

Tarih: 29.09.2010
Sayı: 2010/ 961

İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI
İMAR VE ŞEHİRCİLİK DAİRE BAŞKANLIĞI
Şehir Planlama Müdürlüğü'ne

Konu: İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisince 17.06.2010 tarihinde onaylanarak 01.09.2010 tarihinde askıya çıkarılan 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) planına itiraz.

- Bu ulaşım planının yapılma amacı kentin transit trafik yükünün kuzeye kaydırılması olarak ifade edilmiştir. Bugün bile **transit trafiğin boğaz geçişlerindeki payı sadece % 2 dolayındadır** ve bu düşük oran, 6 milyar dolarlık yeni bir köprü ve bağlantı yolları yapımı için kesinlikle yeterli bir transit trafik talebi değildir. Ayrıca, bu transit trafiğin deniz ve demiryolları üzerinden geliştirilecek daha ekonomik ve çevre dostu çözümlerle köprülerden, kent içi trafikten arındırılması mümkün iken, yeni bir köprü'nün transit trafik için savunulması tutarsız ve savunulamaz olduğundan,
- Ana ulaşım kararlarında üçüncü bir Boğaz köprüsüne yer verilmeyen ve kesin bir dille karşı politikaların savunulduğu 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda (ÇDP) 3. Köprü Projesi'nin **"tepeden inme merkezi bir proje"** olduğu ve kent için **"tehdit"** niteliği taşıdığı ifade edilmişken, (ÇDP)'de yer alan temel ulaşım politikalarına ve tespitlerine uymak zorunda olan 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) planı, hem bu ilkeye temelden aykırı bir niteliğe hem de ÇDP'de öngörülen yakalar arası nüfus ve yapılaşma dengesine ve kuzey kesimdeki ekolojik bütünlük alanlarına tehdit oluşturduğundan arazi kullanım kararlarına da aykırı bir niteliğe sahip olduğundan,
- 3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yolları yapıldığı takdirde, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve TEM güzergahı boyunca yaşanan **"orman niteliğini yitirdiği gerekçesiyle"** bazı alanların orman sınırları dışına çıkarılması ve yapılaşmaya açılması yönünde baskılar artacağından (Anadolu Yakası'nda, TEM Otoyolu'nun geçtiği bölgede, orman niteliğini yitirdiği gerekçesiyle 11.856 hektar alan orman sınırları dışına çıkarılmıştır),
- Marmaray projesinin tamamlanması, yapım aşamasındaki diğer raylı sistem projeleri ve toplu ulaşım yatırımlarının uygulamaya konulması ve entegrasyonu sağlandığı taktirde yeni bir karayolu köprüsü ihtiyacına gerek kalmayacaktır. Marmaray'ın fizibilite raporlarında yer alan **"Marmaray'ın işletmeye geçmesiyle birlikte Boğaziçi'ne artık yeni bir köprü ihtiyacının da ortadan kalkacağı"** ifadesi bu durumu daha net açıklamaktadır. Bilimsel anlamda yeni bir

köprü ihtiyacı olduğu takdirde kentin iki yakası arasında raylı sistemleri birleştiren ve metro ağıyla bütünleşerek yüksek kapasiteli bir demiryolu tüp tüneli geçişinin sağlanmasıyla günde en az 1.5 milyon yolcunun taşınması ve köprülerdeki otomobil geçişlerine alternatif yaratılması sağlanabilir. Raylı sisteme dayalı bu geçiş, boğaza 3. bir karayolu köprüsü yapılmasına karşı olan çok sayıda bilim insanının da desteklediği, aynı zamanda İBB Şehir Planlama Müdürlüğü'nün boğaz geçişlerindeki önerileri arasında yer alan bir projedir ve maliyeti yapımı düşünülen 3. köprü projesinin ¼'ü kadardır. Mevcut proje ve kaynakların daha etkin kullanımı ve toplu ulaşımın entegrasyonu sağlandığında yeni bir karayolu köprü geçişi ve otoyoluna dönük ihtiyaç ortadan kalkacağından,

- 3. köprü güzergahının tespiti amacıyla Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nce hazırlanan etüt raporunda Kuzey Marmara Otoyolu Güzergahı ve Boğaz geçişi 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.”** ifadesiyle bu projeyi bilimsellikten ve yapılabiliğinden uzak bulduğu için
- Köprü ve bağlantı güzergahları için düşünülen kamulaştırma işlemi sonucunda hattın geçeceği ve doğrudan/koşulsuz etkilenecek olan bölgede 680 ha doğal sit alanı, 931 ha tarım alanı ve 2,5 milyondan fazla ağaç barındıran 1453 ha'lık orman alanı tamamen yok olacağından,
- Ekolojik yaşam alanlarını ve biyoçeşitliliği tehdit eden etkenlerin başında, büyük yaşam ortamlarının yapılacak yollar ile daha küçük yaşam ortamlarına bölünmesi, bu nedenle de söz konusu ortamların kullanım şekillerinin değişmesi geldiğinden,
- Hava kirliliğine yol açan atıklar bakımından değerlendirildiğinde ise taşıt egzozlarının kirlenici payı (% 47), sanayi ve evsel atıkların toplam kirlenici payından (% 35) bile daha fazladır. Bu bakımdan kuzeyde yeni bir karayolu köprüsü ve uzun bağlantı yolları nedeniyle artacak trafiğin gürültüsü ve egzoz salımı hem bu bölgelerde yaşayan canlıların yaşam alanlarını terk etmesine hem de kentsel alanlardaki yaşam kalitesinin düşmesine neden olacağından,
- Kuzeyde yeni bir otoyol, köprü ve bağlantı yollarını içeren bu plan, kuzeyde yer alan su havzaları, orman alanları, 2B alanları, özel orman alanları, kırsal karakterli yerleşimler ve uydu kent yerleşimleri üzerindeki yapılaşma ve nüfus baskısını arttıracığından kentin sağlıklı ve sürdürülebilir yaşam dengesini ortadan kaldıracak fiziksel dönüşüm riski taşıdığından,

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde 01.09.2010 tarihinde askıya çıkarılan **1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) planına;** yasal hakkımız saklı kalmak kaydıyla itiraz ediyor, plan değişikliğinin iptal edilerek konunun tekrar değerlendirilmesi için gereğinin yapılması isteğimi, bilgilerinize sunarız.

Saygılarımla,

Akif Burak ATLAR
Şube Sekreteri