

YÜRÜTMENİN DURDURULMASI TALEPLİDİR.

DANIŞTAY 6. DAİRESİ BAŞKANLIĞI'NA

DAVACILAR : 1) TMMOB Çevre Mühendisleri Odası (İstanbul Şubesi)

VEKİLİ : Av. Emre Baturay ALTINOK

Üsküp Cad. (Çevre Sok) No: 22/7 Çankaya/ ANKARA

Tel: 0.312.4280501- Faks: 0.312.4280311

2) DAVACI: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası (İstanbul Şubesi)

VEKİLİ : Av. Taner SAVAŞ

Kayışdağı Cad. Karaman Çiftliği Yolu Eston Çamlıevler /Sahilçam D:24
İçerenköy-Ataşehir/İstanbul

3) DAVACI: TMMOB Mimarlar Odası (İstanbul Büyükşehir Şubesi)

VEKİLİ : Av. Ş. Can ATALAY

Kemankeş Caddesi No: 31 Karaköy / İstanbul

4) DAVACI: TMMOB Şehir Plancıları Odası (İstanbul Şubesi)

VEKİLİ : Av. Koray CENGİZ

Cinnah Cd. Farabi Sk. No:38/4 Çankaya/ ANKARA

DAVALILAR : Bayındırlık ve İskan Bakanlığı

Ankara

DAVA KONUSU : Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca hazırlanan ve 23.02.2011 tarih onaylı 1/5000 Ölçekli İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi Nazım İmar Planı ile Fatih, Üsküdar, Kadıköy ve Zeytinburnu 1/1000 Ölçekli İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Uygulama İmar Planları'nın İPTALİ ve öncelikle YÜRÜTMENİN DURDURULMASI istemidir.

PLANLARIN ASKIYA ÇIKIŞ

ve İNİŞ TARİHLERİ : İstanbul Büyükşehir Belediyesi / 06.04.2011 – 06.05.2011

Fatih Belediyesi / 10.03.2011 – 11.04.2011

Zeytinburnu Belediyesi / 03.03.2011 – 04.04.2011

USUL HAKKINDA AÇIKLAMALAR :

I. EHLİYET HAKKINDA :

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği'ne (TMMOB) bağlı davacı Odalar, 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 odalarıdır. 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.

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.

II. SÜRE HAKKINDA :

Dava konusu planlara itiraz edilmemiş, askıdan indikten sonra 60 günlük dava açma süresi içerisinde dava açılmaktadır.

Söz konusu planlar İmar Kanunu'nun 9. maddesine dayanarak Bakanlıkça hazırlanmış ve ilgili Belediyelerde sadece askıya çıkarılmıştır. Bu nedenle davalı Bakanlığın işlemine karşı Daireniz nezdinde dava açılmıştır.

ESAS HAKKINDA AÇIKLAMALAR :

DAVA KONUSU İŞLEM İLE İLGİLİ AÇIKLAMALAR :

Avrasya Tüneli projesi işi, DLH tarafından 30 Aralık 2006 tarihinde Yap-İşlet-Devret Modeli ile ihaleye çıkarılmış; 30 Haziran 2008 tarihinde gerçekleştirilen uluslararası ihaleyi Türk-Kore ortak girişimi kazanmış ve yüklenici firma ile 13 Ocak 2009 tarihinde ön sözleşme imzalanmıştır. Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım AŞ (ATAŞ) adını alan ortaklık ile Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) arasında Avrasya Tünel Projesinin Yapımı, İşletimi ve Devri (YİD) için 25 Şubat 2011'de uygulama sözleşmesi imzalanmıştır. YİD Sözleşmesi şartları gereğince ATAŞ, projenin ayrıntılı tasarımı ve inşaatını yüklenicek ve ardından 25 yıl, 11 ay ve 9 gün süreyle tünelin işletimi ve bakımından sorumlu olacak, bu süre dolduktan sonra da tünel DLH'ye devredilecektir. Bu

projenin temeli ise, sözleşmeden 1 gün sonra, 26 Şubat 2011 tarihinde, Başbakan'ın katılımıyla atılmıştır.

İmar Kanunu'nun 9. maddesine dayanarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından hazırlanan dava konusu planlardan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde, 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planları ise ilgili ilçe belediyelerinde (Fatih, Zeytinburnu, Üsküdar ve Kadıköy) askıya çıkarılmıştır.

Askıya çıkarılan planlarda "*İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi*" olarak da anılan *Avrasya Tüneli Projesi*, Avrupa Yakası'nda Kazlıçeşme köprülÜ kavşağından, Anadolu Yakası'nda ise Göztepe-Uzunçayır köprülÜ kavşağından başlayarak Kazlıçeşme ile Göztepe'yi yol genişletme, yaklaşım tünelleri ve ana tünel geçişleriyle bağlayacak olan ve sadece lastik tekerlekli araçların geçişine imkan tanıyan bir karayolu boğaz geçişidir. Yıllık 25 milyon araç geçişi garantisıyla ihale edilen projenin buna bağlı olarak günlük 68,5 binlik araç geçişini sağlaması gerekmektedir. 5,4 km.si Boğazı deniz altından geçen toplam 14,6 km'lik uzunluğa sahip proje kapsamında;

- Avrupa yakasında mevcut sahil yolunun (Kennedy Caddesi) deniz tarafına, Anadolu yakasında da mevcut E-5 yoluna ikişer şerit eklenerek her iki yol hattı da 8 şeride çıkarılacak,
- = Biri gidiş, diğeri geliş olmak üzere iki katlı tek bir ana tünel hattından oluşan boğaz geçişinin her iki yakada da birer havalandırma bacası yer alacak
- Tünel yalnızca küçük otobüs, minibüs ve otomobillerin kullanımına izin verilecek şekilde tasarlandığından İETT ve Özel Halk Otobüsleri, kamyon ve benzeri boyutlara sahip diğeri motorlu araçlar ile motosiklet ve bisikletler bu tüneli kullanamayacak,
- Haydarpaşa ile Kumkapı arasındaki ana tünel, denizin altındaki ana kaya içinden 12,5 m. çapındaki tek bir tünel hattı boyunca % 5 eğimle geçirilecek,
- = Tünelin her iki katı da 2x2 şeritli ve serbest gabarisi 3 metrelik yollarla geçilecek,
- Yenikapı'da 1 kavşak düzenlemesi ve projenin Avrupa yakasında kalan kısmında 5 U dönüşü yapılacak,
- Anadolu yakasında Eyüp Aksoy ve Uzunçayır'da 2 kavşak düzenlemesi yapılacak,
- Biri Anadolu Yakası'nda (Selimiye Kışlası'nın doğu kulesi karşısında) ve diğeri Avrupa Yakası'nda (Sultanahmet-Çatladıkapı önünde) olmak üzere iki adet havalandırma bacası yer alacaktır.

HUKUKA AYKIRILIKLAR _____ :

I. DAVA KONUSU İDARİ İŞLEMLER İMAR MEVZUATINA AYKIRIDIR

1) Dava konusu planlarda yer alan Avrasya Tüneli Projesi güzergahı, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli halihazır haritalar üzerine işlenmiş ve "1/5.000 Ölçekli İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi

Nazım İmar Planı" ile "1/1000 Ölçekli İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi Uygulama İmar Planı" şeklinde adlandırılarak işlem görmüştür. Ancak, adlarına "nazım imar planı" ve "uygulama imar planı" denilmiş olsa da, dava konusu planlar İmar Kanunu'nda yer alan plan tanımları ile örtüşmeyen, üzerinde tek bir arazi kullanım kararının bile yer almadığı, sadece ve sadece tünel geçişi ve bağlantı yollarının gösterildiği bir güzergah şeması niteliği taşımaktadır.

3194 s. İmar Kanunu'nun 5 maddesindeki tanımlardan da anlaşılacağı üzere Nazım İmar Planları'nın yerleşim alanları üzerindeki temel arazi kullanım kararları ile bu kararlara dayalı ulaşım sistemlerini bir arada içermesi ve uygulama imar planlarının da üst ölçekli ve rehberi niteliğindeki Nazım İmar Planları'nın ortaya koyduğu esaslara göre hazırlanması gerekmektedir. Bu çerçevede, dava konusu Boğaz geçişi projesinin başta Tarihi Yarımada olmak üzere, **geçtiği bölgelerin imar planları çerçevesinde ele alınarak, bu alanların arazi kullanım kararları ile birlikte değerlendirilmesi** gerekmektedir. Ancak, adlarına "nazım imar planı" ve "uygulama imar planı" denilmiş olsa da, İmar Kanunu'ndaki plan tanımları ile hiçbir ilgisi olmayan dava konusu planlar, etrafından tümüyle soyutlanmış, sadece ve sadece tünel geçişi ve bağlantı yollarının gösterildiği bir güzergah şemasıdır ve bu nedenle İmar Kanunu'na aykırıdır.

2) Avrasya Tüneli Projesi'nin işlendiği imar planlarının Fatih ilçesi sınırlarında kalan, yani Kentsel ve Tarihi Sit Alanı olarak tescilli Tarihi Yarımada içindeki kısmı, plansız alanda kalmakta ve bu alanlara ilişkin geçerli bir geçiş dönemi yapılanma koşulu da bulunmamaktadır.

Projenin Fatih İlçesi sınırları içinde kalan kısmında daha önce, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada (Eminönü - Fatih) Koruma Amaçlı Nazım İmar Planının uygun bulunduğuna ilişkin 26.01.2005 tarih ve 399 sayılı kararı, İstanbul 8. İdare Mahkemesi tarafından 2006/388 E. sayılı dosyasında usul yönünden iptal edilmiştir. Aynı şekilde İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 1/1000 ölçekli Fatih Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planının uygun bulunduğuna ilişkin 26.01.2005 tarih ve 402 sayılı kararı, İstanbul 8. İdare Mahkemesi tarafından aynı dava ve karar uyarınca yine usul yönünden iptal edilmiştir.

Bunun ardından İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 28.11.2008 gün ve 2511 sayılı karar ile geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları belirlenmiştir. Ancak İstanbul 7. İdare Mahkemesi'nin 2008/1649 E. sayılı dosyasında iptal kararı verilmiştir. Daha sonra Kurul tarafından alınan son geçiş dönemi kararının da Danıştay 6. Daire tarafından 2010/6413 E. sayılı dosyasında 25.10.2010 tarihinde yürütmesinin durdurulmasına karar verilmiştir. Dolayısıyla Tarihi Yarımada Sit Alanı plansız alanda kalmaktadır. Aynı zamanda, projenin geçtiği ve Tarihi Yarımada Sit Alanı ile aynı plan çalışmaları kapsamında değerlendirilen Zeytinburnu Sur Tecrit Bandı da plansız alanda kalmaktadır.

Fakat dava konusu plan ile 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu yok sayılarak, Koruma Bölge Kurulu kararı olmadan Tarihi ve Kentsel Sit Alanı olan plansız bir alanda, alelade bir karar alınmışçasına İmar Planı yapılmıştır. Proje alanının Kadıköy Bölgesinde yer alan bir kısmı, Fatih İlçesinde bulunan tüm alan ve Zeytinburnu Sur Tecrit Alanı içinde bulunan kısmı sit alanı olması nedeniyle bu alanlarda koruma amaçlı imar planlarının yapılması yasal zorunluluktur. 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun 17. Maddesi ve Koruma Amaçlı İmar Planları ve

Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik hükümleri uyarınca sit alanlarında proje uygulaması yapılabilmesi ve plan değişikliğinin gerçekleştirilebilmesi için Koruma Amaçlı İmar Planının bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla koruma amaçlı imar planı hazırlamadan onaylanan dava konusu imar planları sit alanları bakımından açıkça hukuka aykırıdır ve bu nedenle dava konusu imar planlarının bir an önce iptali gerekmektedir.

II- DAVA KONUSU İDARİ İŞLEMLER ŞEHİRCİLİK İLKELERİNE, PLANLAMA TEKNİĞİNE, KAMU YARARINA VE HUKUKA AYKIRIDIR

II.A) 1/100.000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL ÇEVRE DÜZENİ PLANI AÇISINDAN :

II.A.1) Bilindiği gibi, 3194 sayılı Kanun'un yukarıda da alıntılanan 5. Maddesi gereği tüm plan çalışmaları bir üst ölçekli plana uymak zorundadır ve bu uyumlu olma zorunluluğuna Plan Hiyerarşisi denmektedir. Buna göre, İstanbul için hazırlanan tüm alt ölçekli planlarda, üst plan olan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na uyulması yasal zorunluluktur. 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda dava konusu planlarda işlenen karayolu tüp geçişi yer almadığı gibi, Plan Raporu'nda, karayolu ulaşımının ve karayolu Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde yarattığı tahribat açık bir 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 yer alan ulaşım ve karayolu boğaz geçişleri ile ilgili şu değerlendirmeler bu durumu açık biçimde ortaya koymaktadır:

"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) (Ek 1)

- 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

... ..

6.2.5. MAKROFORM

... ..

6.2.5.2. Makroform Riskleri ve Temel Makroform Stratejileri

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

... ..

7.8. İŞLEVSEL BAĞLANTILAR

7.8.1. ULAŞIM (sf. 666-667) (Ek 2)

... ..

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, kademeliendirilmiş, 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.*

... ..

7.8.1.1. Karayolu Ulaşım Sistemi (sf.668) (Ek 3)

... ..

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.

Görülmektedir ki, İstanbul'un "temel" planında yeni bir karayolu boğaz geçişi yer almadığı gibi, planın temel yaklaşımı da karayolu ulaşımına verilen ağırlığa ve yeni karayolu boğaz geçişlerine kesinlikle karşıdır. Bu nedenle dava konusu imar planlarının üst ölçekli planlara aykırı olarak hazırlanmaları nedeniyle hukuki geçerlilikleri bulunmamaktadır ve ivedilikle iptalleri gerekmektedir.

II.A.2) Bu çerçevede, yeni karayolu Boğaz geçişlerine olanak sağlamak amacıyla, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Plan'ında yapılan yeni Plan Uygulama Hükümleri düzenlemeleri plan kararına ve plan raporuna kesinlikle aykırıdır.

Bilindiği gibi, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 13.02.2009 tarihli toplantısında oy çokluğu ile kabul edilmiş;15.06.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanarak, 17.07.2009 tarihinde askıya çıkarılmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 16.06. 2010 tarihli toplantısında ise, 1/100 000 ölçekli planın 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 değiştirilerek, 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 Çevre Düzeni Planı'nda yer almayan; planın reddettiği ulaşım kararlarını, planlama ilkelerini ve imar mevzuatını çiğneyerek, "üstten inme biçimde", uygulamaya geçirilebilmesinin yolu açılmış; ilave edilen "*8.2.17. İlave Boğaz Geçiş ve güzergahları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir*" hükmü ile de, üst ölçekli planda yer almamasına karşın, sadece gündemde olan 3. Boğaz köprüsünün ve karayolu tüp geçişinin değil, istendiği anda 4., 5., ve daha da fazla sayıda karayolu boğaz geçişinin hayata geçirilmesinin yolu açılmıştır.

Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik ve Çevre Düzeni Planlarına Dair Yönetmelik ile çevre düzeni planlarının tanımı, amacı, kapsamı, niteliği, plan değişikliği açık ve net bir şekilde belirlenmiştir. Mevzuatta belirtildiği üzere çevre düzeni planları, çevrenin korunması esas alınarak, konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanım kararlarını içerecek şekilde, karar ve hükümleriyle alt ölçekli planları yönlendirecek nitelikte hazırlanmalıdır.

Söz konusu 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın 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 önemli ve üst ölçek kapsamında değerlendirilmesi gereken bir konuda plan kararlarının alt ölçekli 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 Çevre Düzeni Planı'nda üçüncü bir karayolu Boğaz geçişine ve otoyoluna kesinlikle yer verilmemekte; Plan Raporu'nda, karayolu ulaşımının ve karayolu Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde yarattığı tahribat açık biçimde vurgulanmakta, yeni bir karayolu boğaz geçişi kesinlikle reddedilmektedir. Bu çerçevede, 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Plan Notları'nda yapılan söz konusu plan hükmü değişikliği ve plan tadilatı imar mevzuatına ve planlama esaslarına açıkça aykırı olduğundan, buna dayalı olarak Çevre Düzeni Planı ilke ve kararlarıyla uyuşmayan Avrasya Tüneli Projesi'nin işlendiği 1/5000 Ölçekli Nazım ve 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planları İmar Kanunu ve mevzuatına, planlama ilke ve esaslarına açıkça aykırıdır.

II.B) ULAŞIM PLANLAMASI AÇISINDAN :

II.B.1) Dava konusu planlara işlenen İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi'nin ulaşımaya dayalı temel gerekçeleri arasında belirtilen **"Boğaz Köprüleri'ne ulaşan çevre yollarında 15 km'yi aşan kuyruklar (sabah ve akşam trafiğinin yoğun olduğu saatlerde) oluşmakta ve ulaşım sorunu büyümektedir. Ayrıca E5 ana arterinde % 60'lara varan çok yoğun trafik gözlenmektedir."** şeklindeki değerlendirmeler, kentin iki yakası arasındaki trafiğin en yoğun olduğu **"zirve saat aralıklarındaki"** (işe gidiş-geliş saatlerindeki) trafik sıkışıklığı ve yoğunluğunu ön plana çıkarmakta, ancak Boğaz trafiğinin genel durumunu tüm hatlarıyla ortaya koymamaktadır. Bu konuda İstanbul'un kent ulaşımında sadece %11'lik paya sahip olan Boğaz geçişlerinin daha iyi irdelenmesi ve anlaşılması gerekmektedir.

Yakalar arası geçişlerde Anadolu'dan Avrupa'ya yapılan yolculukların payı -sabah zirve saatlerinde- % 72 iken, Avrupa'dan Asya'ya yapılan yolculukların payı ise % 28'dir. Proje gerekçelerinde atıfta bulunulan yakalar arası yolculuklardaki bu oransal dengesizliğin temel kaynağını, Anadolu yakasından Avrupa yakasına iş amaçlı yapılan günlük yolculuklar oluşturmaktadır ki; bu yolculuklar yakalar arasındaki 1,1 milyonluk toplam yolculuğun yarısından fazladır (yaklaşık 600 bin yolculuk). Yakalar arasındaki yolculuk hareketliliğinin bu ağırlıklı yönü, yeni Boğaz geçişi projelerinden önce iki yaka arasındaki nüfus-istihdam dengesinin daha sağlıklı kurgulanmasını ve bireysel ulaşımın yerine köprü geçişlerinde de toplu ulaşım kullanımına dönük projelerin geliştirilmesini gerektirmektedir. Boğaz köprülerindeki araç kompozisyonu içerisinde trafik sıkışıklığının esas nedeni olan özel otomobillerin payı % 82 iken (diğer bir deyişle köprülerden geçen araçların % 82'si özel otomobil iken) bu otomobillerin taşıdığı yolcu sayısı ise yaka geçişi yapan tüm yolcuların sadece % 24'ü kadardır. Buna rağmen yaka geçişi yapan yolcuların % 63'ünü taşıyan toplu ulaşım araçlarının köprü trafiğindeki payı ise % 10'dur. Özel otomobiller ve toplu ulaşım araçlarının kullanım oranı ve buna karşın taşıdıkları yolcu sayıları karşılaştırıldığında, öncelikli yatırım politikalarında toplu ulaşımın daha önemli ve kentin ulaşım ihtiyaçlarına dönük olduğu açıkça görülmektedir. (3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu 2010, s.15 - Ek 4).

Boğaz trafiğinin yukarıda açıklanan genel durumu dikkate alındığında, sabah zirve saatlerinde Bakırköy'den Sarayburnu yönüne doğru olan mevcut trafik akımı, dava konusu planlarda işlenen proje sonrasında Anadolu'dan Avrupa yakasına yönelecek olan yeni ve yoğun bir trafik akımı ile birleşerek, Tarihi Yarımada ve yakın çevresinde mevcut karayolu ağının ve taşıma kapasitelerinin artmasına neden olacaktır. Günümüzde kentin iki yakası arasında yapılan boğaz geçişlerinin % 72'si sabah zirve saatlerde Anadolu yakasından Avrupa yakası yönüne yapıldığından, Bakırköy'den sahil boyunca gelen trafikle birlikte bu yönde ciddi bir trafik akımı söz konusudur. Sahil koridoru boyunca artması muhtemel bu trafik yoğunluğunun yaratacağı cazibe eksenini, Tarihi Yarımada bütününde ve özellikle sahil kesimi ile etkileşim halindeki bölgelerde, yaya erişimini ve toplu ulaşımı geri plana iten, özel araç kullanımını teşvik edici bir etki ortaya koyacaktır. Böylesi bir durum gerek Tarihi Yarımada gerekse kent genelindeki arazi kullanım-ulaşım dengesine ve toplu ulaşımaya dayalı, yayaları ve insan erişimini öncelikli kılan ulaşım politikalarıyla bağdaşmamaktadır.

II.B.2) Dava konusu planlara işlenen projeye dair gerek DLH'nın ve bu projenin yapım ve işletiminden sorumlu ATAŞ firmasının dokümanlarında gerekse söz konusu projenin (Avrasya Tüneli Projesi) işlendiği dava konusu 1/5000 ve 1/1000 Ölçekli İmar Planları Raporu'nda, projenin yapım gerekçeleri arasında 1997 yılında tamamlanan İstanbul Ulaşım Ana (Master) Planı'na atıf yapılarak, böylesi bir karayolu tünel geçişinin İstanbul Boğazı için en uygulanabilir seçenek olduğu savunulmaktadır.

Oysaki 1997 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi işbirliği ile yapılan İstanbul Ulaşım Ana Planı'nda İstanbul'un kent içi ve Boğaz trafiği üzerinden yapılan ulaşım analizi ve modelleme çalışmalarının hiçbirinde ne böylesi bir karayolu tünel projesi etüt edilmiş ne de önerilmiştir. Bu planda 2010 yılı için önerilen ulaşım projeleri arasında Boğaz geçişini içeren tek proje Metro/Banlıyö başlığı altında gösterilen "*Boğaz Demiryolu Tüneli Geçişi*" dir (1997 Ulaşım Ana Planı, s. 4.74 - Ek 5) Başbakan R. Tayyip Erdoğan'ın 1997 yılında İBB Başkanı olarak imzasını attığı ve onayladığı bu Ulaşım Ana Planı'nda yeni bir karayolu tüneli olmadığı gibi, 3. Köprü Projesi de önerilmemiştir. Planın temel öngörülleri raylı sisteme dayalı toplu ulaşım uygulamaları olmuştur.

II.B.3) Proje güzergahının paralelinde yer alan ve bu projeden önce (Ekim 2013'de test sürüşlerine başlanacak) faaliyete geçecek olan Marmaray Projesi bir günde yaklaşık "*1,5 milyon yolcu*" taşıma kapasitesine sahiptir. Avrasya Tüneli Projesi ise günlük 80 bin araç taşıma kapasitesiyle hizmete açılacak ve 2025 yılında tünelin maksimum kapasitesi olan günlük 130 bin araç geçişine erişileceği düşünülmektedir. Boğaz geçişlerinde temel referansı "insanların kolay, ucuz ve çevreci erişimini sağlamak" şeklinde aldığımızda Marmaray Projesi, dava konusu planlara işlenen Avrasya Tüneli Projesi'nin gerek hizmete gireceği dönemki, gerekse 2025 yılındaki maksimum kapasitesine eriştiğinde taşıyabileceği yolcuların tamamını (yaklaşık 350 bin yolcu) rahatlıkla taşıyabilecek bir kapasiteye sahip olduğunu bugünkü hesaplamalar ve analizlerle görmek mümkündür. Bugün İstanbul Boğazı'nı geçen özel otomobillerin ortalama taşıdıkları yolcu sayısı 1,1 iken, kapladıkları hacim (işgal ettikleri yüzey) tüm trafik hacminin % 82'si kadardır ve özellikle boğaz trafiğinde verimliliği en düşük araç niteliğindedir. Kentin asıl ihtiyacı toplu ulaşımaya dönük projeler ve uygulamalar olduğundan ağırlıklı olarak özel araç kullanımına dönük olan dava konusu planlara işlenen Boğaz Karayolu Tüp Geçiş Projesi ulaşım bilimi çerçevesinde uygulanmaması gereken bir projedir.

II.B.4) Dava konusu planlara işlenmiş olan projenin bağladığı yakalar arasında -otoyol niteliğindeki- cazibeli bir eksen yaratması nedeniyle bu güzergaha her iki yakadan da çok sayıda aracın yönelmesi kaçınılmazdır (2009'da açılan Dolmabahçe Tüneli ile sahil ve özellikle Boğaz trafiğine bağlantı sağlayan Dolmabahçe-Beşiktaş güzergahında zirve saatlerde yaşanan tıkanmalar en yakın örneklerden biridir). Bu durum tünelin sürekli bir doluluk, düşük hız, yakın takip ve yüksek talep baskısı altında çalışmasını kaçınılmaz kılacaktır.

II.B.5) Dava konusu planlara işlenmiş olan projede yer alan Boğaz Karayolu tünelinin kontrollü ve güvenli geçiş kapasitesine göre işletilmesi halinde sabah ve akşam zirve saatlerinde tünelin geri bölgelerde oluşacak kuyruklanmalar ve sıkışık trafik nedeniyle çevre yerleşim alanlarındaki iç yollara bu sıkışık trafikten yönelimler olacağı için, proje güzergahına komşu alanlarda dolaylı bir trafik artışı yaşanacaktır. Gerek Tarihi Yarımada içindeki, gerekse sahil ve çevresindeki yol ağının yetersizlikleri dikkate alındığında söz konusu proje güzergahı ile paralel ve yakın çevredeki yerel yol ağlarının trafik yükünün artması ve bu alanların yeni altyapı sorunları ile karşı karşıya kalması kaçınılmazdır.

II.B.6) İstanbul Büyükşehir Belediyesi için Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü otoyol uzmanlarınca dava konusu planlarla öngörülen proje güzergahını ve Boğaz Karayolu Tünel Geçişlerini konu alan bir "*Ön Fizibilite Raporu*" hazırlanmıştır. Mayıs 2010'da tamamlanan bu rapora göre, dava konusu planlara işlenen karayolu tünel projesi ile ilgili bu güzergahı kullanacak trafik hacminin yarısının Boğaziçi Köprüsü, diğer yarısının ise yeni oluşacak trafik talebinden oluşması öngörüsü değerlendirilmiştir. Bu şekilde oluşacak bir trafik dağılımında, Boğaziçi Köprüsü trafiğinde % 7'lik bir azalma yaşanacak ve bu

pay köprü yerine projeye birlikte hizmete açılacak karayolu tüneline kullanacaktır. Günümüzde her gün ortalama 205 bin aracın geçişi yaptığı Boğaziçi Köprüsü'nden çekilecek ortalama % 7'lik bir trafik, köprü'nün özellikle sabah ve akşamki tıkanıklık durumunu rahatlatarak düzeyin oldukça altında ve Boğaz geçişlerini rahatlatma amacıyla yapılacak olan bu projeyi "gerektirmeyecek" düzeydedir. (İBB için Ön Fizibilite Raporu, s.21 Ek 6)

II.B.7) Ulaşım uzmanlarına göre dava konusu planlara işlenen projenin Boğaziçi Köprüsü'nden çekeceği trafik öncelikle yaka geçişlerinde kısa süreli bir rahatlama yaşanmasını sağlayacaktır. Ancak çok geçmeden, köprü trafiğinden eksilen bu trafiğin yerini, sağlanan erişim rahatlığından yararlanmak isteyen yeni bir trafik akımı alacaktır ve ulaşım bilimindeki karşılığıyla "kısıktılan trafik" denilen bu yeni akımın ardından Boğaz Köprüsü'ndeki yoğunluğun orta ve uzun vadede değişmeyeceği öngörülmektedir. İstanbul trafiğindeki geçmiş deneyimlerin de defalarca kanıtlandığı bu öngörü, kentte ilk iki köprü sürecinde somut bir şekilde gözlemlenmiştir. Trafikten -özellikle Boğaz trafiğinden- motorlu araç trafiğini azaltıcı ulaşım politikalarının bu araçları tercih eden yolcuları toplu ulaşımına yönlendirici uygulamalardan geçtiği bilinmektedir.

II.B.8) Dava konusu planlara işlenen ulaşım güzergahı boyunca her iki yakada da önemli kavşak noktalarının ortasında kalan ve yolların çevrelediği boş alanlarda ticari fonksiyon kullanımları getirilmiştir. Çevresi yollarla çevrili bu gibi alanlar pasif yeşil alan olarak bırakılıp, afet, sel, kaza gibi olaylar yaşandığında kullanılmak üzere açık alan kullanımına ayrılmaktadır. Ayrıca ticari fonksiyonlar önemli araç ve yaya hareketliliği yaratacağı için çevresi yollarla çevrili ve erişimi sınırlı böylesi bir alanda ticari fonksiyonların getirilmesi temel şehircilik ilkelerine de aykırıdır. Bu nedenlerle ulaşım ve planlama ilkelerine aykırı dava konusu planların iptali gerekmektedir.

Dava konusu planlara işlenen İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi'nin ulaşım açısından yapılan değerlendirmesinde, projenin ve işlendiği imar planlarının hiçbir bilimsel gerekçeye dayanmadığı ve bu çalışmaların şehircilik ve planlama esasları ile kent içi ulaşımın ana ilkelerine açıkça aykırı olduğu görülmektedir. Bu nedenle dava konusu imar planlarının İstanbul için telafisi mümkün olmayan zararlara neden olunmaması ve hali hazırda bu şekilde bilimsel olmayan müdahaleler ile sorunlar yumağı haline getirilen İstanbul kent içi ulaşımında yeni sorun alanları yaratılmaması için, bir an önce iptal edilmesi gerekmektedir.

II.C) TARİHİ YARIMADA AÇISINDAN :

II.C.1) Üst ölçekli planlarda ve Tarihi Yarımada ile ilgili tüm ulaşım, arazi kullanım ve yönetim planlarının raporlarında, İstanbul'da trafik sorununun raylı ulaşım sistemleri ve deniz ulaşımı yatırımları ile çözülebileceği belirtilirken; Tarihi Yarımada gibi araç trafiğine kapatılması önerilen ve plan çalışmalarında bugüne kadar bu görüşün sürekli savunulduğu bir alanda, kentteki mevcut araç sayısının ileride daha da artacağı söylemi ile yapılmak istenen dava konusu planlara işlenen projenin trafiğin çözümüne sürdürülebilir bir katkısı olmayacağı açıktır. Aksine, araç trafiğinden arındırılmaya çalışılan bir alanda, dava konusu karar ile onaylanan proje sonucu; lastik tekerlekli araç ulaşımı artırılarak kentsel ve tarihi sit alanı olan Tarihi Yarımada yok olmaya yüz tutacak, yaya ulaşımı ve turistik faaliyetler olumsuz yönde etkilenecektir.

II.C.2) Tarihi Yarımada'ya temas ettiği noktadan itibaren dava konusu planlara işlenmiş olan proje güzergâhı ve etkilediği alanlar, İstanbul'un tarihi ve kültürel mirası açısından tartışmasız en üstün değerlerinin yer aldığı bölgedir. 1985 yılında Dünya Miras Varlığı olarak Birleşmiş Milletler Eğitim Bilim ve Kültür Kurumu (UNESCO) Dünya Miras Listesine alınan "*Sultanahmet Arkeolojik Parkı*" içinde yer alan Topkapı Sarayı, Ayasofya, Sultanahmet Camii gibi anıtsal eserlerin yanı sıra yer altında bulunduğu bilinen eserler bu bölgenin üstün evrensel değerini oluşturmaktadırlar. Bu değerlerin bütünlüğünün bozulmadan devam ettirilmesi ve özgünlüğünün kaybedilmemesi, çağdaş koruma açısından önem taşımakta ve UNESCO tarafından tüm dünya ülkelerinde bu ilkelerin uygulanmasına özen gösterilmektedir.

Ancak UNESCO tarafından 1985 yılından bu yana Dünya Miras Listesi'nde yer alan Tarihi Yarımada'nın söz konusu proje ile birlikte risk altına gireceği ve olumsuz-yıkıcı etkilere maruz kalacağı UNESCO'nun 31 Aralık 2008 tarihinde ilgili kamu kurumları ve Tarihi Yarımada Alan Yönetimi Başkanlığı'na gönderdiği resmi yazıda açık bir şekilde ifade edilmektedir (31 Aralık 2008 gün, WHO/74/1322/TR/JSW referans sayılı Unesco Mektubu Ek 7).

II.C.3) 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda "*Yerleşmelerin tarihsel-kültürel değerlere duyarlı gelişmesini sağlamak*" başlıklı Ana Strateji altında yer alan alt stratejiler, kentin gelişiminde tarihsel-kültürel değerlere duyarlı ve sürdürülebilir bir gelecek öngörmekte ve Tarihi Yarımada üzerindeki lastik tekerlekli ulaşım baskısının azaltılmasını gerektirmektedir:

"6.2.4. HEDEFLER VE STRATEJİLER

... ..

HEDEF 1. İSTANBUL'UN KÜRESEL DÜZEYDE GÜÇLENMESİNİ SAĞLAMAK

... ..

Ana Strateji 6. Yerleşmelerin Tarihsel-Kültürel Değerlere Duyarlı Gelişmesini Sağlamak:

- *İstanbul'un sahip olduğu tarihi ve kültürel dokusu, evrensel kimliği, peyzajı, kentin simgeleri ve silüetini korumaya yönelik çalışmaların yapılması*
- *Tarihi Yarımada ve Boğaziçi üzerindeki kentsel gelişme baskısının, kentin doğu ve batı yönünde kademeli-lineer gelişmesi sağlanarak engellenmesi*
- *İstanbul'un geleneksel kent dokusunun; sanayi, imalat, depolama gibi tarihi dokuyla uyumlu olmayan tahrip edici fonksiyonlardan arındırılması*
- *Öncelikle Tarihi Yarımada olmak üzere kentin tarihi dokularında lastik tekerlekli araç trafiğinin azaltılması, yaya ulaşım akslarının oluşturulması" (ÇDP, s.535) (Ek 1)*

Öte yandan 2011 yılı başında Taslak Raporu tamamlanan Tarihi Yarımada Yönetim Planı Raporu'nda da ÇDP'de belirlenen koruma ve ulaşım ilkeleri benimsenmekte ve planın ulaşım kararları bakımından temel ilkesi şu şekilde tanımlanmaktadır:

"Planın ulaşım kararları açısından temel ilkesi ise, kent içi yolculukların karşılanması için, kentin gelecekteki ulaşım ağının omurgasının yüksek kapasiteli raylı toplu taşıma sistemlerine dayandırılması ve ağırlıklı olarak raylı sistem ağının oluşturulmasıdır. Bu doğrultuda yeni karayolu

bağlantıları sınırlı tutulmuş... raylı hizmet hatlarının da tamamlanarak, hizmet vermeye başlayacakları kabul edilmiştir.” (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı 1. Taslak, 31 Ocak 2011, sayfa 79 – Ek 8)

Gerek ÇDP'nin gerekse Tarihi Yarımada Yönetim Taslak Planı'nın Tarihi Yarımada üzerindeki gelişme öngörülleri ve ulaşım konusundaki kararlarının hiçbirinde Boğaz Karayolu Tünel Geçışı önerilmemekte ve tam aksi yaklaşımlar benimsenerek bu alanın araç trafiğinden arındırılması, sosyo-kültürel ve turizm faaliyetleri için geleneksel dokunun korunmasına dönük yayalaştırma ve toplu ulaşım önerileri getirilmektedir. Dava konusu planlarında işlenen ulaşım projesinin İstanbul'daki üst ölçekli planlara ve Tarihi Yarımada Yönetim Planı'na aykırılığını ortaya koyan bir diğer önemli yargı da Tarihi Yarımada Yönetim Planı hazırlanırken “Arama Konferansı” sonuçlarına dayalı olarak belirlenen ve Taslak Raporda yer verilen *Güçlü ve Zayıf Yanlar, Fırsatlar ve Tehditler (GZFT) Analizi*'dir. Tarihi Yarımada Yönetim Planı'nın hedeflerinin tanımlanmasında önemli bir yönlendirici olan söz konusu analize ilişkin tabloda ulaşım ve dava konusu planlara işlenen projeye ilgili aşağıdaki tespitlere yer verilmiştir (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı 1. Taslak, 31 Ocak 2011, sayfa 95, 96 – Ek 9)

2. TARİHİ YARIMADA YÖNETİM PLANI

... ..

Tarihi Yarımada Yönetim Alanı'nın Güçlü ve Zayıf Yanları, Fırsatlar ve Tehditler

... ..

Tablo9:

... ..

TEHDİTLER

... ..

- **Ulaşım Projeleri, transit ulaşımında odak noktası olması**
 - Çevre Kirliliği, yoğunluk artışı
 - Tüp Geçit Projesi
 - Transit Nokta Olma

Bu nedenlerle hem Tarihi Yarımada ölçeğinde hem de kent bütünündeki planlarda öngörülmeleyen ve bir tehdit olarak nitelenen İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi'nin işlendiği dava konusu planların iptali gerekmektedir.

II.C.4) Dava konusu planların öngördüğü proje sonrasında 1. derece öneme sahip (otoyol) olacak olan Kennedy Caddesi'nin yaratacağı çekim etkisi ve erişim üstünlüğü, bu yolun yakın çevresinde ulusal ve uluslar arası pek çok yeni yatırımın şekillenmesine ve hem nüfus hem de yapılaşma üzerinde yoğunluk arttırıcı bir etki yaratılmasına neden olacaktır. Ayrıca söz konusu projeye sahil yolundaki hemzemin (sinyalize) geçişlerin köprülü kavşaklar şeklinde dönüştürülmesi ve mevcut yol alt yapısının ek şeritlerle otoyol düzeyine çıkartılması ile birlikte sahildeki park alanlarının % 20 oranında azalacak olması, bu bölgedeki sosyal donatı dengesini bozarak hem Tarihi Yarımada'nın, hem de yakın yerleşimlerde yaşayanların sahil kesimindeki rekreatif (eğlence-dinlenme) amaçlı alanlarla ve denizle olan organik bağı zayıflatacak ve yaya erişimlerini azaltacaktır.

Sonuç olarak araç trafiğinden arındırılmaya çalışılan Tarihi Yarımada gibi bir alanda, söz konusu proje sonucu lastik tekerlekli araç ulaşımı arttırılarak kentsel ve tarihi sit alanı olan Tarihi Yarımada'da yeni ve yoğun yapılaşmaların geliştirilmesi yönünde baskı artacak, yaya ulaşımı ve turistik faaliyetler

olumsuz yönde etkilenecek ve özgün tarihi dokunun yeni yapılaşma ve soylulaşma baskıları altına girmesi daha da kolaylaşabilecektir. Bu nedenle nitelikli bir kamusal yarar sağlamayacak olan dava konusu planların iptali gerekmektedir.

II.C.5) Proje sonrasında 1. derece öneme sahip olacak olan Kennedy Caddesi'nin yaratacağı çekim etkisi ve erişim üstünlüğü, bu yolun yakın çevresinde ulusal ve uluslar arası pek çok yeni yatırımın şekillenmesine ve hem nüfus hem de yapılaşma üzerinde yoğunluk arttırıcı bir etki yaratılmasına neden olacaktır. Öte yandan Tarihi Yarımada'nın gerek silüetini gerekse yaya odaklı dolaşım ve toplu taşımaya dayalı ulaşım yaklaşımlarını yakın gelecekte tehdit edecek olan bu olası yeni yatırım potansiyeli, koruma planları ve kararlarını da zorlayıcı koşullar yaratacaktır. Sulukule'de yaşanan kentsel dönüşüm sürecinde olduğu gibi bugünlerde benzer dönüşüm kararlarının alınmak istendiği Fener, Balat, Ayvansaray gibi Tarihi Yarımada'nın özgün kentsel ve tarihi dokularının daha yoğun ve daha prestijli kullanımlara açılması süreci dava konusu planlara işlenen ulaşım projesi ile birlikte daha da hızlı gelişecektir. Çünkü bu alanlar ve yakın çevrelerine erişim her iki yakadan da otoyol niteliğindeki sahil kesiminden ve bağlantı yollarından sağlanabilir bir nitelik kazanacaktır.

II.C.6) Dava konusu planlara işlenen Avrasya Tüneli Projesi ile birlikte sadece Tarihi Yarımada ve yakın çevresinde değil, aynı zamanda sahil yolunda proje ile otoyol niteliğine dönüşecek güzergah boyunca Zeytinburnu ve Bakırköy ilçeleri başta olmak üzere Avrupa Yakası'ndaki kıyı kesimlerinde yer alan park, yeşil/açık alan, rekreatif alanlar gibi kamusal alanlarda da prestijli ve ranta dönük yoğun yapılaşma baskılarının giderek artması söz konusudur. Halkın kullanım önceliği olan bu kamusal alanların ileriki süreçte olası plan tadilatlarıyla kar getiren proje ve uygulamalar üzerinden dönüştürülmek istenmesi, hem depreme hazırlıksız durumdaki İstanbul'un açık-kamusal alanlarının mutlak korunması ilkesi, hem de halkın kamusal alanları kullanarak sosyal yaşama ve deniz kullanımına aktif katılımını sağlama ilkesi ile bağdaşmamaktadır.

II.C.7) Güzergah boyunca yer alan Marmara Denizi surları ve Yenikapı'da neolitik döneme uzanan arkeolojik miras da, bu güzergahın etkileyeceği ve dönüştüreceği en önemli alanlardır. Tarihi Yarımada'nın batısında yer alan Kara Surları da benzer süreçlerden geçerek Dünya Miras Varlığı olarak ilan edilmiş olmasına rağmen, dava konusu planlara işlenen proje güzergahının bu surların güney ucundan geçen kısmının bu bölgedeki kültür varlıklarını etkilememesi neredeyse imkansızdır.

II.C.8) İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 02.08.1995 tarih ve 6898 sayılı kararında yer alan ve Planlamaya Yönelik Öneriler başlığı altında bulunan *"Hazırlanacak koruma amaçlı imar planında Tarihi Yarımada'nın transit trafikten arındırılmasına; ulaşım planlarının nazım planlara paralel olarak gerçekleştirilmesine"* ve *"Marmara kıyısında sahil yolu ile deniz arasındaki şeridin yeşil alan olarak korunmasına"* hükmü; dava konusu planlar ile uygulanacak olan ulaşım projesinin uygunsuzluğunu göstermek adına son derece önemlidir.

II.C.9) Koruma açısından ciddi sakıncalar taşıdığı için yargı tarafından iptal edilmiş olan 2005 tarihli 1/5000 Ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'nın raporunda dahi, karayolu ulaşımının Tarihi Yarımada'da yaratacağı ciddi tahribat vurgulanmış ve ilkesel olarak Tarihi Yarımada'yı lastik tekerlekli araçlardan arındırmak hedef olarak ortaya konmuştur. Söz konusu "Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu"nda bu konuda aşağıdaki vurgulamalar yer almaktadır:

“5.1.2. Ulaşım Ana Planı (sayfa 502- 503, Ek 10)

... ..

- İstanbul’un doğal ve tarihsel kent dokusu, kentin merkez bölgelerinde yeni yol yapılmasına, hatta birçok yerde yolların genişletilmesine olanak vermemektedir. Bu nedenle, kentin ana arterlerindeki trafik tıkanıklıklarını gidermek için yeni yollar yapmak, hem kentin doğal ve tarihi yapısını tahrip etmesi hem de orta ve uzun dönemde yeni ulaşım sorunları yaratması nedeniyle uygun bir çözüm değildir.

... ..

- Ulaşım master planı kapsamında yapılan değerlendirme sonucunda, Tarihi Yarımada ile ilgili önerilen genel kararlar; Yarımada’nın transit trafikten arındırılması, lastik tekerlekli araç trafiği yerine raylı sistemlerin tercih edilmesi, “park and ride” sistemine geçilmesi, tüp geçişin diğer raylı sistemlerle entegrasyonunun sağlanması olarak sıralanabilir.

... ..

6.4.5.1. Ulaşım Planlama Yaklaşımı (sayfa 684, Ek 11)

... ..

Tarihi yarımada ulaşım çözümlerindeki hedef; canlılığını sürekli koruyan, tarihi ve kentsel dokuyu gözeterek, yaşayan bir kent parçası olma özelliğini devam ettirerek ulaşım taleplerine deniz, raylı sistem ve yaya ağırlıklı çözümler getirmektir.

... ..

6.4.5.2. Ulaştırma Sistemi İlke ve Politikaları (sayfa 688-689, Ek 12)

... ..

- Kentlilerin gelir düzeylerinin yükselmesine koşut olarak İstanbul’da otomobil sahipliği artmaya devam edecektir. Ancak, günlük yolculuklarda toplu taşıma sistemlerinin kullanımı özendirilecek ve artıracak yatırım ve işletme politikaları yerine sayısı artan otomobiller için yeni yollar açılması yaklaşımı benimsendiği takdirde İstanbul’un ulaşım sorunları uzun dönemde içinden çıkılmaz bir duruma geleceği gibi kentin doğal ve tarihsel yapısı da onarılamaz biçimde deforme olacaktır.

- Gelecekteki ulaşım ağının temelini yüksek kapasiteli raylı toplu taşıma sistemleri oluşturulmalıdır.

... ..

- Yukarıda belirtildiği gibi, bölgenin ana arterleri üzerindeki trafik tıkanıklıklarını gidermek için yeni yollar yapmak, hem Tarihi Yarımada’nın doğal ve tarihi yapısını tahrip edecek, hem de orta ve uzun vadede yeni ulaşım sorunları yaratabileceği için uygun çözüm değildir.

- Günümüzde trafik tıkanıklıklarının önemli bir bölümü bölgedeki mevcut yolların etkin biçimde kullanılmamasından kaynaklanmaktadır. Kısa ve orta dönemde mevcut yolların daha etkin kullanılmasını sağlayacak düşük maliyetli trafik mühendisliği önlemleri alınmalıdır. Ancak bu tür ivedi trafik mühendisliği çözümlerinin, uzun dönemde İstanbul’un ulaşım sisteminin temelini oluşturması gereken, yüksek kapasiteli yaygın raylı sistem ağına bir seçenek değil, onun bir tamamlayıcısı olduğu unutulmamalıdır.

- Hızlı ve konforlu toplu taşıma sistemlerinin yaygınlaştırılmasına koşul olarak, özel otomobil kullanıcıları için uygun aktarma ve otopark alanları planlayarak toplu taşıma sistemlerinin kullanımı özendirilmeli ve özel otomobillerin Tarihi Yarımada'ya girişleri kontrol altında tutulmalıdır.”

II.C.10) 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun dava konusu planlara ilişkin ilk kararı 19.08.2009 tarihlidir. Kurul, 19.08.2009 tarih ve 3191 sayılı kararı ile planları oybirliği ile reddetmiştir. Söz konusu karar metninde (İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 19.08.2009 gün ve 3191 sayılı Kararı, Ek 13)

“... konu hakkında yapılan görüşmeler sonucunda;

İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nca 2.8.1995 tarih ve 6898 sayılı kararında, Hazırlanacak koruma amaçlı imar planında, Tarihi Yarımada'nın transit trafikten arındırılması; ulaşım planlarının nazım planlara paralel olarak gerçekleştirilmesi ve Marmara kıyısında sahilyolu ile deniz arasındaki şeridin yeşil alan olarak korunması hususları belirtilmiştir. Ayrıca Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartları uyarınca, Kennedy Caddesi'nin Eminönü-Yenikapı arasındaki bölümündeki yoğunluğun düşürülmesi ve bu bölgede çok hızlı seyreden trafiğin azaltılması özellikle de yayanın kıyıya daha güvenli ve rahat bir şekilde inebilmesini sağlamak amacıyla, Kennedy Caddesi 2. derece yol olarak gösterilmiştir. Öneri proje raporunda ise Kennedy Caddesi, tüm bu ilkelere aykırı olarak, 1. derece yol olarak belirtilmektedir. Boğazi geçerek, Tarihi Yarımada'da yeryüzüne çıkan, İstanbul Boğazi Karayolu Tüp Geçişine ait tünelin, yol kesiti ve ulaşım türü dikkate alındığında, iki kıta arasındaki trafik (özellikle özel araç) yükünü Tarihi Yarımada'ya taşınması toplu ulaşımı rahatlatmanın aksine araçlı ulaşımı teşvik edici olmakta ve buna bağlı olumsuzlukları (silueti bozucu, kentsel dokuyu tahrip edici etkisi ve çevre kirlenmesi) yaratması nedeniyle, Kurulumuza iletilen İmar Planı Değişikliği teklifinin uygun bulunmadığına karar verildi.” denilmektedir.

Görüleceği üzere Kurul, planın uygulanması halinde Tarihi Yarımada'da yaratacağı sakıncaları açık ve net biçimde ortaya koymuştur. Ancak, aynı Kurul, bir yıl sonra, aynı planlara- ilk kararda konu edilen hiçbir red gerekçesinin değişmemesine rağmen- 20.09.2010 tarih ve 4110 sayılı kararı ile onay vermiştir (İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı kararı, Ek 14). “Koruma Kurulları'nın yasaları gereği sadece koruma yararı varsa geçmiş kararlarını değiştirebilme” yetkisiyle çelişen, koruma ve planlama ilkeleriyle bağdaşmayan bu durumun nedenleri bir soru olarak ortada durmakta ise de, bu durum, Kurul'un ilk kararını ve gerekçelerini ortadan kaldırmadığı gibi, dava konusu planları değerlendirmede, bu ilk bağımsız kararın ufuk açıcı bir etkisi olduğu, göz ardı edilmemesi ve yapılacak değerlendirmelerde dikkate alınması gereği bizce ortadadır.

HUKUKİ SEBEPLER : Anayasa, İYUK, İmar Kanunu ve sair hukuki mevzuat

DELİLLER : Davalı İdare tarafından onaylanarak diğer davalı İdareler tarafından askıya çıkarılan dava konusu imar planları, İstanbul Boğazi Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli projesi ve proje raporu ile proje hakkında alınmış Koruma Bölge Kurulu kararları, her türlü belgeyi ihtiva eden

işlem dosyaları, dilekçe içeriğinde ifade edilen ve ek olarak sunulan belgeler, keşif ve bilirkişi incelemesi ve her türlü hukuki delil.

SONUÇ VE İSTEM : Açıklanan ve Mahkemenizce resen saptanacak nedenlerle; Bayındırlık ve İskan Bakanlığı'nca hazırlanan 23.02.2011 tarih onaylı 1/5000 Ölçekli İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi Nazım İmar Planı ve Fatih, Üsküdar, Kadıköy ve Zeytinburnu 1/1000 Ölçekli İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Uygulama İmar Planları'nın öncelikle yürütmesinin durdurulmasına, takiben iptaline karar verilmesini, yargılama giderleri ve avukatlık ücretinin karşı yana yükletilmesine karar verilmesini saygılarımızla vekaleten talep ederiz.

**TMMOB Çevre Mühendisleri Odası
(İstanbul Şubesi) vekili
Av. Emre Baturay ALTINOK**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
(İstanbul Şubesi) vekili
Av. Taner SAVAŞ**

**TMMOB Mimarlar Odası
(İstanbul Büyükşehir Şubesi)
vekili Av. Ş. Can ATALAY**

**TMMOB Şehir Plancıları Odası
(İstanbul Şubesi)
vekili Av. Koray CENGİZ**

EKLER :

1. İstanbul Çevre Düzeni Planı (Ulaşım Kararlarını Plan Kararları ile Uyumlu Olarak Geliştirmek Sayfa 535, 536)
2. İstanbul Çevre Düzeni Planı (Ulaşım Sayfa 666, 667)
3. İstanbul Çevre Düzeni Planı (Karayolu ulaşım Sistemi Sayfa 668)
4. 3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu 2010 (Şehir Plancıları Odası)
5. 1997 Ulaşım Ana Planı (Sayfa 4.74)
6. İBB için Ön Fizibilite Raporu (sayfa 21)
7. 31 Aralık 2008 gün, WHO/74/1322/TR/JSW referans sayılı Unesco Mektubu
8. İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı 1. Taslak, 31 Ocak 2011, sayfa 79
9. İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı 1. Taslak, 31 Ocak 2011, sayfa 95-96
10. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Tarihi Yarımada 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu (2. Cilt Sayfa 502, 503)
11. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Tarihi Yarımada 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu (2. Cilt Sayfa 684)
12. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Tarihi Yarımada 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı Raporu (2. Cilt Sayfa 688, 689)
13. İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 19.08.2009 gün ve 3191 sayılı Kararı
14. İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı kararı
15. Vekaletnameler