

Tarih: 27.08.2010
Sayı: 2010/ 914

**KOCAELİ BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE
BAŞKANLIĞI'NA**

Konu: İstanbul'a yapılacak olan 3.Boğaz Köprüsü'nün bağlantısı olan Kuzey Marmara Otoyolu Projesi'nin ilimizi kapsayan kısımlarının onaylanarak askıya çıkarılması üzerine konu hakkındaki itirazımız.

A.)GENEL OLARAK.

- 1.) Bilindiği üzere İstanbul'a yapılacak olan 3.Boğaz Köprüsü'nün bağlantısı olan Kuzey Marmara Otoyolu Projesi, Tekirdağ'dan Sakarya'ya uzanmakta, İstanbul'da Kınalı'dan başlayarak, Boyalık beldesinin kuzeyi, Belgrat Ormanlık alanının bir bölümü, Garipçe, Poyrazköy, Ballica ile Kocaeli sınırlarına ve sonrasında Sakarya iline kadar ulaşmaktadır.

İstanbul Boğazı'na 1973 yılında yapılan ilk köprü, 15 yıl sonra 1988 yılında açılan 2. köprü'nün ardından; 1990 yıllar ile tartışılmaya başlanan, ancak sonraki yıllarda uygulamaya geçirilememiş olan 3. köprü tartışmaları dava konusu plan ve projeler ile somutlaşmıştır.

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.

- 2.)Proje Kocaeli sınırlarında; Gebze (Balçık, Pelitli), Dilovası (Çerkeşli, Demirciler), Körfez, (Kalburca, Dereköy, Belen) Derince, (Toylar köyünün güneyi), İzmit (Kabaoğlu, Sekbanlı, Sepetçi, Yassıbağ, Bayraktar köyünün güneyi, Emirhan, Biberoglu, Gedikli, Karaabdülhan, Kurttepe, Avluburun, Eşmeahmediye köyü) ile Kartepe İlçesi'nden geçerek Sakarya Akyazı'ya, oradan da tekrar TEM'e bağlanacak şekilde planlanmıştır.

2. köprü'nün yapımında öne sürülen “transit trafiğin kent içi trafikten arındırılarak kuzeye kaydırılması” gerekçesi bu kez 3. Köprü Projesi için de savunulan tek gerekçedir. Fakat 3. Köprü'nün yapımı ile birlikte Sakarya'dan başlayarak Kocaeli ve İstanbul'da devam eden ve Garipçe –Poyrazköy arasında yapılacak köprü ile Boğaz geçişi tamamlanan güzergahın transit araç trafiğini taşımayacağı ve bu güzergahın her üç kentte de kendi trafiğini yaratacağı açıktır.

- 3.) İlk iki köprü deneyimi de göstermektedir ki; yapılacak olan üçüncü köprü yeni yerleşim yerlerinin açılmasına ön ayak olacak ve güzergâhın geçtiği kentlerin kent makroformlarını, doğal kaynaklarını, tarım ve orman alanlarını onarılamaz şekilde tahrip edecektir. Bu anlamda üst ölçekli planlarda, hatta ülkesel ölçekte stratejilerin

belirlendiği kalkınma planlarında yer alması gereken böylesine bir yatırımın hiçbir plan ya da belgede adı geçmemektedir.

4.) Fakat plan ve proje çalışmaları ile böylesine önemli bir karar,her nedense ; üst ölçekli planlara aykırı şekilde gündeme getirilmekte ve onaylanmaya çalışılmaktadır.

- Sakarya Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 3. Köprü devamındaki Otoyol ile Bağlantı Yolları'nı da içeren, 'Kuzey Marmara Otoyolu Projesi'ni onaylayarak Sakarya Büyükşehir Belediyesince 19.03.2010 – 19.04.2010 tarihleri arasında askıya çıkarıldığı, Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. Çevreyolu ve Boğaz Geçişi dahil) projesine ait 1/25.000 ölçekli güzergah planı ve 1/5000 ölçekli anayol ve bağlantı yolları projesine askı süresinde itiraz edildiği ve iptal davası yoluna gidilerek YÜRÜTMİYİ DURDURMA taleplerinde de bulunulduğu öğrenilmiştir.
- İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi, 3. Köprü devamındaki Otoyol ile Bağlantı Yolları'nı da içeren, 'Kuzey Marmara Otoyolu Projesi' 1/25.000 ölçekli planlara işlenmesini onaylamıştır, planlar askıya çıkarılmıştır.
- Kocaeli Büyükşehir Belediye Meclisi, 3. Köprü devamındaki Otoyol ile Bağlantı Yolları'nı da içeren, 'Kuzey Marmara Otoyolu Projesi' 1/50.000, 1/25.000 ve 1/5.000 ölçekli planlara işlenmesini onaylamıştır, planlar askıya çıkarılmıştır.
- İş bu planlara şimdi belirtilen gerekçelerle askı süresi içersinde itiraz edilmekte ve itiraz gerekçelerimizin başkanlık makamınca değerlendirilmesi ile hatalardan uzak durulması hedeflenmektedir.

B. TEKNİK AÇIDAN:

1. Kocaeli'de neredeyse kent merkezinde sayılabilecek; Sipahiler, Solaklar, Durhasan, Bayraktar, Sapakpınar, Eseler, Uzunbey, Emirhan, Biberoğlu 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.
2. 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 denenilen telafisi mümkün olmayacak bir çevresel risk taşımaktadır.

3. Bölge ve ülke planlarının bulunmadığı ülkemizde, ülke planı yerine geçecek olan kalkınma planlarına baktığımızda,
 - a. 1968-1972 2. Beş Yıllık Kalkınma Planında,
"İstanbul çevre yolları ve boğaz geçişi projesi..... ele alınacaktır." denmektedir ve buna istinaden boğaz köprüleri yapılmıştır.
 - b. 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 geçişe hizmet vermekte olan iki köprü yanında üçüncü bir geçişe ihtiyaç bulunmaktadır." demekle birlikte, Kuzey Marmara otoyolundan bahsedilmemekte ve 8. 9. Kalkınma Planlarında da Kuzey Marmara Otoyolu projesine dair bir karar bulunmamaktadır.

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 ve şehircilik ilkelerine aykırıdır.

C.) PROJENİN KENTTE YARATACAĞI SORUNLAR

- 1.)Projenin ülkemizde yaratacağı sorunların da belediye başkanlığı tarafından dikkatle değerlendirilmesi ile ilgili yerleri uyarmasının bir görev olduğu düşünülmektedir. Ayrıca yukarıda belirtilmeye çalışılan teknik eksikliklerin de değerlendirilmeye esas alınacağı düşünülmekte olup ;bunun dışında bir sorumluluk duygusu içersinde bu uygulamanın

kentimizde/ Kocaeli de oluşturacak sorunları da itirazlarımızda belirtmek bir görev olarak kabul edilmiştir.

Projenin Kocaeli’de yaratacağı çevresel sorunlara bakıldığında da yapılması planlanan yol inşaatı ile birlikte yaratılacak tahribatın geri dönüşü mümkün olmayan zararlara neden olacağı görülmektedir.

SÖYLE Kİ :

- 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.
- 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.
- Özellikle birinci derecede tarım alanlarının tahribi kabul edilemez bir durum olmakla itiraz ve sunulan bilgilerin değerlendirilmesi ile itirazımız doğrultusunda işlem yapılması talep edilmektedir.

Yukarıdaki açıklamalarımız çerçevesinde, hem usul, hem fonksiyon hem de yapılaşma koşulları açısından ciddi sakıncaları olan ve kamuyu zarara uğratması kaçınılmaz olan söz konusu plan değişikliğine itirazlarımızı sunar; diğer itirazlarımıza ilişkin yasal haklarımız saklı kalmak kaydıyla, plan değişikliğinin iptal edilerek konunun tekrar değerlendirilmesi için gereğinin yapılması isteğimizi bilgilerinize sunarız.

Saygılarımızla,

Akif Burak ATLAR

TMMOB Şehir Plancıları Odası
İstanbul Şube Sekreteri