunduğu da göz ardı edilmemelidir .....*

1/100.000 Ölçekli ÇDP ve 1/25.000 Ölçekli Nazım İmar Planı'na da altlık oluşturan bu haritalara dava konusu planda öngörülen 3. Boğaz Köprüsü ve çevreyolu bağlantıları işlendiğinde;

- **Doğal Eşik Sentezi bakımından** proje güzergahının Anadolu Yakası'ndaki bölümünün tamamı ve Avrupa Yakası'ndaki bölümünün de önemli bir kısmı -mutlak korunması gerekli doğal kaynak alanlarını da içinde barındıran- **önemli ekolojik alanlar üzerinde yer alırken**, Avrupa Yakası'ndaki mevcut yapılaşmış alanlar dışında kalan diğer bölümlerde ise **mutlak korunması gerekli doğal kaynak alanları üzerinde yer aldığından (EK-9)**,

- **Kentin Mekansal Sürdürülebilirliği bakımından** proje güzergahının Anadolu Yakası'ndaki bölümünün tamamı ve Avrupa Yakası'ndaki bölümünün de önemli bir kısmı **işlevleri bozulmaması gereken alanlar üzerinde yer alırken**, proje güzergahının Avrupa Yakası'nda kalan diğer bölümlerinin tamamına yakını ise **islah edilmesi gereken alanlar üzerinde yer aldığından (EK-10)**,

dava konusu planda öngörülen 3. Boğaz Köprüsü ve çevreyolu bağlantıları kent bütününde korunması gerekli bu doğal ve sürdürülebilir alanların hem ekolojik dengesini ve bütünlüğünü bozma hem de karayolu hareketliliğinden beslenerek merkezden kent çeperlerine, çevreyolu bağlantılı alanlara yönelik yeni yapılaşmaların önünü açma riskleri taşıdığından 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın iptali gerekmektedir.

**16.** İstanbul Boğazı'nın kuzey kesiminde yer alan "**İstanbul Boğazı Önemli Doğa Alanı**" sınırları içerisinde; Doğal Hayatı ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği (IUCN) kriterlerine göre nesli küresel ölçekte tehlike altında olan 13 bitki ve 1 sürüngen türü ile nesli ulusal ölçekte tehlike altında olan 30 canlı türü bulunmaktadır. Öte yandan 1979'da Bern'de imzalanan ve ülkemizin taraf olduğu "**Avrupa'nın Yaşama Ortamlarını Koruma Sözleşmesi**"nde korumayı taahhüt ettiğimiz 50 kuş türü ile **Avrupa Birliği Kuş Direktifi**'nde yer alan 23 kuş türünün yaşam alanları da yine kentin kuzey kesimlerinde yer almaktadır. Sarıyer'de yer alan Belgrad Ormanı ile birlikte İstanbul ve çevresindeki orman alanları, barındırdıkları bu ekosistemler nedeniyle dünyanın **Önemli Kuş Göçü Yoğunlaşma Alanları**'ndan olup, yüz binlerce su kuşu, yırtıcı ve ötücü kuş türüne göç döneminde ev sahipliği yapmakta ve bu özellikleri sayesinde İstanbul Boğazı, ülkemizde ve dünya üzerinde kuş göçünün en iyi izlenebildiği yerlerden biri sayılmaktadır. Dava konusu planın öngördüğü 3. Boğaz Köprüsü ve çevreyolu bağlantılarının yakın etkileşim içinde bulunacağı **İstanbul Boğazı Önemli Doğa Alanı** ve **Önemli Kuş Göçü Yoğunlaşma Alanları**, hem yol yapım çalışmalarının yaratacağı fiziksel tahribatla hem de başka fiziki yapılaşmaların baskısı altında kalacağı için bölge canlılarının doğal yaşama alanı ve ekosistemi bozulacağından 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın evrensel nitelikteki IUCN kriterlerine aykırılığı nedeniyle iptali gerekmektedir (**EK-7, sf.11**).

## **ULAŞIM BAKIMINDAN**

**17.** Dava konusu planda öngörülen ve yap-işlet-devret modeliyle ihaleye çıkarılacak olan 3. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları projesinin hem köprü işletim ekonomisinin projeyi üstlenecek olan yapımcı ve işletmeciler şirk(et)leri, hem de çevresindeki arazi gelişimlerinden yüksek kar hedefleyen şirket ve kişilerin beklentilerini karşılaması için ekonomik ve mali yapılabilişliğinin de tutarlı olması gerekmektedir. Diğer taraftan projeyi üstlenecek şirket ya da konsorsiyuma (Şirketler Birliği'ne) devlet tarafından belirli bir sayıda araç geçiş garantisi verilecek olması kamu kaynaklarının kullanımı bakımından dava konusu planın öngördüğü 3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yolları projesinin uygulanabilirliğinin belirlenmesini gerektirmektedir. Bu bakımdan İstanbul il sınırları içindeki otoyol ve köprü projelerinden sorumlu olan Karayolları 17. Bölge

Müdürlüğü'nce İstanbul'da 3. Boğaz Köprüsü yapımı için farklı geçiş alternatiflerinin etüt edilmesi amacıyla hazırlanan **"İstanbul 3. Çevreyolu Güzergahının Tespiti Konusunda Rapor"** başlıklı çalışmada Garipçe-Poyrazköy güzergahı için **"Etüt edilen güzergahın uzunluğu, uzun bağlantı yolları yapılması ihtiyacı, şehir içi trafiğinden trafik yükü almaması gibi şartlar sebebiyle; bu seçenekte hem mali, hem de ekonomik fizibiliteye ulaşılması mümkün görülmemektedir."** ifadesine yer verilmiş ve dava konusu planda öngörülen 3. Boğaz Köprüsü güzergahını otoyol mühendisliği ve ulaşım bütünlüğü içinde tercih edilmemesi gereken bir proje olarak tariflemiştir **(EK-11)**.

Öte yandan DPT'nin Ulaştırma Bakanlığı'na dava konusu planla ilgili olarak bildirdiği resmi görüşte, projenin çevresel ve ulaşım analizleri bakımından yetersizliklerini ve yeniden ele alınmasını belirttiği değerlendirmeler yanında projenin ekonomik ve mali yönüne ilişkin:

İşletmeyi üstlenecek olan şirket veya ortaklıkların geçiş ücretlerinden zarara uğrama ihtimallerinin karşılanması için devlet garantisi verilmesinin **"Kamu adına verilecek trafik garantilerinin daha gerçekçi ve kamunun çıkarlarını azami düzeyde gözetecek şekilde belirlenmesi gerekmektedir."** ifadesiyle yeniden değerlendirilmesi gerektiği açıkça belirtilmiştir **(EK-12)**.

Gerek Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nün konuyla ilgili rapor sonuçları gerekse DPT'nin dava konusu plana dair resmi görüşü, 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın başta ulaşım, ekonomik ve mali uygulanabilirliğinin olmadığını; kamu kaynaklarının kullanımı konusunda ciddi sorunlar içerdiğini ve yeniden ele alınması gerektiğini açıkça ortaya koyduğundan davaya konu planın iptali ve yürütmesinin durdurulması gerekmektedir.

**18.** Fatih Sultan Mehmet Köprüsü'nün yapımında öne sürülen "transit trafiğin kent içi trafikten arındırılarak kuzeye kaydırılması" gerekçesi, 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın da yapılma gerekçesi olarak Ulaştırma Bakanlığı'nca kamuoyuna açıklanmıştır. Bugün, İstanbul'un boğaz geçişlerindeki trafik hacimlerine bakıldığında transit trafiğin payının % 2-3'ü geçmediği ve ulaşım alanındaki uzmanların bu düşük trafik hacminin yeni bir Boğaz Köprüsü ve çevre yolu bağlantıları yapımını gerektirmeyecek düzeyde olduğunu belirtmiş olmaları, dava konusu planın bilimsel anlamda geçerli olmayan bir gerekçeyle yapılmaya çalışıldığını ortaya koymaktadır. Boğaz'da yapılan ikinci köprünün de (FSM) transit trafiğin kuzeye-kent dışına taşınması gerekçesiyle yapıldığı, ancak bugün kent içi ulaşım hizmet eder durumda olduğu ve kentsel yerleşim alanlarının kuzeye yönelmesine zemin hazırladığı düşünüldüğünde, bugün yeni bir köprü yapımı konusunda aynı gerekçenin gerçekçi ve kente yararı olmadığı açıktır.

İstanbul'da kent içi ulaşım sistemini olumsuz etkileyerek, iki yaka arasındaki köprü geçişlerini sürekli gündemde tutan yük taşımacılığındaki temel sorun, ağırlıklı olarak karayollarına bağımlı sistemlerin kullanılarak, deniz ve demir yolu kullanımı ve yatırımlarının kısıtlı tutulması ve lojistik odaklarının kent içinde kontrolsüz-dağınık bir şekilde bulunmasıdır. İstanbul'un mevcut ve gelecekte yapımı düşünülen lojistik odakları ile transit trafik odakları (limanlar, hava alanları, otoparklar gibi) bütüncül bir ulaşım sistemi içinde ele alındığında esas önceliğin, boğaz geçişlerindeki transit trafik yükünden çok, bu odak alanlarının kente ve bölgesel ulaşım ağına entegrasyonu olduğu anlaşılacaktır. Kentin gelecekteki bölgesel ve kıtalar arası ulaşımındaki etkinliğini kent içi trafiğini olumsuz yönde etkilemeden sağlayabilmesi için, deniz yolu ve raylı sistemlerin daha akılcı modellerle birlikte kullanımına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu açıdan bakıldığında transit trafiğin akılcı modellerle çözümünde karayolu taşımacılığını raylı sistemlerle buluşturan Ro-La ve yine karayolu taşımacılığını deniz ulaşımı ile buluşturan Ro-Ro taşımacılığının büyük bir önemi vardır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bir kuruluşu olan ve yük taşımacılığında karayolu sistemlerinin deniz yoluna entegre edilebildiği ulaşım çözümleri (Ro-Ro Sistemleri) üzerinde çalışan İstanbul Deniz Otobüsleri A.Ş. (İDO) raporuna göre; "**çevreye zarar vermeyen Ro-Ro taşımacılığı, amortisman giderleri, kaza riskinin azalması, zamandan ve yakıttan tasarruf, şoförün yıpranmasını önleme... ile birlikte düşünüldüğünde, tartışmasız en uygun seçenektir...**". İDO'nun Ro-Ro projesi ile birlikte Ulaştırma Bakanlığı'nca yapımı sürdürülen Marmaray Projesi'nin raporlarında da sistem devreye girdiğinde, mevcut iki köprüde yüzde 30'a yakın yoğunluk azalması yaşanacağı belirtilmektedir (**Ek-13**). 2 yıl içinde hizmete açılacak olan Marmaray hattında belirli saatler arasında transit yük akışı sağlanabilecek olması, karayolu yük taşımacılığının raylı sistemlere aktararak kent içi trafikten arındırılması (Ro-La sistemi) ve yine karayolundaki yük taşımacılığının deniz ulaşımına aktarıldığı (Ro-Ro) sistemlerinin İstanbul'a özgü kullanım avantajlarının olması, mevcut ulaşım altyapısı ve hizmet olanaklarıyla bir arada düşünüldüğünde kamu kaynaklarının kullanımının toplum yararını azami düzeyde gözetmesi ve dava konusu planın kentte yaratacağı çevresel ve fiziksel ve ekonomik zararların ortadan kaldırılması için 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın iptali gerekmektedir.

**19.** İstanbul'da 1950'li yıllardan bu yana kentsel ulaşım bakımından karayoluna bağımlı erişimin öncelikli pay ve yatırım şansı bulması ve bugün kentin genel ulaşımının %90'ının karayoluna dayalı olması, kent içi ulaşım ve Boğaz geçişlerinde deniz ve özellikle raylı sistemlere dayalı ulaşımın daha fazla yatırım ve hizmet imkanına sahip olmasını gerektirmiş ve bu gereksinim hem ÇDP'nin kentsel gelişim ve ulaşım politikalarında hem de İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü'nün Ulaşım Ana Planı çalışmalarında önemle vurgulanmıştır. Çünkü İstanbul Boğazı'nda yanlış yer seçimi ve yanlış proje nitelikleriyle her yeni köprü kısa bir süre sonra kendi trafik talebini yaratmakta ve bir süre sonra sağlayacağı yeni karayolu hareketliliğine dayalı gelişecek yeni yerleşim ve hizmet alanlarının da etkisiyle artacak olan ulaşım talebine yanıt veremez duruma gelmektedir. Örneğin, Boğaziçi Köprüsü'nün faaliyete geçtiği 1973 yılı ile 1974 yılı arasındaki bir yıl süresince boğazı geçen taşıt sayısı % 200, taşınan yolcu sayısı sadece % 4 artmıştır. Benzer bir durum 2. Köprü sonrasında daha da artarak yaşanmış ve 2. Boğaz Köprüsü (FSM) yapıldıktan sonra boğazdan geçen taşıt sayısı % 1180 artarken, yolcu sayısındaki artış sadece % 170 olmuştur (**EK-3, sf. 8-10**). Ulaşım biliminde bu ölçekteki köprü projeleri uzun vadeli kalıcı çözümler üretecek şekilde, kentsel yayılmayı tetiklemeyecek ve toplu ulaşım dayalı insan ve hizmet akışının sağlanmasına yönelik olarak planlanmaktayken, dava konusu proje ilk iki köprü örneğinde yaşanan olumsuz etkilerin yeniden yaşanmasını kaçınılmaz kılacak yanlış yer seçimi ve yanlış proje niteliğine sahiptir ve bu nedenle iki yaka arasındaki insan odaklı geçişlerden çok araç (özel otomobillerin ağırlıklı olduğu) geçişleri için yarar sağlayacak olması nedeniyle 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın iptali gerekmektedir.

**DELİLLER** : Davalı İdare tarafından verilen dava konusu 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı ve raporu ile plan hakkında Davalı İdarece alınmış karar, her türlü belgeyi ihtiva eden işlem dosyaları, keşif ve bilirkişi incelemesi ve her türlü delil.

**SONUÇ VE İSTEM** : Açıklanan ve Mahkemenizce re'sen saptanacak nedenlerle;

İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 17.06.2010 tarihinde kabul edilerek, 08.08.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından onaylanan ve 01.09.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesinde askıya çıkarılmış olan "1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın -pafta üzerindeki adıyla *1/25 000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nazım İmar Planı'nın*- öncelikle **YÜRÜTMENİN DURDURULMASI**na ve takiben **İPTALİ**ne karar verilmesini, yargılama

giderleri ve avukatlık ücretinin karşı yana yükletilmesine karar verilmesini saygılarımızla vekaleten arz ve talep ederiz.

**EKLER:**

**EK-1a-b-c)** Davacı Odaların itiraz dilekçeleri

**EK-2)** 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı (ÇDP) Raporu, ilgili bölümleri

**EK-3)** TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi-3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu, ilgili bölümleri

**EK-4)** 15.11.1995 Tarih ve 7755 Numaralı İlgili Kurul Kararı

**EK-5)** T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşilatı 9. Ulusal Kalkınma Planı / Yerleşme-Şehirleşme Özel İhtisas Komisyonu Raporu, ilgili bölümleri

**EK-6)** T.C. Başbakanlık Devlet Planlama Teşilatı 9. Ulusal Kalkınma Planı, ilgili bölümleri

**EK-7)** İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi Dekanlığı / 3. Köprü ve İstanbul Ormanlarına Etkileri Konusunda İ.Ü. Orman Fakültesi Tarafından Hazırlanan Rapor Özeti, ilgili bölümleri

**EK-8)** İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce hazırlanan ve 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda yer alan Doğal Yapı Tolerans Analizi Haritası'nın üzerine dava konusu planda önerilen 3. Boğaz Köprüsü güzergahının işlenmiş hali

**EK-9)** İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce hazırlanan ve 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda yer alan Doğal Eşik Sentezi Haritası'nın üzerine dava konusu planda önerilen 3. Boğaz Köprüsü güzergahının işlenmiş hali

**EK-10)** İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce hazırlanan ve 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda yer alan Mekansal Sürdürülebilirlik Sentezi Haritası'nın üzerine dava konusu planda önerilen 3. Boğaz Köprüsü güzergahının işlenmiş hali

**EK-11)** Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü / İstanbul 3. Çevreyolu Güzergahının Tespiti Konusunda Rapor, ilgili bölümleri

**EK-12)** Metin MÜNİR, Milliyet, 03 Eylül 2010 / Üçüncü köprü: DPT dersini iyi çalış öyle gel, diyor

**EK-13)** Oktay EKİNCİ, Cumhuriyet, 10 Mayıs 2010 / 3. köprü yerine Ro-Ro