

**YÜRÜTMENİN DURDURULMASI
TALEPLİDİR**

**İSTANBUL (). İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA
GÖNDERİLMEK ÜZERE
ANKARA NÖBETÇİ İDARE MAHKEMESİ BAŞKANLIĞI'NA**

21.01.2011/4237

DAVACI

- : 1) TMMOB Şehir Plancıları Odası (İstanbul Şubesi)
2) 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) 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 Meclisinin 16.06.2010 tarih ve 1394 sayılı kararı ile kabul edilen 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın 8.4.9.1 no.lu Plan Uygulama Hükmünde yapılan değişikliğin ve yeni ilave edilen 8.2.17 no.lu plan uygulama hükmünün öncelikle YÜRÜTMENİN DURDURULMASI ve İPTALİ istemimizdir.

BİLDİRİM TARİHİ

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

İTİRAZ TARİHLERİ

- : Şehir Plancıları Odası'nın 29.09.2010 tarih ve 2010/962 sayılı dilekçesi **(EK-1a)**
Çevre Mühendisleri Odası'nın 30.09.2010 tarih ve 2010/G-100 sayılı dilekçesi **(EK-1b)**

DAVA AÇMA EHLİYETİ YÖNÜNDEN

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Şehir Plancıları Odası ve (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 tüzelkişiliğini haiz oldukları belirtilmiş olup aynı zamanda kuruluş amaçları da tanımlanmıştır. Bu amaçlar, belli bir mesleğe mensup olanların müşterek ihtiyaçlarını karşılamak, meslekî faaliyetlerini kolaylaştırmak, mesleğin genel menfaatlere uygun olarak gelişmesini sağlamak, meslek mensuplarının birbirleri ile ve halk ile olan ilişkilerinde dürüstlüğü ve güveni hâkim kılmak üzere meslek disiplini ve ahlâkını korumak olarak tanımlanmışlardır.

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

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.

ESAS YÖNÜNDEN GEREKÇELERİMİZ

1- Bilindiği gibi, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı (ÇDP) İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 13.02.2009 tarihli toplantısında oy çokluğu ile kabul edilmiş, 15.06.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye (İBB) Başkanı tarafından da onaylanarak, 17.07.2009 tarihinde askıya çıkarılmıştı. İBB Meclisi'nin 16.06.2010 tarihli toplantısında ise, 1/100.000 Ölçekli ÇDP'nin Plan Uygulama Hükümleri üzerinde değişiklik yapılmış; oy çokluğu ile meclisin onayından geçen bu değişiklikle, 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, "**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 no.lu plan notu kabul edilmiştir. Bu plan notu ise, "**İlave Boğaz Geçiş ve güzergahları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir.**" şeklinde düzenlenmiştir.

Meclis karar metninde (EK-2) yer alan Şehir Planlama Müdürlüğü'nün 12.04.2010 tarih ve 2010-S/TN:2863390 sayılı yazısından anlaşıldığına göre, Şehir Planlama Müdürlüğü, söz konusu yeni plan uygulama hükmü ilavesi talebi ile ilgili olarak şu değerlendirmeyi yapmıştır:

"İlave Boğaz Geçiş ve güzergahları bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilmesi gereken bir konudur. Nitekim konuyla ilgili olarak 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Uygulama Hükümlerinin 8.4.9.1. maddesinde; '**Planda gösterilen stratejik düzeydeki uzun dönemli büyük ulaştırma projeleri ve kentin ana ulaşım sistemi, Plan'ın vizyon, amaç, hedef ve stratejileri ile sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde güzergah olarak belirlenmiştir. Plan'da ölçek sebebiyle gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, Plan'ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilebilecektir.**' denilmektedir.

Görüleceği üzere, Şehir Planlama Müdürlüğü, planlama ilkelerine, imar mevzuatına ve 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın ulaşım ile ilgili kararlarına ve yaklaşımlarına temelden aykırı olan yeni plan uygulama hükmü önerisini olumsuz gören bir yaklaşım göstermiş; bu çerçevede, 8.4.9.1. no.lu "Plan Uygulama Hükmü" ne de atıf yapmıştır. İBB Meclisi İmar ve Bayındırlık Komisyonu ise, bu görüşü dikkate almamış; ancak, atıf yapılan 8.4.9.1. no.lu Plan Uygulama Hükmü'nü ilave Plan Uygulama Hükmü ile uyumlu hale getirebilmek amacıyla, 8.4.9.1. maddenin ikinci cümlesindeki "**ölçek sebebiyle**" ibaresinin de iptal edilmesini oy çokluğu ile uygun görmüştür. İBB Meclisi de aynı şekilde Komisyonun oy çokluğu ile karara bağladığı bu önerisini oy çokluğu ile kabul etmiştir.

Yapılan bu değişikliklerle, planlama ilkelerine ve imar mevzuatına aykırı biçimde, planın getirdiği arazi kullanım kararları ile ulaşım kararları bütünselliği bozulmuştur. Plan Hükümleri'nin 8.4.9.1. maddesinden "**ölçek sebebiyle**" ibaresinin çıkarılmasıyla, 1/100.000 Ölçekli ÇDP'de yer almayan ve hatta planın reddettiği, kent bütününe ilgilendiren ulaşım kararlarının, planlama ilkelerine ve imar mevzuatına aykırı-üstten inmecı bir şekilde, uygulamaya geçirilebilmesinin yolu açılmıştır. İlave 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, alt ölçekli planlar üzerinden sadece gündemde olan 3. Boğaz Köprüsü'nün ve İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş'i'nin değil, istenildiği anda 4., 5., 6. v.b başka Boğaz geçişleri ve çevreyollarının da hayata geçirilmesinin yolu açılmıştır.

2- Çevre Düzeni Planlarının amacı, kapsamı ve niteliği imar mevzuatında açık ve net bir şekilde belirlenmiştir: 3194 sayılı İmar Kanunu'nun "Tanımlar" başlıklı 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." tanımı bulunmaktadır.

Çevre Düzeni Planlarına Dair Yönetmelik'in "Tanımlar" başlıklı 4. Maddesinde "**c) Çevre düzeni planı:** Ülke ve bölge plan kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen planı, ifade eder." hükmü yer almaktadır.

Son olarak, Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik'in Tanımlar başlıklı 3. Maddesinde "**10) Çevre Düzeni Planı:** 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 kullanılması 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 plandır." şeklinde tanımlanmaktadır.

Mevzuatta belirtildiği gibi çevre düzeni planları, çevrenin korunması esas alınarak, temel arazi kullanım kararları ile ulaşım kararlarını birlikte içerecek şekilde, karar ve hükümleriyle alt ölçekli planları yönlendirecek nitelikte hazırlanmalı ve alt ölçekli planlar da bu plana uymalıdır. 1/100.000 Ölçekli ÇDP'nin Uygulama Hükümlerinin 8.4.9.1. maddesinde de, "**Planda gösterilen stratejik düzeydeki uzun dönemli büyük ulaştırma projeleri ve kentin ana ulaşım sistemi, Plan'ın vizyon, amaç, hedef ve stratejileri ile sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde güzergah olarak belirlenmiştir. Plan'da ölçek sebebiyle gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, Plan'ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilebilecektir.**" denilerek, planın arazi kullanım kararları ve temel ulaşım kararlarının birlikte alındığı; kentin ana ulaşım sisteminin planda gösterilmiş olduğu; ancak "**ölçek sebebiyle gösterilmeyen**" ulaşım sistemi projelerinin alt ölçekli planlarda ÇDP'ye ilkesel ve planlama kararları bakımından uyumlu bir şekilde gösterilebileceği vurgulanmışken; yapılan dava konusu değişiklik ile bu plan uygulama hükmünde geçen "**ölçek sebebiyle**" ibaresi kaldırılarak, 1/100.000 Ölçekli ÇDP'de yer almayan her türlü temel ulaşım kararının, İmar Kanunu ve ilgili yönetmelikleri ile üst ölçekli plan kararlarını göz ardı ederek gündeme getirilip uygulanabilmesinin yolu açılmaya çalışılmıştır.

Yukarıdaki tanımlamalar bağlamında çok açık bir şekilde görülmektedir ki, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından onaylandığı iddia edilen çevre düzeni planı değişikliğinde yorum getirilemeyecek şekilde, mevzuata aykırı bir düzenleme yapılmıştır. Kentin makroformunu ve geleceğini şekillendirecek ve sonuçları itibarıyla bölgesel ve ülkesel

düzeyde etkileri bulunacak böyle bir kararın alt ölçekli planlara bırakılması; bilimsel olmanın yanında, açıkça hukuka da aykırıdır. Dava konusu çevre düzeni planı değişikliği ile aynı anda askıya çıkarılan, hukuki ve bilimsel olarak imar planı denmesi mümkün olmadığından Odamız tarafından ayrı bir davaya konu edilen "1/25.000 ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu Planı" adı altındaki belge de; dava konusu çevre düzeni planı plan notu değişikliği ile beraber değerlendirildiğinde, yapılan işlemlerin tümünün hukuksuzluğu daha net görülmektedir. Bu şekilde, dava konusu plan notu değişikliği ile hukuk yok sayılırken, şehir planlama ve ulaşım bilimlerinin gösterdiği bilimsel veriler, şehircilik ilke ve esasları da görmezden gelinmektedir.

Görüldüğü gibi, dava konusu plan notlarının içerisinde yer alan **"...alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilebilecektir."** ibaresi şehircilik ilkeleri ve planlama esaslarına tamamen aykırıdır. Bunun yanında hukuka aykırılığı açık olan dava konusu plan notu ile atıfta bulunulan alt ölçekli planlar da, herhangi bir şekilde yürürlükte değildir. Üçüncü boğaz köprüsünün güzergahını ilgilendiren dava konusu plan değişikliği ile birlikte, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde aynı tarihte (01.09.2010) askıya çıkarılan " 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı" da; sadece güzergah belirtmesi ve güzergah planının imar mevzuatımızda yer almaması nedeniyle hukuken, mesleki ve bilimsel olarak plan denemeyecek bir "belge" niteliğindedir. Bu nedenlerle kendisi gibi atıfta bulunduğu alt ölçekteki planlar da, hukuka aykırı olan dava konusu plan değişikliğinin ivedilikle iptali gerekmektedir.

Ayrıca, söz konusu 1/100.000 Ölçekli ÇDP'nin Plan Uygulama Hükümleri'ne yapılan yeni ilavede yer alan "Boğaz geçiş ve güzergahları" ise, 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 bırakılması çevre düzeni planını işlevsiz kılmakta ve planlar arası hiyerarşiye aykırı düşmektedir.

ÇDP'de yer almamasına ve açıkça sakıncalı bulunarak reddedilmesine karşın, yapılan plan notu tadilatı ve ilavesi ile ilave Boğaz geçiş ve güzergahlarının değerlendirilmesinin alt ölçekli planlara bırakılması, alt ölçekli planlarda Çevre Düzeni Planı'na aykırı kararların alınmasının önünü açmıştır. Şöyle ki, dava konusu Meclis kararından bir gün sonra, 17.06.2010 tarih ve 1473 sayılı İBB Meclisi Kararı ile **1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın** İstanbul İli sınırları içerisinde kalan kısmını içeren 1/25.000 ölçekli plan teklifinin onaylandığı görülmektedir. Oysa bu plan, üst ve uyulması zorunlu olan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na açıkça aykırıdır.

3- 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı 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 değişikliğin ve ilavenin plana ve plan raporuna açıkça aykırı olmasının bu bütünlüğü, planı işlevsiz kılacak biçimde parçaladığı açıktır. 1/100.000 Ölçekli ÇDP'de üçüncü bir karayolu Boğaz geçişine ve otoyoluna kesinlikle yer verilmemekte; planın raporunda, karayolu ulaşımının ve karayolu Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde yarattığı tahribat açık biçimde vurgulanmakta ve en önemlisi de yeni bir karayolu Boğaz geçişi kesinlikle reddedilmektedir.

15.06.2009 tasdik tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda yer alan ulaşım ve karayolu boğaz geçişleri ile ilgili şu değerlendirmeler bu durumu açık bir biçimde ortaya koymaktadır (**EK-3**) :

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

.....

Görüleceği üzere, İBB Meclisi'nce onaylanan 1/100.000 Ölçekli İstanbul ÇDP Uygulama Hükümleri'nde yapılan değişiklikler ve ilave edilen Uygulama Hükümleri yukarıda ilgili bölümlerine atıfta bulunulan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na açıkça aykırıdır. Bu durum, planlama ilkelerine ve imar mevzuatına aykırı biçimde, arazi kullanım kararları ile ulaşım kararları bütünselliğinin bozulmasına neden olmuştur. Son derece açık bir biçimde, söz konusu Plan Uygulama Hükümleri değişikliği ve ilave hüküm öncelikle yapımı düşünülen 3. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları ile benzer nitelikleri taşıyan İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş projelerinin hayata geçirilmesi için planlama ve imar hukukunun yaptırımlarını işlevsiz bırakan bir usulsüzlük niteliğindedir. Planın kendisini işlevsiz kılacak, alt ölçekli planlarda aykırı kararlar alınmasının önünü açacak olan bu Plan Uygulama Hükümleri değişikliği ve ilave Plan Uygulama Hükümü, imar hukukuna ve planlama ilkelerine açıkça aykırıdır.

4- Ana ulaşım kararlarında **üçüncü bir Boğaz köprüsüne yer verilmeyen** ve kesin bir dille karşı politikaların savunulduğu ÇDP'de, ulaşım başlığı altında yapılan analiz tablosunda 3. Köprü Projesi "**tepeden inme merkezi proje**" olarak ifade edilirken, dava konusu 1/100.000 Ölçekli ÇDP'de 3. Köprü Projesi'nin yapımına imkan tanımak amacıyla yapılan plan notu değişiklikleri, planın ulaşım dair ilkesel yaklaşımları, plan bütünlüğü ve öngörülerini ile bütünüyle çelişen bir durum yaratmaktadır. Bu plan notu değişiklikleri ile hem 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı ilkesel ve içerdiği plan kararı bakımından aykırı düştüğü ÇDP'ye uygun hale getirilmeye çalışılmıştır. Ancak ÇDP, hem 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı hem de bu otoyol güzergahının işleneceği diğer tüm planlara aykırı bir temel ulaşım ve boğaz geçişi yaklaşımını benimsediğinden, değişen plan notları bu ilkesel ve bilimsel yaklaşımların, öngörülerin ve yeni bir köprü geçişine karşı ÇDP'nin savunduğu argümanların gerçekliğini ve geçerliliğini ortadan kaldırmayacağı için aynı konuda zıt plan kararlarını içeren üst ve alt ölçekli planların birbirine uygun hale getirilmesi hem kentsel planlama ve ulaşım hem de imar hukuku bakımından aykırılık yaratmaktadır.

5- İBB Meclisi'nce 17.06.2010 tarihinde onaylanan 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın yürürlükteki 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na uygun hale getirilmesi için İBB Meclisi'nce kabul edilen **1/100 000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın 8.4.9.1 no.lu Plan Uygulama Hükümü üzerinde yapılan değişiklik ve yeni ilave edilen 8.2.17 no.lu Plan Uygulama Hükümü** 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. İBB tarafından hazırlanarak 17.06.2010 tarihinde İBB Meclisi'nce onaylanan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'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." (EK-3, sf.668) ifadesiyle açıkça ortaya koyulan geçmiş kentsel gelişim süreçleri ve geleceğe yönelik planlama (arazi kullanım-ulaşım ilişkisi bakımından da) kararları, 3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarınının yapımına imkan tanıyan 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın söz konusu İstanbul Çevre Düzeni Planı'na -taban tabana zıt olmasına rağmen- uygun hale gelmesini sağlamak için İBB Meclisi'nce onaylanan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın 8.4.9.1 no.lu Plan Uygulama Hükümü üzerinde yapılan değişiklik ile yeni ilave edilen 8.2.17 no.lu Plan Uygulama Hükümü ile çelişmekte ve aykırı düşmektedir.

6- Bütün bunların yanısıra dava konusu plan notu değişikliğinin yürürlüğe girmesinde de usulen ciddi hatalar yapılmış olduğu ortadadır. Bilindiği üzere "Çevre Düzeni Planı" yapma yetkisi Çevre ve Orman Bakanlığı'nda, "İl Çevre Düzeni Planı" yapma yetkisi Belediyeler ve İl Özel İdarelerinde olduğu hususunda tereddüt bulunmamaktadır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin dava konusu çevre düzeni planınının yapımı için Çevre ve Orman Bakanlığı ile bir protokol yaptığı ve bu şekilde yetki aldığı bilinmektedir. Keza dava konusu çevre düzeni planınının kapsadığı alanın bir kısmında yetki Bakanlıktadır.

Bu aşamada dava konusu plan notu değişikliği için Çevre ve Orman Bakanlığı'nın onayı alınmadan askı süreci sonucunda plan yürürlüğe konmuştur. Dava konusu plan notlarını onama yetkisi İstanbul Büyükşehir Belediyesinde değil, Çevre ve Orman Bakanlığı'ndadır. Bu nedenle, yürürlüğe konduğu iddia edilen çevre düzeni planı değişikliğine ilişkin işlemler ve plan onama süreci Bakanlık onayı alınmadığından tamamlanmamıştır ve dava konusu çevre düzeni planı değişikliği açıkça hukuka aykırıdır.

DELİLLER : Davalı İdare tarafından verilen dava konusu çevre düzeni planı değişikliği ve raporu ile plan değişikliği 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 resen saptanacak nedenlerle;

İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinin 16.06.2010 tarih ve 1394 sayılı kararı ile kabul edilen 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın 8.4.9.1 no.lu Plan Uygulama Hükümünde yapılan değişikliğin ve yeni ilave edilen 8.2.17 no.lu plan uygulama hükümünün 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-1) İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na davayı Odalarca verilen itiraz dilekçeleri

Ek-2) 16.06.2010 tarihli İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi karar metni

Ek-3) 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nun ilgili bölümleri