

9. Kentleşme ve Planlama Sorunlarına Yönelik Çalışmalar

9.1. Ataşehir

Bir TOKİ iştiraki olan Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı, 2004 yılından bu yana Ataşehir bölgesinin henüz yapılaşmamış kısımlarında peş peşe yaptığı radikal plan tadilatları ile yoğun bir yapılaşmanın yolunu açmıştır. Bu tarihten başlayan süreç, birbiri ardına yapılan plan tadilatları ve bu planların iptali davaları ile günümüze dek süregelmiştir ve halen de devam etmektedir.

“Toplu Konut Alanı” ilan edilmiş olan Ataşehir’i pazarlama sürecinde 22.03.2007 tasdik tarihli dördüncü plan revizyonu sonrasında, bu kez bizzat başbakan tarafından Merkez Bankası başta olmak üzere kamu bankalarının genel merkezlerinin İstanbul’a taşınacağı açıklanmış, yeni yerleri olarak da Ataşehir’de, meri planda “Konut” görünen alanlar gösterilmiş, böylelikle Ataşehir planlarında üstten talimatla gerçekleştirilen yeni bir plan değişikliği daha, çevre koşullarını, plan bütünlüğünü, üst plan kararlarını, imar mevzuatını ve hukuku hiçe sayacak bir biçimde gündeme gelmiştir. Yeni plan tadilatı ile Anadolu Otoyolu üzerinde kalan henüz yapılaşmamış konut alanı ile Ataşehir Doğu Bölgesinde, Anadolu Otoyolu güneyinde kalan, gene yapılaşmamış konut alanına, bir üst plan olan 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı’nda da bu alanların konut alanı olarak gösterilmiş olmasına karşın, MİA (merkezi iş alanı) fonksiyonu getirilmiştir. 15.02.2008 tasdik tarihli 1/5000 ve 1/1000 ölçekli bu plan tadilatlarının iptali için açılan davada, İstanbul 1. İdare Mahkemesi’nin 20.03.2009 tarihinde yürütmenin durdurulmasına karar vermesinin hemen ardından da yeni bir 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı gündeme gelmiş; 2006 tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı’nda “Konut Alanı” olarak gösterilen ve İstanbul Valiliği’nce de “Toplu Konut Alanı” olarak ilan edilmiş söz konusu alanlar, Ankara’nın talimatıyla hazırlanan 15.02.2008 tasdik tarihli Ataşehir planları paralelinde, bu kez 15.06.2009 tasdik tarihli bu yeni çevre düzeni planında “1. Derece Merkez” olarak gösterilmiştir.

15.02.2008 tasdik tarihli planın iptali için açılan davada, İstanbul 1. İdare Mahkemesi tarafından, 20.03.2009 tarihinde “*dava konusu işlemin; uygulanması halinde telafisi güç zararlar doğabileceğinden... yürütmesinin durdurulması*” kararı, 18.09.2009 tarihinde ise, “*dava konusu 1/5000 ölçekli nâzım imar planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planında, imar mevzuatına, kamu yararına ve hukuka uyarlık bulunmadığı sonucuna varılmıştır*”

denilerek, “*dava konusu işlemin iptali*” kararı alınmıştır. Ancak yargının yürütmeyi durdurma kararı almasının hemen ardından, bu kez planlama alanını üç ayrı bölge olarak ele alan üç ayrı plan gündeme getirilmiştir. Bu planlar:

1) İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı,

2) İstanbul İli Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama Planı,

3) İstanbul İli, Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Batı Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı,

olup, 2009 tarihli her üç plan da, yargı kararlarını geçersiz kılmak için uygulanan alışlagelmiş yöntemin ürünü olarak, 15.02.2008 tasdik tarihli planın hemen hemen tümüyle aynısıdır. 1 ve 2 numaralı planlarda, planlama alanına, 2008 planında olduğu gibi, merkezi iş alanı (MİA) fonksiyonu getirilmiş olup, bu alanlarda henüz yapılaşma yoktur. Bu iki plan alanı arasında kalan ve gene 2008 planındaki gibi konut fonksiyonu getirilmiş olan 3 numaralı plan alanının büyük kısmı ise, 2004 yılından bu yana sürdürülen yargı sürecine karşın, yapılaşmıştır.

TOKİ tarafından hazırlanan ve İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından da onaylanarak askıya çıkarılan 14.08.2009 tasdik tarihli bu 3 plandan MİA fonksiyonlu “İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı” ile, gene MİA fonksiyonlu “İstanbul İli Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama Planı”nın iptali için 40. çalışma döneminde plan iptal davaları açılmıştır.

Hakkında plan iptal davası açılan 14.08.2009 tasdik tarihli “Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama Planı”nın yürürlüğe girmesinin hemen ardından da, bu bölgede yer alan MİA fonksiyonlu alana ilişkin “arsa satışı karşılığı gelir paylaşımı işi” ihalesi gündeme gelmiştir. 14.08.2009 tasdik tarihli planın 3386 ada 1 parseline ilişkin plan kararları, yargı tarafından iptal edilmiş olan 15.02.2008 tasdik tarihli planla getirilen kullanım ve yapılaşma kararları ile aynı olup, Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı AŞ tarafından birinci oturumu 22.02.2010, ikinci oturumu 25.02.2010 tarihinde gerçekleştirilen iki oturumlu bir ihale açılmıştır.

“İstanbul Ataşehir Doğu Bölgesi 2. Etap Arsa Satışı Karşılığı Gelir Paylaşımı İşİ” ihalesinin onaylanmasına ilişkin 12.03.2010 tarih ve 13 sayılı Yönetim Kurulu kararının ve bu işlem sonucu imzalanan sözleşmenin yürütmesinin durdurulması istemi talebiyle, bu çalışma döneminde dava açılmıştır. Dava dilekçesi ekte bilgilerinize sunulmaktadır (Bkz. 9.1.1. Ek 1). Dava sürecine ilişkin gelişmeler ise raporun “Hukuk Çalışmaları” bölümünde yer almaktadır (Bkz. 11.96).

Bu çalışma döneminde, 2009 tarihli planlar tekrar değişime uğramış; açmış olduğumuz plan iptal davaları sürerken, yargıyı atlamamın bir yöntemi olarak uygulanan “aynı planı tekrar ve tekrar yeni bir planmış gibi gündeme getirme metodu” bir kez daha uygulanarak, TOKİ tarafından hazırlanan ve İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi’nce onaylandıktan sonra İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı’nca 12.07.2010 tarihinde imzalanan güya yeni üç plan TOKİ tarafından askıya çıkarılmıştır. 12.07.2010 tasdik tarihli bu planlar 2009 tasdik tarihli planlarla hemen hemen aynı olup, yapılan ilginç bir değişiklik de, davası sürmekte olan 14.08.2009 tasdik tarihli, “İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”nda, yapı adaları üzerinde yazılı olan MİA (Merkezi İş Alanı) tanımını kaldırarak yerine T (Ticaret Alanı) tanımını getirmek olmuştur. Böylelikle, bölgeye MİA fonksiyonu getirilmesinin çok sakıncalı gelişmelere neden olacağı konusundaki değerlendirmeler sözüm ona geçersiz kılınmıştır. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, yapılan değişikliğin sadece bir isim değişikliğinden ibaret bir aldatmaca olduğudur. Bu durum, plan notlarında açıkça görülmektedir. 14.08.2009 tasdik tarihli “İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”nda “Merkezi İş Alanı” tanımını içinde sayılan fonksiyonlar, güya yeni bir plan olan 12.07.2010 tasdik tarihli “İstanbul İli, Ümraniye İlçesi Ataşehir Toplu Konut Alanı Ticaret Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”nın “Ticaret Alanları”nda da, “rezidans” ilavesi ile aynen yer almaktadır.

12.07.2010 tasdik tarihli “İstanbul İli, Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı” ile “İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Ticaret Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”nın iptali talebiyle dava açılmıştır. “İstanbul İli, Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut

Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”nın iptali için açılan davanın dilekçesinde teknik bir yazım hatası olduğundan, bu hatayı düzeltecek biçimde kaleme alınan ikinci dilekçe ile “İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Ticaret Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”nın dava dilekçesi ekte bilgilerinize sunulmaktadır (Bkz. 9.1.2. Ek 2 ve 9.1.3. Ek 3). Devam etmekte olan dava sürecine ilişkin gelişmeler ise raporun “Hukuk Çalışmaları” bölümünde yer almaktadır (Bkz. 11.106 ve 11.107).

9.1.1. Ek 1: Dava Dilekçesi

İstanbul 1. İdare Mahkemesi

Dosya No: 2010/901 E.

İstanbul Nöbetçi İdare Mahkemesi

Sayın Başkanlığına

10.05.2010

DAVACI: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

Kemankeş Caddesi No: 31 Karaköy İstanbul

DAVALI: Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Anonim Şirketi

Meriç Caddesi Gardenya 7B Plaza Kat 1/5 Ataşehir İstanbul

KONU: Toplu Konut İdaresi iştiraki olan Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı tarafından gerçekleştirilen, Yönetim Kurulu tarafından 12.03.2010 tarih ve 13-13(30) sayılı karar ile onaylanan ihalenin ve anılan ihale sonucunda “Varyap Varlıbaşlar Yapı San. ve Turizm Yatırımları Ticaret AŞ – GAP İnşaat Yatırım ve Dış Ticaret Anonim Şirketi” ile sözleşme imzalanması işleminin öncelikle YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASI ve İPTALİ istemidir.

ÖĞRENME TARİHİ: 20.04. 2010

(Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı'nın 20.04.201 gün ve 697 sayılı cevabi yazısı Ek 2)

AÇIKLAMALAR

Türkiye Emlak Bankası Anonim Şirketi, Ataşehir Projesi'nin doğu ve batı bölgelerini kapsayan 23.07.1990 t.t. 1/5000 Ölçekli Nâzım İmar Planı uyarınca Ataşehir arsaları üzerinde 1990'lı yıllarda "Ataşehir Projesi" uygulamasını başlatmış; bu çerçevede, doğu bölgesindeki konut alanlarının tamamının yapımı etaplar halinde tamamlanmıştır. Daha sonra, Ataşehir Projesi olarak bilinen alanın tamamı Emlak Bankası mülkiyetinden Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı mülkiyetine geçmiş; bir TOKİ iştiraki olan Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı AŞ ise, 2004 yılında Ataşehir alanının henüz yapılaşmamış kısımlarında yeni bir plan hazırlamış ve bu plan Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından 29.04.2004 tarihinde resen onaylanmıştır. Ardından, planın birkaç noktasında, gene Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı tarafından, parsel bazında bazı tadilatlar yapılmış ve bu tadilatlar plan üzerine işlenerek, planın bütünü 24.11.2004 tarihinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından (yeni bir planmış gibi) yeniden onaylanmıştır.

Bu söz konusu iki planın iptali istemi ile Ataşehir sakinleri tarafından açılan davalarda müvekkil oda davacı yanında müdahil olmuştur. Danıştay 6. Dairesi'nce, ilk davanın da sonradan açılan dava dosyası kapsamında görüşülmesi kararının ardından, "yürütmeyi durdurma kararı" verilmiş; hazırlanan bilirkişi raporunda, "planların iptal edilmesi gerektiği kanaatine varıldığı" belirtilmiş; itiraz üzerine verilen ek bilirkişi raporunda da aynı görüş tekrarlanmıştır. Bilirkişi raporunda, ayrıca, imar mevzuatının belirlediği donatı alanlarının karşılanabilmesi için, "...konut alanlarında emsalin 1,3'ü geçmemesi gerektiği" de vurgulanmıştır.

Ancak bu süreçte de yargının aldığı "yürütmenin durdurulması" kararını aşmak ve ruhsat alımları durdurulan inşaat şirketlerinin önünü açabilmek amacıyla, imar mevzuatına aykırı yeni bir işlem gerçekleştirilmiştir. Önce TOKİ'nin 06.02.2006 tarihli başvurusu üzerine, zaten "Toplu Konut Alanı" olan söz konusu plan alanının tamamının bir kez daha Toplu Konut Alanı ilan edilmesi İstanbul Valiliği'nce uygun görülmüş; ardından, Danıştay 6. Dairesi'nin yürütmesini durdurduğu plan üzerinde –bir kısım alanın plan onama sınırı dışına çıkartılması biçiminde– oynanarak, alışılmadık bir yöntemle –tanım yerinde ise– sözde yeni bir plan yaratılmış; TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi'nce 26.06.2006 tasdik tarihli

bu üçüncü planın iptali için yargıya başvurulmuş iken, yargı kararı beklenmeksizin, bu kez gene yeni bir plan revizyonu –dördüncü plan– gündeme getirilmiştir. Gerek üçüncü, gerekse dördüncü planlar bir TOKİ iştiraki olan Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı AŞ tarafından hazırlanmış ve TOKİ Başkanlığı tarafından onaylanarak İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na iletilmiş ve İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından da kabul edilerek, İstanbul Büyükşehir Belediyesi başkanı tarafından imzalandıktan sonra askıya çıkarılmıştır.

26.06.2006 t.t. üçüncü plan, plan onama sınırını değiştirmek dışında, 24.11.2004 t.t. planın aynıydı; 22.03.2007 tasdik tarihli bu dördüncü plan revizyonu da, daha önceki planlarla aynı içerikte, hemen hemen aynı sakıncaları taşıyan bir plandı. Bütün bu süreç zarfında hazırlanan tüm planlar gibi, bu son plan da, bölgeye, Ataşehir bütününe ait 1990 planının çok üstünde bir nüfus ve yapılaşma getirmekteydi. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi'nce bu planın iptali için de dava açılmıştır.

Ataşehir'i “*pazarlama*” sürecinde 22.03.2007 t.t. plan revizyonu ile de yetinilmemiş; bu kez bizzat başbakan tarafından, Merkez Bankası başta olmak üzere kamu bankalarının genel merkezlerinin İstanbul'a taşınacağı açıklanmış; yeni yerleri olarak da Ataşehir'de meri planda “konut” görünen alanlar gösterilmiştir. Böylelikle 22.03.2007 t.t. planın iptali talebiyle açılan dava sonuçlanmadan, Ataşehir planların da siyasi iktidarın talimatları ile gerçekleştirilen yeni bir plan değişikliği, çevre koşullarını, plan bütünlüğünü, üst ölçekli plan kararlarını, imar mevzuatını ve hukuku hiçe sayacak bir biçimde gündeme getirilmiştir.

18.01.2008 tarihli İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi kararında yer alan bilgilere göre, bu süreçte Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı AŞ tarafından ardı ardına iki plan değişikliği yapılarak TOKİ tarafından İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne gönderilmiştir. İlk değişiklik, “Ataşehir Toplu Konut Alanı kapsamında kalan ve Anadolu Otoyolu kuzeyinde konumlanan Merkezi İş Alanına (MİA) ilişkin” olup, 05.10.2007 tarih ve 9742 sayılı TOKİ yazısı ile 5162 sayılı yasanın 2'nci maddesi gereğince onanması için İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne gönderilmiştir. Bu değişiklik meclis gündemine girmeden, Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı bu kez plan üzerinde yaptığı değişikliği daha geniş bir alana yaymış; Anadolu Otoyolu üzerinde kalan konut alanına getirmiş olduğu Merkezi İş Alanı (MİA) ile ilgili plan değişikliğine ilaveten, Ataşehir Doğu Bölgesinde Anadolu Otoyolu güneyinde kalan ve Soyak'a konut alanı yapılmak üzere ihale edilmiş olan yapılaşmamış alana da MİA fonksiyonu getirilmiştir. Ayrıca, MİA1 ve MİA2 lejantı ile gösterilmiş olan bu

birbirinden kopuk iki ayrı Merkezi İş Alanı (MİA) kararına ilaveten, bir kısım konut ve donatı alanları üzerinde de değişiklikler yapılmıştır. Bu ikinci plan değişikliği, 22.03.2007 t.t. planda yaklaşık 276,67 ha. olan planlama alanının 109,49 ha. kapsamakta olup, TOKİ'nin 14.01.2008 tarih ve 35 sayılı yazısı ile 5162 sayılı kanunun 2. maddesi gereğince onanmak üzere İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na gönderilmiştir. Sonuç olarak, ilk değişikliği de kapsayan daha geniş kapsamlı bu ikinci plan değişikliği, 18.01.2008 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından, 15.02.2008 tarihinde de İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından aynen onaylanarak askıya çıkarılmıştır.

Söz konusu son plan değişikliğinin kapsadığı alanın tamamı, 22.08.2006 tasdik tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda "Konut" olarak gösterilmişti. Yasal olarak, alt ölçekli planların üst ölçekli plan kararlarına uyması gerekir. Bu husus, özellikle "Konut Alanı" ve "Merkezi İş Alanı (MİA)" gibi birbiriyle hiçbir yakınlığı olmayan iki fonksiyon söz konusu olduğunda, çok daha önem kazanmaktadır. Kentin MİA'sı (merkezi iş alanı) kentin kalbidir. Tüm çevresini ve kentin gelişim ve dönüşümünü ciddi biçimde etkiler ve değiştirir. Hele İstanbul gibi nüfusu 15 milyona yaklaşan bir dünya kentinde, kentin birinci derece merkezi olan MİA'nın yerinin, böyle alt ölçekli planlarda yapılan ada bazındaki mevzi değişikliklerle değil, ciddi bir analiz ve sentez çalışmasına dayalı olarak hazırlanan kent bütününe ait üst ölçekli planlarla belirlenmesi gerekir. MİA'nın kapsadığı alan da birkaç adadan ibaret olamaz. Bu adaları saptayıp da merkezi finans sektörünü bu alana taşınması, değil bölgenin, tüm Anadolu yakasının, hatta İstanbul'un planlama kararlarını geçersiz kılabilecek bir gelişmenin önünün açılması niteliğindedir.

Herhangi bir araştırmaya, hiçbir analiz ve sentez çalışmasına ve bir üst plana dayanmaksızın kabul edilerek plana işlenen ada bazındaki bu plan değişikliği planlama ciddiyetiyle asla bağdaşmamaktadır. Yapılan işlemin plan ve planlama ile hiçbir ilişkisi olmayıp, yapılan, sadece verilen bir kararı pafta üzerine işlemekten ibarettir.

Bir kentin MİA'sı (merkezi iş alanı) o kentin yaya ve araç trafiğinin, hizmet sektörünün, çalışma ve alışveriş alanlarının en yoğunlaştığı bölgesidir. Bu alanlar aynı zamanda yapılaşma yoğunluğunun da en yüksek olduğu alanlardır. Bu nitelikleriyle, söz konusu MİA fonksiyonları bölgeye geldiğinde, hem tüm Anadolu yakasının dengesini altüst edecek, hem de Ataşehir ve civarında bugün var olan trafik kaosunu daha da içinden çıkılmaz hale getirecektir.

Bütün bu gerekçelerle 15.02.2008 t.t. 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planların iptali için açılan davada, İstanbul 1. İdare Mahkemesi'nin 2008/1161 Esas ve 20.03.3009 tarihinde yürütmenin durdurulmasına karar vermesine karşın, yeni bir 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı gündeme gelmiş; 2006 tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda "Konut Alanı" olarak gösterilen ve İstanbul Valiliği'nce de "Toplu Konut Alanı" olarak ilan edilmiş söz konusu alanlar, Ankara'nın talimatıyla hazırlanan 15.02.2008 t.t. Ataşehir planları paralelinde, bu kez 15.06.2009 t.t. bu yeni Çevre Düzeni Planı'nda "1. Derece Merkez" olarak gösterilmiştir.

22.03.2007 t.t. planda yaklaşık 276,67 ha. olan planlama alanınının 109,49 ha.'ını kapsayan 15.02.2008 t.t. Ataşehir Toplu Konut Alanı Revizyon İmar Planı Değişikliği'nin ardından gündeme gelen bu son plan değişiklikleri ise, 22.03.2007 t.t. planın planlama alanının tamamının üç ayrı plan şeklinde gündeme getirilmesi olmuştur. Bu üç plan;

- 1) "İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı";
- 2) "İstanbul İli Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama Planı";
- 3) "İstanbul İli, Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Batı Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı"dır.

1 ve 2 no'lu planlarda, planlama alanlarına merkezi iş alanı (MİA) fonksiyonu getirilmiş, bu iki plan alanı arasında kalan 3 numaralı plan alanı ise konut alanı olarak planlanmıştır.

Bu planlardan 1'inci ve 2'ncisinin tamamı, 3'üncüsünün ise bir kısmı 15.02.2008 tasdik tarihli plan revizyonu sınırları içinde kalmaktadır. 2008 planının iptali için açılan davada da, İstanbul 1. İdare Mahkemesi tarafından 20.03.3009 tarihinde "*dava konusu işlemin; uygulanması halinde telafisi güç zararlar doğabileceğinden... yürütmesinin durdurulması*" kararı verilmiştir.

İstanbul 1. İdare Mahkemesi 18.09.2009 gün, 2008/1161 Esas ve 2009/1312 Karar sayılı kararında ise, "*dava konusu 1/5000 ölçekli nâzım imar planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planında, imar mevzuatına, kamu yararına ve hukuka uyarlılık bulunmadığı sonucuna varılmıştır*" denilerek, "*dava konusu işlemin iptali*"ne karar vermiştir.

Buna karşın, 2009 tarihli yukarıda andığımız her üç plan da (yargı kararlarını hiçe sayarcasına) hemen hemen tümüyle 15.02.2008 t.t. planının aynısıdır. 1 ve 2 numaralı planlarda, planlama alanına merkezi iş alanı (MİA) fonksiyonu getirilmiştir. Bu alanlarda henüz yapılaşma yoktur. Bu iki plan alanı arasında kalan ve konut alanı olarak gösterilen 3 numaralı plan alanının büyük kısmı ise yapılaşmıştır.

Yargılama konusu ihaleye konu olan alan ise İstanbul 1. İdare Mahkemesi 18.09.2009 gün, 2008/1161 Esas ve 2009/1312 Karar sayılı kararı ile iptal edilmiş olan 15.02.2008 tasdik tarihli planın doğu kısmını kapsayan “İstanbul İli Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama Planı” içinde kalmaktadır. Bu plan revizyonu, İstanbul 1. İdare Mahkemesi’nin 18.09.2009 gün, 2008/1161 Esas ve 2009/1312 sayılı kararı ile iptal ettiği 15.02.2008 tasdik tarihli planın yeniden öngörülmesi niteliğindedir.

Yargılama konusu ihaleye konu olan alan, 3386 ada 1 parseldir. İlgili alan için öngörülen plan kararları, İstanbul 1. İdare Mahkemesi 18.09.2009 gün, 2008/1161 Esas ve 2009/1312 Karar sayılı kararı ile iptal edilmiş olan 2008 planında da, iptali için açılmış olan dava İstanbul 9. İdare Mahkemesi’nin 2009/1726 Esas sayılı dosyası kapsamında 2009 planında da bütünü ile aynıdır.

2008 planında bu bölgeye getirilen MİA fonksiyonu sakıncalı görülerek 2008 planı iptal edilmiş olsa da, 2009 planında da parsel gene MİA olarak gösterilmiştir. Getirilen yapılaşma emsali ise, aynen 2008 planındaki gibi, “E = 1,5; h = serbest” biçimindedir. Görüldüğü gibi, 2008 planının iptal edilmiş olması üzerine, iptal edilen plan koşullarını tekrar hayata geçirmek için, plan alanı 3 ayrı parça halinde tekrar yeni bir plan gibi onaylanmıştır. Yargı kararını es geçmek ve geçersiz kılmak için başvuru bir yöntemden başka bir şey olmayan bu yaklaşımın ürünü olan “İstanbul İli Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama Planı”nın iptali için de dava açılmıştır.

İstanbul 1. İdare Mahkemesi 18.09.2009 gün, 2008/1161 Esas ve 2009/1312 Karar sayılı kararı ile iptal edilmiş olan, yargı kararını yok sokarak aynı alan için aynı fonksiyonları öngören söz konusu plan yürürlüğe girer girmez, istem konusu ihale de gündeme gelmiş; 3386 ada 1 parsel, 1. oturumu 22.02.2010 tarihinde, 2. oturumu 25.02.2010 tarihinde gerçekleşen iki oturumlu bir ihaleye çıkarılmıştır. Ekte sunulan yazışmalardan da görüleceği

üzere, ihale sonucu kesinleşmiş olup, 15.04.2010 tarihinde yüklenici “Varyap Varlıbaşlar Yapı San. ve Turizm Yatırımları Tic. AŞ ve GAP İnş. Yat. ve Dış Tic. AŞ Ortak Girişimi” ile sözleşme imzalanmıştır.

Özet olarak, 3386 ada 1 parsel 15.02.2008 tasdik tarihli planla getirilen kullanım ve yapılaşma kararları yargı tarafından iptal edilmiş; aynı plan kararları, yargı kararının –tanım yerinde ise– arkasına dolaşarak, bu kez 14.08.2009 tasdik tarihli plan ile tekrar yürürlüğe konmuş ve ardından da, alan, yargının iptal ettiği aynı yapılaşma koşullarıyla ihaleye çıkarılmış ve ihale sonuçlanmıştır.

Diğer bir söyleşiyle, yargılama konusu idari işlemin konusu, yargı kararı ile iptal edilen arazi kullanım kararlarının hayata geçirilmesi, planlama tekniğine, şehircilik ilkelerine ve hukuka açıkça aykırı olan bir uygulamanın gerçekleştirilmesi, geri dönülemez bir duruma getirilmesidir.

Son olarak, ihale işleminin Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı Anonim Şirketi tarafından gerçekleştirilmesinin de mevzuata aykırı olduğunu belirtmek isteriz.

Yukarıda açıklanan nedenlerle açıkça hukuka aykırı olan ve kamu yararı bulunmayan yargılama konusu idari işlemin öncelikle yürütülmesinin durdurulmasına ve iptaline karar verilmesini talep ederiz.

SONUÇ VE İSTEM

1) Yargılama konusu karar hukuka aykırı ve idari işlemin uygulanması durumunda telafisi güç zararların doğacağı açık olduğundan öncelikle olarak YÜRÜTMENİN DURDURULMASINA,

2) Yukarıda açıklanan nedenlerle, Toplu Konut İdaresi iştiraki olan Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı tarafından gerçekleştirilen, Yönetim Kurulu tarafından 12.03.2010 tarih ve 13-13(30) sayılı karar ile onaylanan ihalenin ve anılan ihale sonucunda “Varyap Varlıbaşlar Yapı San. ve Turizm Yatırımları Ticaret AŞ – GAP İnşaat Yatırım ve Dış Ticaret Anonim Şirketi” ile sözleşme imzalanmasının İPTALİNE,

3) Sayın Mahkemenizce yürütmenin durdurulması kararı verilmesi durumunda gerektiğinde bilirkişi incelemesi yapılması ve tamamlayıcı açıklamalarımızla kanıtlarımızı sunmamız için süre verilmesine,

4) Yargılama giderleri ve avukatlık ücretinin karşı yan üzerinde bırakılmasına karar verilmesini talep ederiz.

Saygılarımızla.

Davacı

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Şubesi

Vekili Av. Ş. Can Atalay

Ek 1: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi'nin Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı AŞ Genel Müdürlüğü'ne yazdığımız 13.04.2010 tarih ve 2010.09.18409 sayılı yazısı

Ek 2: Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı AŞ Genel Müdürlüğü'nün 20.04.2010 tarih ve İHKMD. 134.950.697 sayılı cevabi yazısı

Ek 3: İstanbul 1. İdare Mahkemesi'nin 18.09.2009 gün, 2008/1161 Esas ve 2009/1312 Karar sayılı kararı ve ilgili bilirkişi raporu

Ek 4: 15.02.2008 t.t. Ataşehir Toplu Konut Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı değişikliği (5 pafta) ile 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı değişikliğinin dava konusu plan alanını kapsayan bölümünün paftaları (7 pafta) ve Açıklama Raporu

Ek 5: Vekâletname

9.1.2. Ek 2: Dava Dilekçesi

İstanbul 9. İdare Mahkemesi

Sayın Başkanlığı

29.06.2011

DOSYA NO: 2010/2106 Esas

DAVACI: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

DAVALI: İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı

VEKİLİ: Av. Engin Ertürk

DAVALI: Toplu Konut İdaresi Başkanlığı

VEKİLİ: Av. Emine Yücel

KONU: Sayın Mahkemenin 2010/2106 Esas sayılı dosyası ile ilgili olarak dava dilekçesinde yer verilen hususların tavrı ve davanın esasına ilişkin açıklamalarımızın sunulmasıdır.

AÇIKLAMALAR

Dava konusu 12.07.2010 tasdik tarihli “İstanbul İli, Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”, aynı alana ilişkin 14.08.2009 tasdik tarihli “İstanbul İli, Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı” ile dava konusu planın kapsadığı alanı da içeren 15.02.2008 tasdik tarihli “İstanbul İli, Kadıköy İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı Değişikliği ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı Değişikliği”nin çok küçük göstermelik değişikliklerle yeniden tesis edilmesi niteliğindedir.

Ataşehir’in yapılaşmamış alanlarına ilişkin olarak 2004’ten itibaren gündeme gelen plan değişikliklerinde alan tamamıyla konut alanı olarak gösterilmekte iken, bizzat başbakan tarafından, Merkez Bankası başta olmak üzere kamu bankalarının genel merkezlerinin İstanbul’a taşınacağına açıklanması ve yeni yerleri olarak da Ataşehir’de meri planda “Konut” görünen alanların gösterilmesi üzerine, Ataşehir planlarında siyasi iktidarın talimatları ile yeni bir plan değişikliği gerçekleştirilmiştir. Yapılan 15.02.2008 t.t., “İstanbul İli, Kadıköy İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı Değişikliği ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı Değişikliği” ile, TEM Otoyolu

üzerinde kalan bölge ile Ataşehir Doğu Bölgesinde kalan dava konusu plan bölgesindeki konut alanlarına Merkezi İş Alanı (MİA) fonksiyonu getirilmiştir.

“Kentın MİA’sı (Merkezi İş Alanı) kentın kalbidir. Tüm çevresini ve kentın gelişim ve dönüşümünü ciddi biçimde etkiler ve değiştirir. Hele İstanbul gibi nüfusu 15 milyona yaklaşan bir dünya kentinde, kentın birinci derece merkezi olan MİA’nın yerinin, böyle alt ölçekli planlarda yapılan ada bazındaki mevzi değişikliklerle değil, ciddi bir analiz ve sentez çalışmasına dayalı olarak hazırlanan kent bütününe ait üst ölçekli planlarla belirlenmesi gerekir. MİA’nın kapsadığı alan da birkaç adadan ibaret olamaz. Bu adaları saptayıp da merkezi finans sektörünü bu alana taşınması, değil bölgenin, tüm Anadolu yakasının, hatta İstanbul’un planlama kararlarını geçersiz kılacak bir gelişmenin önünün açılması niteliğindedir.

Herhangi bir araştırmaya, hiçbir analiz ve sentez çalışmasına ve bir üst plana dayanmaksızın kabul edilerek plana işlenen ada bazındaki bu plan değişikliği planlama ciddiyetiyle asla bağdaşmamaktadır. Yapılan işlemin plan ve planlama ile hiçbir ilişkisi olmayıp, yapılan, sadece verilen bir kararı pafta üzerine işlemekten ibarettir.

Bir kentın MİA’sı (Merkezi İş Alanı) o kentın yaya ve araç trafiğinin, hizmet sektörünün, çalışma ve alışveriş alanlarının en yoğunlaştığı bölgesidir. Bu alanlar aynı zamanda yapılaşma yoğunluğunun da en yüksek olduğu alanlardır. Bu nitelikleriyle, söz konusu MİA fonksiyonları bölgeye geldiğinde, hem tüm Anadolu yakasının dengesini alt üst edecek, hem de, Ataşehir ve civarında, bugün var olan trafik kaosunu daha da içinden çıkılmaz hale getirecektir.”

Bütün bu gerekçelerle, 15.02.2008 t.t. 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planların iptali için Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi’nce açılan iptal davasında, İstanbul 1. İdare Mahkemesi 20.03.2009 gün ve 2008/1161 Esas sayılı kararı ile “yürütmenin durdurulması” yönünde karar vermiş; 18.09.2009 gün, 2008/1161 Esas ve 2009/1312 sayılı kararıyla da, “dava konusu 1/5000 ölçekli nâzım imar planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planında, imar mevzuatına, kamu yararına ve hukuka uyarlık bulunmadığı sonucuna varılmıştır” diyerek, “dava konusu işlemin iptali”ne karar vermiştir.

2008 planları için başlatılan yargı süreci, TOKİ tarafından gene yeni bir plan değişikliğinin gündeme getirilmesine yol açmış, İstanbul 1. İdare Mahkemesi’nin 20.03.2009 gün ve

2008/1161 Esas sayılı “yürütmenin durdurulması” kararının hemen ardından, bu kez alanın tamamı üç bölgeye bölünerek üç ayrı plan düzenlenmiştir. Bu üç bölgeden biri de, dava konusu planların kapsadığı alan olup, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından 17.07.2009 tarihinde, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından 14.08.2009 tarihinde onaylanarak askıya çıkarılan “İstanbul İli, Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”, 15.02.2008 tasdik tarihli 1/5000 ve 1/1000 planların söz konusu bölgeyi kapsayan kısmı ile hemen hemen aynı olarak hazırlanmış olup aynı sakıncaları taşımaktadır.

14.08.2009 tasdik tarihli söz konusu 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlarda 2008 planları ile bölgeye getirilen MİA (Merkezi İş Alanı) fonksiyonu kaldırılmamış, planlarda yapılan tek değişiklik, 2008 planındaki “Özel Sağlık Alanı”nın aynı yapılaşma emsali ile “Ticaret” olarak değiştirilmesi olmuştur. Ancak, gerek MİA gerekse de Ticaret alanında aynı fonksiyonlara yer verilmektedir. Bu husus, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planların 1 No’lu Plan Notu’nda “*1- Merkezi iş alanı ve ticaret alanlarında; alışveriş merkezi, yönetim merkezi, konaklama tesisleri, residance, sinema, tiyatro vb. sosyal ve kültürel tesis alanları, ticaret, büro, işhanı, lokanta gazino, çarşı, çok katlı mağazalar, bankalar, oteller, özel hastane, özel eğitim alanları, katlı otopark vb. fonksiyonlar yer alabilir*” biçiminde vurgulanmıştır.

14.08.2009 tasdik tarihli “İstanbul İli, Ataşehir Belediyesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”nın Plan Notları’nda öngörülen bazı hükümler de, dava dilekçesinde vurgulandığı üzere, şehircilik ilkelerine ve hukuka açıkça aykırı olup ciddi sakıncalar taşımaktadır:

1- 4 No’lu Plan Notu’nda, “*4- Merkezi iş alanında, çekme mesafeleri içinde 2 bodrum kat İskân edilebilir. 1. bodrum katın tamamı, 2. bodrum katın %50’si emsal hesabına dahil değildir*” denmektedir.

Bu plan notu ile “emsal” tanımının iskân edilen bodrum katları da kapsadığı göz ardı edilerek planlama ilkelerine ve mevzuata açıkça aykırı bir biçimde hüküm getirilmekte; bu şekilde, alanda 1,5 emsalin çok üstüne çıkacak bir yapılanmanın yolu daha planlama aşamasında açılmaya çalışılmaktadır.

2- Plan notlarında yer alan “*5- Plan bütününde blok boyut ve şekli, yapı nizamı ve taban oturumu serbesttir*” hükmü planlama ilkelerine aykırıdır. Blok boyut ve şekli, yapı nizamı ve

taban oturumunun serbest bırakılması planlama kavramı ve imar planı tanımı ile hiçbir şekilde uyuşmamakta olup, yapılaşma açısından ciddi sakıncalar içermektedir. Bu hususun “avan proje”ye bile bağlanmamış olması, bugüne kadar yapılan uygulamaların da ötesinde bir serbestlik getirmektedir ki, bu serbestlik, giderek plansızlık anlamına gelmektedir. Bu plan notu da, İstanbul 1. İdare Mahkemesi’nin 18.09.2009 gün, 2008/1161 Esas ve 2009/1312 Karar sayılı kararı ile iptal edilmiş olan 15.02.2008 t.t. 1/5000 ve 1/1000 planlarda da aynen yer almakta idi.

3- Plan Notları’nın 8. maddesinde, “8- İmar adalarında blokların bahçe mesafeleri; yönetmelikte belirlenen bahçe mesafelerine göre yapılır veya ilçesinde onaylanacak vaziyet planı ve mimari projeler ile belirlenir. Yapılar ayrı, blok ve sıra blok şeklinde yapılabilir. Birden fazla yapı yapılabilir. Yapı adalarında mimari avan projesinde belirlenecek arazi kodlarına göre uygulama yapılacaktır. Binaların kod alma durumları, blok boyutları ve parsel yapılanma şartları avan proje veya vaziyet planı ile belirlenir” denmektedir.

Birinci cümlesinde yer alan “İmar adalarında blokların bahçe mesafeleri; yönetmelikte belirlenen bahçe mesafelerine göre veya ilçesinde onaylanacak vaziyet planı ve mimari projeler ile belirlenir” hükmünde, “veya” ibaresine yer verilerek, ilçesinde onaylanacak vaziyet planı ve mimari projeler ile yönetmelikte belirlenmiş olan minimum bahçe mesafelerinin altına inilebilmesine olanak sağlanmaktadır.

“Yapılar ayrı, blok ve sıra blok şeklinde yapılabilir” hükmü ise, yeni yapıların blok ve hatta sıra blok şeklinde yapılmasına olanak vererek şimdiye kadar hiç örneği görülmemiş “bitişik nizam gökdelen”ler yaratmanın getireceği tamir edilemeyecek bir tahribatın yolunu açmaktadır. Yakın çevrede bugüne dek yapılmış olan ayrı nizam kulelerin getirdiği anormal yoğun ve ezici etki dikkate alındığında, böylesi bir gelişmenin ne kadar sakıncalı olacağı açıkça görülmektedir.

Maddenin son cümlesindeki, “... blok boyutları ve parsel yapılanma şartları avan proje veya vaziyet planı ile belirlenir” hükmü de gene ayrıcalıklı yapılaşma hakları getirmenin bir biçimidir. Önce yukarıda da vurguladığımız gibi, bölgede yapılar blok değil ayrı nizam olmalıdır. Parsel yapılanma şartları ise “avan proje veya vaziyet planı” ile değil, imar uygulama planı ile belirlenir. Aksi takdirde, proje aşamasında, planın getirdiğinin ötesinde yapılanma hakları için “pazarlık” yolu gündeme gelebilecektir.

4- 16 No'lu Plan Notu'nda, "*Parsellerde yapılacak binaların otopark ihtiyacı otopark yönetmeliğine göre hesaplanır. Yapı yaklaşma sınırlarına kadar tabii zemin altında yapılan otoparklarda otopark ihtiyacının 4 katına kadar kapalı otopark yapılabilir. Açık otoparklar bu hesaba dahil edilmez*" denmektedir. Bu plan notu çok az bir değişiklikle, İstanbul 1. İdare Mahkemesi'nin 18.09.2009 gün, 2008/1161 Esas ve 2009/1312 Karar sayılı kararı ile iptal edilen 15.02.2008 t.t. planda da öngörülmüştü.

Burada, İstanbul'un su ilgili "kriz" yaşamanın eşiğinde olduğu bilinir, kentin her tarafında suyu "*iktisatlı kullanma*" çağrılarını yer alırken, yağmurla gelen suların toprak altına inerek su rezervlerine ulaşması için kentlerde parsellerin bina dışı alanlarının, yani bahçelerinin mümkün olduğunca betonlaşmamasının gerektiği çok açık olmasına karşın bu gerçeğe göz yumarak, planlanan alanın neredeyse tamamını betonlaştırarak toprağı tümüyle yok etmek açıkça susuzluğa davetiye çıkarmak demektir. Ayrıca burada dikkati çeken bir nokta, bu yer altı otoparkının –açık otoparkların otopark ihtiyacının bir kısmını karşıladığı da göz ardı edilerek– ihtiyacın 4 katına kadar yapılabilmesidir

Bu hüküm İstanbul İmar Yönetmeliği'ne de aykırıdır. İstanbul İmar Yönetmeliğinin "2.04.7. Kat Alanı Kat Sayısı (KAKS) (EMSAL)" tanımında, KAKS'a dahil olmayan otoparklar, "*Ticari amacı olmayan ve yapının kendi ihtiyacı için otopark olarak kullanılan bodrum katlar*" biçiminde tanımlanmaktadır. Plan Notu'nda ise ihtiyacı kat kat aşan bir otopark yapımı öngörülmektedir.

Son olarak, planın adında dahi "Ataşehir Toplu Konut Alanı" ibaresinin yer almasına karşın yargılama konusu planda hiç konut alanının bulunmadığı, bu alana MİA fonksiyonunun getirilmiş olduğu göz önüne alındığında, plan ismi ile plan arasındaki, hatta plan isminin kendi içindeki çelişki dikkat çekmektedir. Plan alanının "Toplu Konut Alanı" ilan edilmiş bir bölgede yer aldığı ve 15.02.2008 t.t. plana kadar, bu bölge için hazırlanmış olan planlarda bu alanın tamamının "Konut Alanı" olarak planlandığı göz önüne alındığında, planların isimleri ile getirdikleri fonksiyonun dahi çelişmesinin, bu planların, gerçek anlamda bir plan değil, siyasi iktidarın şehircilik ilkelerine ve hukuka aykırı talimatlarının paftalara işlenmiş çizimleri olmasından kaynaklandığı açıktır.

Açıklanan bu nedenlerle Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi 14.08.2009 tasdik tarihli "İstanbul İli, Ataşehir Belediyesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı'nın iptali

istemiyle de dava açmıştır. Açılan davada, İstanbul 6. İdare Mahkemesi, 29.11.2010 gün ve E: 2009/1887 sayılı kararla yürütmenin durdurulmasına karar vermiş; TC Başbakanlık Toplu Konut İdaresi Başkanlığı ve İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı karara itiraz etmiş, İstanbul Bölge İdare Mahkemesi de, 17.02.2011 gün ve YD İtiraz No: 2011/804 sayılı kararla itirazın reddine karar vermiştir. Davaya halen devam etmektedir.

2009 planlarına açılan dava süreci devam ederken, bu kez de dava konusu 12.07.2010 tasdik tarihli “İstanbul İli, Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı” gündeme gelmiştir. 12.07.2010 tasdik tarihli “İstanbul İli, Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”, 4.08.2009 t.t. “İstanbul İli, Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”nın çok küçük göstermelik değişikliklerle yeniden tesis edilmesi niteliğindedir.

Bu plan değişikliği ile 14.08.2009 tasdik tarihli “İstanbul İli, Ataşehir Belediyesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”nda MİA (Merkezi İş Alanı) olarak gösterilmiş olan alan bu kez T1 (Ticaret Alanı) olarak gösterilmiş; T (Ticaret Alanı) olan ada da T2 olarak adlandırılmıştır. Böylelikle bölgeye MİA fonksiyonu getirilmesinin çok sakıncalı gelişmelere neden olacağı konusundaki eleştirileri ve değerlendirmeler sözüm ona geçersiz kılınmıştır. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, yapılan değişikliğin sadece bir isim değişikliğinden ibaret bir aldatmaca olduğu; 2009 planlarında MİA alanına getirilmiş olan fonksiyonların tamamının bu kez aynen T1 ve T2 Ticaret Alanları’na getirilmiş olduğudur. Bu durum, 1 No’lu Plan Notu’nda açıkça görülmektedir. 14.08.2009 tasdik tarihli Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı’nda, 1 No’lu Plan Notu’nda, “*Merkezi iş alanı ve ticaret alanlarında; alışveriş merkezi, yönetim merkezi, konaklama tesisleri, residence, sinema, tiyatro v.b. sosyal ve kültürel tesis alanları, ticaret, büro, işhanı, lokanta, gazino, çarşı, çok katlı mağazalar, bankalar, oteller, özel hastane, özel eğitim alanları, katlı otopark vb fonksiyonlar yer alabilir*” denirken, güya yeni bir plan olan 12.07.2010 tasdik tarihli “İstanbul İli, Ataşehir İlçesi Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”nda, bu hükümdeki “Merkezi iş

alanı ve ticaret alanlarında” ibaresi “T1 ve T2 ticaret alanlarında” biçiminde değiştirilmiş; ancak merkezi iş alanı içinde yer alacağı belirtilen fonksiyonlar, hiç değiştirilmeden, aynı kalmıştır.

Bunun yanı sıra, yukarıda değinilmiş olan 2009 planlarının sakıncalı Plan Notları da dava konusu 12.07.2010 tasdik tarihli “İstanbul İli, Ataşehir İlçesi Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”nda aynen yer almaktadır:

1- 2009 planlarındaki 4 No’lu Plan Notu 2010 planlarında da gene 4 No’lu Plan Notu olarak yer almakta olup; yeni planda MİA (Merkezi İş Alanı)’nın T (Ticaret) olarak gösterilmesine paralel olarak, plan notundaki “*Merkezi iş alanı ve ticaret alanlarında*” ibaresi yerine “*T1 ticaret alanlarında*” ibaresi getirilmiştir.

2- 2009 planlarındaki 5 No’lu Plan Notu 2010 planlarında 6 No’lu Plan Notu olarak aynen yer almaktadır.

3- 2009 planlarındaki 8 No’lu Plan Notu 2010 planlarında 9 No’lu Plan Notu olarak aynen yer almaktadır.

4- 2009 planlarındaki 16 No’lu Plan Notu 2010 planlarında 17 No’lu Plan Notu olarak yer almaktadır.

Bunun dışında, dava konusu 2010 planlarında ve plan notlarında birkaç şehircilik ilkelerine, planlama tekniğine, kamu yararına ve hukuka aykırı yeni değişiklik daha yapılmıştır. Bu çerçevede;

1- Getirilen yeni bir plan notu ile (“5-T1 ticaret alanında kot Ataşehir Bulvarı’ndan alınacaktır”) eski MİA, yeni T1 alanında yapılaşma yoğunluğu, 2009 planlarına nazaran daha da artırılmıştır. Zira Ataşehir Bulvarı eğimli alandaki parselin en üst noktasındadır ve buradan kot almak, 1. bodrum katın tamamını, 2. bodrum katın da %50’sinin emsal hesabına dahil etmeyen 4 no’lu plan notu ile birlikte ele alındığında, oldukça yüksek bir ilave inşaat hakkı getirmektedir.

2- 14.08.2009 tasdik tarihli 1/5000 ve 1/1000 planlardaki “Özel Kültürel Tesisler Alanı”, dava konusu yeni planlarda “Özel Sosyal Kültürel Tesis Alanı” olmuş; bu alana ilişkin 21 no’lu

plan notuna da (eski 20 no'lu plan notu) “*Bu alanda 1. ve 2. bodrum katlar İskân edilebilir ve emsale dahil değildir*” hükmü ilave edilerek yapılaşma yoğunluğu çok daha fazla artırılmıştır.

3- 14.08.2009 tasdik tarihli plandaki “Özel Spor Tesisleri Alanı”, “Özel Sosyal + Kültürel ve Spor Tesisleri Alanı” olmuş; bu arada, yeni plan tadilatı ile Plan Notları’na bu alanla ilgili yeni bir hüküm eklenmiştir. (“22- *Özel sosyal+kültürel ve spor tesis alanlarında her türlü; konferans, toplantı, sergi, fuar, ofis, tiyatro, sinema ve spor salonları ile satış birimleri, kafe, lokanta, yurt, huzurevi v.b. kullanımlar yer alabilir. Toplam inşaat alanının %15’i kadar konaklama yapılabilir. 2 bodrum katı İskân edilebilir. 1. bodrum katın tamamı, 2. bodrum katın %50’si emsal hesabına dahil değildir.*”) Görüldüğü üzere, bu plan ve plan notu değişikliği ile eski plandaki “Özel Spor Tesisleri Alanı”na ilave bir çok fonksiyon ve yüksek yapılaşma hakları getirilmiştir.

SONUÇ VE İSTEM

Yukarıda açıklanan nedenlerle yargılama konusu idari işlemin öncelikle yürütülmesinin durdurulmasına ve yargılama sonucunda iptaline karar verilmesini talep ederiz.

Davacı TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi

Vekili Av. Ş. Can Atalay

Ek 1: İstanbul 6. İdare Mahkemesi’nin 29.11.2010 gün ve E: 2009/1887 sayılı yürütmenin durdurulmasına ilişkin kararı

Ek 2: İstanbul Bölge İdare Mahkemesi’nin 17.02.2011 gün ve 2011/804 YD İtiraz Sayılı Kararı

9.1.3. Ek 3: Dava Dilekçesi

İstanbul 5. İdare Mahkemesi

Dosya No: 2011/1119 E.

İstanbul Nöbetçi İdare Mahkemesi

Sayın Başkanlığına

30.05.2011

DAVACI: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

Kemankeş Caddesi No: 31 Karaköy İstanbul

DAVALILAR: 1. Toplu Konut İdaresi Başkanlığı / Ankara

2. İstanbul Büyükşehir Belediyesi Başkanlığı / İstanbul

KONU: Toplu Konut İdaresi tarafından hazırlanan ve İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 18.06.2010 tarihinde, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı'nca 12.07.2010 tarihinde onaylanarak 21.07.2010 tarihinde TOKİ tarafından askıya çıkarılan 12.07.2010 tasdik tarihli İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Ticaret Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı'nın öncelikle YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASI ve İPTALİ istemli dilekçemizin İstanbul 5. İdare Mahkemesi'nin 18.04.2010 gün, 2010/2465 Esas ve 2011/495 Karar sayılı ve tarafımıza 09.05.2011 tarihinde tebliğ edilen kararı gereği yeniden sunulmasıdır.

AÇIKLAMALAR

Türkiye Emlak Bankası Anonim Şirketi, Ataşehir Projesi'nin doğu ve batı bölgelerini kapsayan 23.07.1990 t.t. 1/5000 Ölçekli Nâzım İmar Planı uyarınca Ataşehir arsaları üzerinde 1990'lı yıllarda "Ataşehir Projesi" uygulamasını başlatmış; bu çerçevede, doğu bölgesindeki konut alanlarının tamamının yapımı etaplar halinde tamamlanmıştır. Daha sonra Ataşehir Projesi olarak bilinen alanın tamamı Emlak Bankası mülkiyetinden Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı mülkiyetine geçmiş; bir TOKİ iştiraki olan Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı AŞ ise, 2004 yılında Ataşehir alanının henüz yapılaşmamış kısımlarında yeni bir plan hazırlamış ve bu plan Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından 29.04.2004 tarihinde resen onaylanmıştır. Ardından planın birkaç noktasında gene Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı tarafından, parsel bazında bazı tadilatlar yapılmış ve bu tadilatlar plan üzerine işlenerek, planın bütünü 24.11.2004 tarihinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından (yeni bir planmış gibi) yeniden onaylanmıştır.

Bu söz konusu iki planın iptali istemi ile Ataşehir sakinleri tarafından açılan davalarda müvekkil oda davacı yanında müdahil olmuştur. Danıştay 6. Dairesi'nce, ilk davanın da sonradan açılan dava dosyası kapsamında görüşülmesi kararının ardından, “yürütmeyi durdurma kararı” verilmiş; hazırlanan bilirkişi raporunda, “planların iptal edilmesi gerektiği kanaatine varıldığı” belirtilmiş; itiraz üzerine verilen ek bilirkişi raporunda da aynı görüş tekrarlanmıştır. Bilirkişi raporunda, ayrıca, imar mevzuatının belirlediği donatı alanlarının karşılanabilmesi için, “...konut alanlarında emsalin 1,3'ü geçmemesi gerektiği” de vurgulanmıştır.

Ancak bu süreçte de yargının aldığı “yürütmenin durdurulması” kararını aşmak ve ruhsat alımları durdurulan inşaat şirketlerinin önünü açabilmek amacıyla, imar mevzuatına aykırı yeni bir işlem gerçekleştirilmiştir. Önce TOKİ'nin 06.02.2006 tarihli başvurusu üzerine, zaten “Toplu Konut Alanı” olan söz konusu plan alanının tamamının bir kez daha Toplu Konut Alanı ilan edilmesi İstanbul Valiliği'nce uygun görülmüş; ardından Danıştay 6. Dairesi'nin yürütmesini durdurduğu plan üzerinde –bir kısım alanın plan onama sınırı dışına çıkartılması biçiminde– oynanarak, alışılmadık bir yöntemle –tanım yerinde ise– sözde yeni bir plan yaratılmış; TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi'nce, 26.06.2006 tasdik tarihli bu üçüncü planın iptali için yargıya başvurulmuş iken, yargı kararı beklenmeksizin, bu kez gene yeni bir plan revizyonu –dördüncü plan– gündeme getirilmiştir. Gerek üçüncü, gerekse dördüncü planlar bir TOKİ işitaki olan Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı AŞ tarafından hazırlanmış ve TOKİ Başkanlığı tarafından onaylanarak İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na iletilmiş ve İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından da kabul edilerek, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından imzalandıktan sonra askıya çıkarılmıştır.

26.06.2006 t.t. üçüncü plan, plan onama sınırını değiştirmek dışında, 24.11.2004 t.t. planın aynısıydı; 22.03.2007 tasdik tarihli bu dördüncü plan revizyonu da, daha önceki planlarla aynı içerikte, hemen hemen aynı sakıncaları taşıyan bir plandı. Bütün bu süreç zarfında hazırlanan tüm planlar gibi, bu son plan da, bölgeye, Ataşehir bütününe ait 1990 planının çok üstünde bir nüfus ve yapılaşma getirmekteydi. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi'nce bu planın iptali için de dava açılmıştır.

Ataşehir'i “pazarlama” sürecinde 22.03.2007 t.t. plan revizyonu ile de yetinilmemiş; bu kez bizzat başbakan tarafından, Merkez Bankası başta olmak üzere kamu bankalarının genel merkezlerinin İstanbul'a taşınacağı açıklanmış; yeni yerleri olarak da Ataşehir'de meri planda

“Konut” görünen alanlar gösterilmiştir. Böylelikle 22.03.2007 t.t. planın iptali talebiyle açılan dava sonuçlanmadan, Ataşehir planların da siyasi iktidarın talimatları ile gerçekleştirilen yeni bir plan değişikliği, çevre koşullarını, plan bütünlüğünü, üst ölçekli plan kararlarını, imar mevzuatını ve hukuku hiçe sayacak bir biçimde gündeme getirilmiştir.

18.01.2008 tarihli İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi kararında yer alan bilgilere göre, bu süreçte Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı AŞ tarafından ardı ardına iki plan değişikliği yapılarak TOKİ tarafından İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne gönderilmiştir. İlk değişiklik, “Ataşehir Toplu Konut Alanı kapsamında kalan ve Anadolu Otoyolu kuzeyinde konumlanan Merkezi İş Alanına (MİA) ilişkin” olup, 05.10.2007 tarih ve 9742 sayılı TOKİ yazısı ile 5162 sayılı yasanın 2’nci maddesi gereğince onanması için İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne gönderilmiştir. Bu değişiklik meclis gündemine girmeden, Emlak Konut Gayrimenkul Yatırım Ortaklığı bu kez plan üzerinde yaptığı değişikliği daha geniş bir alana yaymış; Anadolu Otoyolu üzerinde kalan konut alanına getirmiş olduğu *Merkezi İş Alanı (MİA)* ile ilgili plan değişikliğine ilaveten, Ataşehir Doğu Bölgesinde Anadolu Otoyolu güneyinde kalan ve Soyak’a konut alanı yapılmak üzere ihale edilmiş olan yapılaşmamış alana da MİA fonksiyonu getirilmiştir. Ayrıca, MİA1 ve MİA2 lejantı ile gösterilmiş olan bu birbirinden kopuk iki ayrı Merkezi İş Alanı (MİA) kararına ilaveten, bir kısım konut ve donatı alanları üzerinde de değişiklikler yapılmıştır. Bu ikinci plan değişikliği, 22.03.2007 t.t. planda yaklaşık 276,67 ha. olan planlama alanınının 109,49ha. kapsamakta olup, TOKİ’nin 14.01.2008 tarih ve 35 sayılı yazısı ile 5162 sayılı kanunun 2. maddesi gereğince onanmak üzere İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı’na gönderilmiştir. Sonuç olarak, ilk değişikliği de kapsayan daha geniş kapsamlı bu ikinci plan değişikliği, 18.01.2008 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi tarafından, 15.02.2008 tarihinde de İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından aynen onaylanarak askıya çıkarılmıştır.

Söz konusu son plan değişikliğinin kapsadığı alanın tamamı, 22.08.2006 tasdik tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı’nda “Konut” olarak gösterilmişti. Yasal olarak, alt ölçekli planların üst ölçekli plan kararlarına uyması gerekir. Bu husus, özellikle “konut alanı” ve “Merkezi İş Alanı (MİA)” gibi birbiriyle hiçbir yakınlığı olmayan iki fonksiyon söz konusu olduğunda, çok daha önem kazanmaktadır. Kentin MİA’sı (Merkezi İş Alanı) kentin kalbidir. Tüm çevresini ve kentin gelişim ve dönüşümünü ciddi biçimde etkiler ve değiştirir. Hele İstanbul gibi nüfusu 15 milyona yaklaşan bir dünya kentinde, kentin birinci derece merkezi olan MİA’nın yerinin, böyle alt ölçekli planlarda yapılan ada bazındaki mevzi

değişikliklerle değil, ciddi bir analiz ve sentez çalışmasına dayalı olarak hazırlanan kent bütününe ait üst ölçekli planlarla belirlenmesi gerekir. MİA'nın kapsadığı alan da birkaç adadan ibaret olamaz. Bu adaları saptayıp da merkezi finans sektörünü bu alana taşınması, değil bölgenin, tüm Anadolu yakasının, hatta İstanbul'un planlama kararlarını geçersiz kılabilecek bir gelişmenin önünün açılması niteliğindedir.

Herhangi bir araştırmaya, hiçbir analiz ve sentez çalışmasına ve bir üst plana dayanmaksızın kabul edilerek plana işlenen ada bazındaki bu plan değişikliği planlama ciddiyetiyle asla bağdaşmamaktadır. Yapılan işlemin plan ve planlama ile hiçbir ilişkisi olmayıp, yapılan, sadece verilen bir kararı pafta üzerine işlemekten ibarettir.

Bir kentin MİA'sı (Merkezi İş Alanı) o kentin yaya ve araç trafiğinin, hizmet sektörünün, çalışma ve alışveriş alanlarının en yoğunlaştığı bölgesidir. Bu alanlar aynı zamanda yapılaşma yoğunluğunun da en yüksek olduğu alanlardır. Bu nitelikleriyle, söz konusu MİA fonksiyonları bölgeye geldiğinde, hem tüm Anadolu Yakası'nın dengesini alt üst edecek, hem de, Ataşehir ve civarında, bugün var olan trafik kaosunu daha da içinden çıkılmaz hale getirecektir.

Bütün bu gerekçelerle 15.02.2008 t.t. 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planların iptali için açılan davada, İstanbul 1. İdare Mahkemesi'nin 2008/1161 Esas ve 20.03.3009 tarihinde yürütmenin durdurulmasına karar vermesine karşın, yeni bir 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı gündeme gelmiş; 2006 tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nda "Konut Alanı" olarak gösterilen ve İstanbul Valiliği'nce de "Toplu Konut Alanı" olarak ilan edilmiş söz konusu alanlar, Ankara'nın talimatıyla hazırlanan 15.02.2008 t.t. Ataşehir planları paralelinde, bu kez 15.06.2009 t.t. bu yeni Çevre Düzeni Planı'nda "1. Derece Merkez" olarak gösterilmiştir.

22.03.2007 t.t. planda yaklaşık 276,67 ha. olan planlama alanının 109,49 ha.'ını kapsayan 15.02.2008 t.t. Ataşehir Toplu Konut Alanı Revizyon İmar Planı Değişikliği'nin ardından gene bir plan tadilatı yapılmış; bu kez, 22.03.2007 t.t. planın planlama alanının tamamı 3 ayrı bölgeye bölünerek 3 ayrı plan şeklinde gündeme getirilmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 17.07.2009 tarihinde, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı'nca 14.08.2009 tarihinde onaylanarak 28.08.2009 tarihinde TOKİ tarafından askıya çıkarılan bu 3 plan;

- 1) “İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”;
- 2) “İstanbul İli Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Doğu Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama Planı”;
- 3) “İstanbul İli, Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Batı Bölgesi 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”dır.

Bu planlardan 1’inci ve 2’ncisinin tamamı, 3’üncüsünün ise bir kısmı 15.02.2008 tasdik tarihli plan revizyonu sınırları içinde kalmaktadır. 2008 Planının iptali için açılan davada da, İstanbul 1. İdare Mahkemesi tarafından 20.03.2009 tarihinde “*dava konusu işlemin; uygulanması halinde telifisi güç zararlar doğabileceğinden... yürütmesinin durdurulması*” kararı verilmiştir.

İstanbul 1. İdare Mahkemesi 18.09.2009 gün, 2008/1161 Esas ve 2009/1312 Karar sayılı kararında ise “*dava konusu 1/5000 ölçekli nâzım imar planı ve 1/1000 ölçekli uygulama imar planında, imar mevzuatına, kamu yararına ve hukuka uyarlılık bulunmadığı sonucuna varılmıştır*” denilerek, “*dava konusu işlemin iptali*”ne karar vermiştir.

Buna karşın, 2009 tarihli yukarıda andığımız her üç plan da (yargı kararlarını hiçe sayarcasına) hemen hemen tümüyle 15.02.2008 t.t. planının aynısıdır. 1 ve 2 numaralı planlarda, planlama alanına Merkezi İş Alanı (MİA) fonksiyonu getirilmiştir. Bu alanlarda henüz yapılaşma yoktur. Bu iki plan alanı arasında kalan ve konut alanı olarak gösterilen 3 numaralı plan alanının büyük kısmı ise yapılaşmıştır.

Bu üç plandan birincisine ve ikincisine Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından plan iptal davaları açılmış olup, bu planlardan “İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”, dava konusu 12.07.2010 tasdik tarihli İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Ticaret Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı ile aynı alanı kapsamaktadır. “İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı”nın iptali için açılmış olan dava, İstanbul 6. İdare Mahkemesi’nin 2009/726 Esas sayılı dosyası kapsamında halen derdesttir.

28.09.2009 tasdik tarihli “İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı” yargı kararı ile iptal edilmiş olan 15.02.2008 tasdik tarihli planın kuzey kısmını kapsamaktadır. Plan alanı, E = 2,5 emsalli MİA (Merkezi İş Alanı) olarak gösterilmektedir. Bu planın, yargı kararı ile iptal edilmiş olan 15.02.2008 tasdik tarihli bir önceki planlardan farkı ise, E = 1,0 olan İlköğretim Alanı ile gene E = 1,0 olan “Sağlık Alanı”nın, yapılaşma emsali E = 2,5’a yükseltilerek, Merkezi İş Alanı’na (MİA) dönüştürülmüş olmasıdır. İstanbul 1. İdare Mahkemesinin, 18.09.2009 gün, 2008/1161 Esas ve 2009/1312 Karar sayılı kararı ile 15.02.2008 tasdik tarihli planla söz konusu alana MİA fonksiyonu getirilmesini hukuka aykırı olduğu gerekçesi ile iptal ettiği de göz önüne alındığında, MİA fonksiyonunu daha da yaygınlaştıran bu değişikliğin de hukuka aykırı olduğu tüm açıklığı ile ortaya çıkacaktır.

Yukarıda, “Açıklamalar” bölümünde, 2008 planına ilişkin olarak değinilen iptal talebi gerekçeleri bu plan için de aynen geçerlidir. Şöyle ki;

Kentin MİA’sı (Merkezi İş Alanı) kentin kalbidir. Tüm çevresini ve kentin gelişim ve dönüşümünü ciddi biçimde etkiler ve değiştirir. MİA’nın kapsadığı alan da birkaç adadan ibaret olamaz. Bu adaları saptayıp da merkezi finans sektörünün bu alana taşınması ile yalnızca bölgenin değil, tüm Anadolu yakasının hatta İstanbul’un planlama kararlarını geçersiz kılabilecek bir gelişmenin önü açmış olunur

Bir kentin MİA’sı (Merkezi İş Alanı) o kentin yaya ve araç trafiğinin, hizmet sektörünün, çalışma ve alışveriş alanlarının en yoğunlaştığı bölgesidir. Bu alanlar aynı zamanda yapılaşma yoğunluğunun da en yüksek olduğu alanlardır. Bu nitelikleriyle, söz konusu MİA fonksiyonları bölgeye geldiğinde, hem tüm Anadolu yakasının dengesini alt üst edecek, hem de, Ataşehir ve civarında, bugün var olan trafik “*kaosunu*” daha da içinden çıkılmaz hale getirecektir.

Gene “Açıklamalar” bölümünde vurgulandığı üzere, 2006 tarihli 1/100.000 ölçekli üst planda “Konut Alanı” olarak gösterilen bir alana 15.02.2008 tasdik tarihli 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlar ile MİA fonksiyonu getirmekte hiçbir sakınca görmeyen anlayış, kılıfı sonradan hazırlamaktan da çekinmeyerek, bu kez tersten giderek, üst planı alt plana uyacak şekilde revize etmeye yönelmiştir. Bu çerçevede, 15.06.2009 tasdik tarihli 1/100.000 ölçekli planda, söz konusu alan “1. Derece Merkez” olarak gösterilmiştir. 1/100.000 plana yaptığımız itirazda

ise, bu plan kararının iptali istenmiş olup, yasal süre tamamlandığında konu yargıya götürülecektir. İtiraz dilekçemizde, konu ve talebimiz aynen aşağıdaki gibi ifade edilmiştir:

“Plan Raporu’nda (sf. 541), Ana Stratejiler arasında,

“Parçacı planlama yaklaşımlarının neden olduğu “bütünlüğü bozma” tehlikesinin engellenmesi için uygulanabilir anlayış çerçevesinde bütüncül planlamaya geçilmesi” de sayıldığı halde, görülen odur ki, plan tam da bunun aksi bir yaklaşımla hazırlanmıştır.

...

Herhangi bir araştırmaya ve bir üst plana dayanmayan, sadece İstanbul’un pazarlanmasına yönelik bir yaklaşımın eseri olan bu kentsel projelerin hiçbir analiz ve sentez çalışmasına ve değerlendirmesine dayanmaksızın kabul edilerek plana işlenmesi, ortaya çıkan planı bir “paylaşım ve pazarlama” belgesine dönüştürmektedir.

Askıdaki plan, yukarıda değindiğimiz “üstten talimatlı, plansız, sakıncalı projeler”e yeni bir ilave daha getirmiş; 2006 planında konut alanı olan Ataşehir’in batı yakası, yeni planda “1. Derece Ticaret ve Hizmet Merkezi”ne dönüştürülmüştür. 2008 yılında, 22.08.2006 tasdik tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı yürürlükte iken, bölgenin planda “konut alanı” olarak gösterilmiş olması hiç dikkate bile alınmadan, Ataşehir’in batı yakası, plan kararları hiçe sayılarak, Başbakan tarafından finans merkezi olarak açıklanmış ve TOKİ tarafından, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planlarda yapılan tadilatlarla, belirli alanlar MİA (Merkezi İş Alanı)’na dönüştürülmüştür. Onaylanan yeni 1/100.000 İstanbul İl Çevre Düzeni Planı’nda da, bu karara aynen uyularak, bu alan, konuttan “1. Derece Ticaret ve Hizmet Merkezi”ne dönüştürülmüştür.

Böylece, 2006 planında 1. derece Merkez olarak “Kozyatağı” gösterilmişken, yeni planda, bu alan “Kozyatağı-Ataşehir” olarak tanımlanmıştır.

Oysa Batı Ataşehir’e MİA fonksiyonu getiren 15.02.2008 t.t. 1/5000 ve 1/1000 ölçekli söz konusu plan tadilatlarının iptali için Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi’nce dava açılmış olup, 1. İdare Mahkemesi, 20.03.2009 tarih ve E: 2008/1161 sayılı kararı ile planlar için “yürütmeyi durdurulmasına” kararı verilmiştir.

Bu yargı kararının da dikkate alınarak, bu son derece sakıncalı, siyasi iktidarın talimatları ile gündeme gelen bu plan kararının düzeltilmeli, 1. Derece Merkez tekrar 2006 planındaki biçimde Kozyatağı'na alınmalı, Batı Ataşehir'in tamamı ise tekrar konut alanına dönüştürülmelidir.”

Burada, ayrıca vurgulanması gereken bir nokta da, her ne kadar 1/100.000 ölçekli üst plan 1/5000 ve 1/1000 ölçekli alt planlarla uyumlu hale getirilmeye çalışılsa da, 1/100.000 ölçekli planı hazırlayanların bile bu alanlara MİA diyemediğidir. Söz konusu alan, 15.06.2009 tasdik tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'ndaki Merkezi İş Alanı'na (MİA) dahil değildir. Söz konusu planın raporunda da İstanbul'un Merkezi İş Alanı (MİA) için,

“7.3.1. MERKEZİ İŞ ALANI VE BÜTÜNLEŞME BÖLGESİ

Büyükdere aksı boyunca Maslak'a kadar uzanan MİA ve MİA'nın batı yönünde Topkapı – Maltepe - Bayrampaşa'yı kapsayan alana doğru gelişebileceği alanlar ve Altunizade MİA ve Bütünleşme Bölgesi olarak tanımlanmıştır” denmektedir.

Görülebileceği üzere, bu tanımda da, söz konusu plan bölgesi yer almamaktadır.

Plan Notları'nda, *“1- Merkezi iş alanlarında; alışveriş merkezi, yönetim merkezi, konaklama tesisleri, sinema, tiyatro v.b. sosyal ve kültürel tesis alanları, ticaret, büro, işhanı, lokanta, gazino, çarşı, çok katlı mağazalar, bankalar, oteller, özel hastane, özel eğitim alanları, katlı otopark v.b. fonksiyonlar yer alabilir. ...”* denmektedir. Görüleceği üzere, Merkezi İş Alanında (MİA), neredeyse her türlü fonksiyon yer alabilmektedir. Bu durum, gerçek anlamda MİA olamayacak bu bölgeye ada bazında Merkezi İş Alanı (MİA) fonksiyonu getirilmesinin nedenine de açıklık getirmektedir. Kanımızca bu, “istenen her yere istenen her şeyin yapılabilmesi” diye tanımlanabilecek hukuka aykırı bir “*esneklik*” anlayışının ürünüdür.

Plan Notlarında öngörülen hükümler de şehircilik ilkelerine ve hukuka açıkça aykırıdır:

1) 4 No'lu Plan Notu'nda yer alan *“4- Merkezi iş alanlarında blok boyut ve şekli, yapı nizamı ve taban oturumu serbesttir”* hükmü de planlama ilkelerine aykırıdır. Blok boyut ve şekli, yapı nizamı ve taban oturumunun serbest bırakılması planlama kavramı ve imar planı tanımı ile hiçbir şekilde uyuşmamakta olup, yapılaşma açısından ciddi sakıncalar içermektedir. Bu hususun “*avan proje*” ye bile bağlanmamış olması, bugüne kadar yapılan uygulamaların da ötesinde bir serbestlik getirmektedir ki, bu serbestlik, giderek plansızlık anlamına

gelmektedir. Bu plan notu da, İstanbul 1. İdare Mahkemesi'nin 18.09.2009 gün, 2008/1161 Esas ve 2009/1312 Karar sayılı kararı ile iptal edilmiş olan 15.02.2008 t.t. 1/5000 ve 1/1000 planlarda da aynen yer almakta idi.

19 No'lu Plan Notu'nda, yer alan "*Yapı adalarında blok ebatları serbesttir*" hükmü de, 4 No'lu Plan Notu ile aynı nitelikte bir hükümdür ve aynı çerçevede, aynı sakıncaları taşımaktadır.

2) 7 No'lu Plan Notu'nda "*İkiden fazla bodrum kat İskân edilemez. İskân edilen bodrum katlar emsale dahildir. Bodrumlar siteye veya binaya ait ortak kullanıma ait sosyal ve idari tesis olarak kullanılabilir. Bu alanlar emsale dahil edilmez*" denmektedir. Bu plan notunun son cümlesi ile sosyal ve idari tesisler emsal dışı bırakılmakta; böylece zaten çok yoğun olan yapılaşma emsali, daha da artırılmaktadır. Bu plan notu 2007 ve 2008 planlarının da 5 no'lu plan notu idi.

Bu alanların emsale dahil olmaması imar mevzuatına aykırıdır. İstanbul İmar Yönetmeliği'nde bu alanlar yapı emsali içinde yer alıyor. Yönetmeliğin 2.04.4. Taban Alanı tanımında taban alanı hesabına dahil edilmeyen alanlar arasında bu fonksiyonlar yer almamaktadır. "2.04.6. Yapı İnşaat Alanı" tanımında da, ortak alanlar yapı inşaat içinde sayılmakta olup "2.04.7. Kat Alanı Kat Sayısı (KAKS) (EMSAL)" tanımında ise, KAKS yapının bütün katlardaki alanları toplamının imar parseli alanına oranından elde edilen sayı olarak tanımlanmaktadır

3) Plan Notları'nın 8. maddesinde, "*8- Blokların bahçe mesafeleri; yönetmelikte belirlenen bahçe mesafelerine göre yapılır veya ilçesince onaylanacak vaziyet planı ve mimari projeler ile belirlenir. Yapılar ayırık, blok ve sıra blok şeklinde yapılabilir. Birden fazla yapı yapılabilir. Yapı adalarında mimari avan projesinde belirlenecek arazi kodlarına göre uygulama yapılacaktır. Binaların kod alma durumları, blok boyutları ve parsel yapılanma şartları avan proje veya vaziyet planı ile belirlenir*" denmektedir.

Birinci cümlesinde yer alan "*Blokların bahçe mesafeleri; yönetmelikte belirlenen bahçe mesafelerine göre veya ilçesinde onaylanacak vaziyet planı ve mimari projeler ile belirlenir*" hükmünde, "veya" ibaresine yer verilerek, ilçesince onaylanacak vaziyet planı ve mimari projeler ile yönetmelikte belirlenmiş olan minimum bahçe mesafelerinin altına inilebilmesine olanak sağlanmaktadır.

“Yapılar ayrıık, blok ve sıra blok şeklinde yapılabilir” hükmü ise, 2,5 emsale varan çok yüksek yoğunluklu bu bölgede yeni yapıların blok ve hatta sıra blok şeklinde yapılmasına izin vererek şimdiye kadar hiç örneği görülmemiş “bitişik nizam gökdelen”ler yaratmanın getireceği tamir edilemeyecek bir tahribatın yolunu açmaktadır. Bölgede bugüne dek yapılmış olan ayrıık nizam kulelerin (!) getirdiği anormal yoğun ve ezici etki dikkate alındığında, böylesi bir gelişmenin ne kadar sakıncalı olacağı açıkça görülmektedir.

Maddenin son cümlesindeki, “... blok boyutları ve parsel yapılanma şartları avan proje veya vaziyet planı ile belirlenir” hükmü de gene ayrııcılıklı yapılaşma hakları getirmenin bir biçimidir. Önce, yukarıda da vurguladığımız gibi, bölgede yapılar blok değil ayrıık nizam olmalıdır. Parsel yapılanma şartları ise “avan proje veya vaziyet planı” ile değil, imar uygulama planı ile belirlenir. Aksi takdirde, proje aşamasında, planın getirdiğinin ötesinde yapılanma hakları için pazarlık yolu açılmış olur.

16 No’lu Plan Notu’nda, “Parsellerde yapılacak binaların otopark ihtiyacı otopark yönetmeliğine göre hesaplanır. Bina kontürleri dışında, yapı yaklaşma mesafesi sınırına kadar tabii zemin altında yapılan otoparklarda otopark ihtiyacının 4 katına kadar kapalı otopark yapılabilir. Açık otoparklar bu hesaba dahil edilmez. Arazi eğiminin fazla olduğu yapı adalarında kademelendirme yapılabilir” denmektedir. Bu plan notu çok az bir değişiklikle, İstanbul 1. İdare Mahkemesi’nin 18.09.2008 gün, 2008/1161 Esas ve 2009/1312 Karar sayılı kararı ile iptal ettiği 15.02.2008 t.t. 2008 planda da öngörülmekteydi.

Burada, İstanbul’un su ile ilgili “kriz” yaşamanın eşiğinde olduğu bilinir, kentin her tarafında suyu “iktisatlı kullanma” çağrıları yer alırken, yağmurla gelen suların toprak altına inerek su rezervlerine ulaşması için kentlerde parsellerin bina dışı alanlarının, yani bahçelerinin mümkün olduğunca betonlaşmamasının gerektiği çok açıkken, bu gerçeğe göz yumarak, planlanan alanın neredeyse tamamını betonlaştırarak toprağı tümüyle yok etmek açıkça susuzluğa davetiye çıkarmak demektir. Ayrıca, burada dikkati çeken bir nokta, bu yer altı otoparkının –açık otoparkların otopark ihtiyacının bir kısmını karşıladığı da göz ardı edilerek– ihtiyacın 4 katına kadar yapılabilmesidir.

Bu hüküm İstanbul İmar Yönetmeliğı’ne de aykırıdır. İstanbul İmar Yönetmeliğinin “2.04.7. Kat Alanı Kat Sayısı (KAKS) (EMSAL)” tanımında, KAKS’a dahil olmayan otoparklar, “Ticari amacı olmayan ve yapının kendi ihtiyacı için otopark olarak kullanılan bodrum

katlar” biçiminde tanımlanmaktadır. Burada ise ihtiyacı kat kat aşan bir otopark yapım öngörülmektedir.

Son olarak, planın adında dahi “Ataşehir Toplu Konut Alanı” ibaresinin yer almasına karşın yargılama konusu planda hiç konut alanının bulunmadığı, bu alana MİA fonksiyonunun getirilmiş olduğu göz önüne alındığında, plan ismi ile plan arasındaki, hatta plan isminin kendi içindeki çelişki dikkat çekmektedir. Plan alanının “Toplu Konut Alanı” ilan edilmiş bir bölgede yer aldığı ve 15.02.2008 t.t. plana kadar, bu bölge için hazırlanmış olan planlarda bu alanın tamamının “Konut Alanı” olarak planlandığı göz önüne alındığında, planların isimleri ile getirdikleri fonksiyonun dahi çelişmesinin, bu planların, gerçek anlamda bir plan değil, siyasi iktidarın şehircilik ilkelerine ve hukuka aykırı talimatlarının paftalara işlenmiş çizimler olmasından kaynaklandığı açıktır. Planlanan alan, plan isimlerinde de vurgulandığı üzere hukuken olarak “Ataşehir Toplu Konut Alanı”dır ve bu alana MİA fonksiyonu getirilmesi hukuken aykırıdır.

Açıklanan bu nedenlerle açıkça hukuka aykırı yargılama konusu idari işlemin öncelikle yürütülmesinin durdurulmasına ve iptaline karar verilmesi talebiyle açtığımız dava devam ederken, gene yeni bir plan tadilatı gündeme gelmiş; böylelikle, davası süren plan, tamamen aynı koşullarla, yeni baştan, sanki yeni bir planmış gibi işleme sokulmuştur. Toplu Konut İdaresi, davası sürmekte olan 14.08.2009 tasdik tarihli, İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı’nda, yapı adaları üzerinde yazılı olan MİA (Merkezi İş Alanı) tanımını kaldırarak yerine T (Ticaret Alanı) tanımını getirmiş, böylelikle bölgeye MİA fonksiyonu getirilmesinin çok sakıncalı gelişmelere neden olacağı konusundaki eleştirilerimiz sözüm ona geçersiz kılmıştır. Burada dikkat edilmesi gereken nokta, yapılan değişikliğin sadece bir isim değişikliğinden ibaret bir aldatmaca olduğudur. Bu durum, 1 No’lu Plan Notunda da açıkça görülmektedir. 14.08.2009 tasdik tarihli İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı’nda, 1 No’lu Plan Notu,

“Merkezi İş Alanlarında; alışveriş merkezi, yönetim merkezi, konaklama tesisleri, sinema, tiyatro v.b. sosyal ve kültürel tesis alanları, ticaret, büro, işhanı, lokanta, gazino, çarşı, çok katlı mağazalar, bankalar, oteller, özel hastane, özel eğitim alanları, katlı otopark v.b. fonksiyonlar yer alabilir. Avan projeye göre uygulama yapılacaktır”

iken, güya yeni bir plan olan 12.07.2010 tasdik tarihli İstanbul İli, Ümraniye İlçesi Ataşehir Toplu Konut Alanı Ticaret Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı'nda, bu hüküm,

“Ticaret alanlarında; alışveriş merkezi, rezidans, yönetim merkezi, konaklama tesisleri, sinema, tiyatro v.b. sosyal ve kültürel tesis alanları, ticaret, büro, işhanı, lokanta, gazino, çarşı, çok katlı mağazalar, bankalar, oteller, özel hastane, özel eğitim alanları, katlı otopark v.b. fonksiyonlar yer alabilir. Avan projeye göre uygulama yapılacaktır”

şeklinde değiştirilmiştir. Görüleceği üzere, yapılan değişiklik, Merkezi İş Alanı tanımı yerine Ticaret Alanı tanımını kullanmanın dışında, bu alanlara getirilecek fonksiyonların değiştirilmediği, gene MİA tanımındaki fonksiyonların aynı yüksek yapılaşma emsalleri ile bölgeye getirildiği; üstelik, MİA tanımı Ticaret Alanı tanımına çevrilirken, ayrıca bir de ilave olarak “rezidans” fonksiyonunun getirildiği görülmektedir.

Kısacası, bu planlar, 6. İdare Mahkemesi'nde davası sürmekte olan 14.08.2009 t.t. İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı ile tamamen aynıdır ve açık bir şekilde, açılan davayı geçersiz kılmak için başvurulmuş bir yöntemdir. Bu nedenle, 14.08.2009 tasdik tarihli İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Merkezi İş Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı'nın iptal davası dilekçesinde bildirilen ve yukarıda da tekrarlanan sakıncalar, 12.07.2010 tasdik tarihli İstanbul İli, Ataşehir İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Ticaret Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı için de aynen geçerlidir.

Son olarak, Sayın Mahkemenin 18.04.2010 gün, 2010/2465 Esas ve 2011/495 Karar sayılı kararı gereğince İstanbul 9. İdare Mahkemesi'nin 2010/2106 Esas sayılı dosyası kapsamında görüşülen davanın konusu alanın “Ataşehir-Doğu Bölgesi” olduğunu Sayın Mahkemenin önündeki uyuşmazlığın konusu olan alanın ise “Batı Ataşehir - Finans Merkezi” olarak tanımlanan alan olduğunu da belirtmek isteriz.

Yukarıda açıklanan nedenlerle açıkça hukuka aykırı yargılama konusu işlemin öncelikle yürütülmesinin durdurulmasına ve iptaline karar verilmesini talep ederiz.

SONUÇ VE İSTEM

1) Yargılama konusu karar hukuka aykırı ve idari işlemin uygulanması durumunda telafisi güç zararların doğacağı açık olduğundan öncelikle olarak YÜRÜTMENİN DURDURULMASINA,

2) Yukarıda açıklanan nedenlerle, Toplu Konut İdaresi tarafından hazırlanan ve İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 18.06.2101 tarihinde, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı'nca 12.07.2010 tarihinde onaylanarak 21.07.2010 tarihinde TOKİ tarafından askıya çıkarılan 12.07.2010 tasdik tarihli İstanbul İli, Ümraniye İlçesi, Ataşehir Toplu Konut Alanı Ticaret Alanı 1/5000 Ölçekli Revizyon Nâzım İmar Planı ve 1/1000 Ölçekli Revizyon Uygulama İmar Planı'nın İPTALİNE,

3) Sayın Mahkemenizce yürütmenin durdurulması kararı verilmesi durumunda gerektiğinde bilirkişi incelemesi yapılması ve tamamlayıcı açıklamalarımızla kanıtlarımızı sunmamız için süre verilmesine,

4) Yargılama giderleri ve avukatlık ücretinin karşı yan üzerinde bırakılmasına karar verilmesini talep ederiz.

Saygılarımızla.

Davacı

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

Vekili Av. Ş. Can Atalay

9.2. Kartal Merkez Nâzım İmar Planı

Kartal E-5 güneyinin 2005'ten itibaren ardı ardına birkaç kez 1/5000 ölçekli nâzım imar planı yapılmış; E-5 kuzeyinden başlayarak Kartal merkeze kadar uzanan ve Zaha Hadid'e ön projeleri hazırlatılan yaklaşık 550 hektarlık alan bu planlarda "Kartal Kentsel Dönüşüm Proje Alanı" olarak gösterilmiş; alanın, planlama ilkelerine, 1/5000 plan tekniğine ve imar mevzuatına aykırı olarak, sadece bu lejantla gösterilmiş olmakla yetinilmesi, arazi kullanım kararlarının ve yoğunlukların planda yer almaması itirazlara ve davalara konu olmuştur. Son olarak, 550 ha.'lık bu alan plan bütününden çıkarılarak parçalı bir yaklaşımla ayrı bir plan

olarak ele alınmış; Zaha Hadid'in hazırladığı Kartal Kentsel Dönüşüm Projesi'nin kılıfı olarak hazırlanan 23.06.2008 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı 28.07.2008 tarihinde askıya çıkarılmıştır.

1/5000 nâzım imar planında ne arazi kullanımları, ne nüfus yoğunlukları, ne de donatılar yer almaktadır. Plan nüfusu, plan yoğunlukları, donatı alanları belirsiz bir nâzım imar planı aslında bir nâzım imar planı değildir. Planı bir projeler toplamına indirgeyen, projelere yön vermek yerine istenen her projenin uygulanabilmesi için bir kılıf işlemi gören ve adı dışında nâzım imar planı ile hiçbir ilişkisi olmayan son derece tehlikeli bu sözde planın iptali için, 40. çalışma döneminde idari yargıda dava açılmış, yargı süreci devam etmekte iken, bu kez 16.10.2009 tarihli İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi kararı ile kabul edilen yeni bir plan gündeme gelmiş, 18.12.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi başkanı tarafından da onaylanan bu yeni plan 18.02.2010 tarihinde askıya çıkarılmıştır. Üzerinde yapılan bazı tadilatlar karşın, iptal davası sürmekte olan 23.06.2008 tasdik tarihli planla benzer nitelikte olan yeni "1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı"nın iptali istemiyle geçtiğimiz çalışma döneminde (41 Çalışma Dönemi) ikinci bir dava daha açılmıştır.

Açılan bu ikinci dava da devam etmekte iken, bu kez plana yapılan itirazların değerlendirilmesi süreci sonucunda yeni bir plan daha ortaya çıkarılmış, oluşan 03.06.2011 tasdik tarihli bu üçüncü plan da 05.07.2011 tarihinde askıya çıkarılmıştır.

Bir önceki planla benzer sakıncaları taşımakta olan 1/5000 ölçekli yeni "Kartal Merkez Nâzım İmar Planı"nın iptali için de idari yargıda dava açılmıştır.

41. Çalışma Dönemi'nde açılan söz konusu plan iptal davalarının dilekçeleri ekte bilgilerinize sunulmaktadır (Bkz. 9.2.1. Ek 1 ve 9.2.2. Ek 2). Devam etmekte olan yargı süreçleriyle ilgili gelişmeler ise Çalışma Raporu'nun "Hukuk Çalışmaları" bölümünde yer almaktadır (Bkz. 11.97 ve 11.148).

9.2.1. Ek 1: Dava Dilekçesi

İstanbul 6. İdare Mahkemesi

Dosya No: 2010/934 E.

İstanbul Nöbetçi İdare Mahkemesi

Sayın Başkanlığına

10.05.2010

DAVACI: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

Kemankeş Caddesi No: 31 Karaköy İstanbul

DAVALI: İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı

PLANIN ASKIYA ÇIKIŞ TARİHİ: 18. 02. 2010

PLANIN ASKIDAN İNİŞ TARİHİ: 18. 03. 2010

KONU: 16.10.2009 tarihli İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi kararı ile kabul edilen ve 18.12.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından onaylanarak 18.02.2010 tarihinde askıya çıkarılan 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı'nın öncelikle YÜRÜTÜLMESİNİN DURDURULMASI ve İPTALİ istemidir.

AÇIKLAMALAR

I. Davalı İdarenin İşleminin Niteliği

İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 15 Mayıs 2008 tarihli toplantısında oy çokluğu ile kabul edilmesinin ardından 23.06.2008 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanarak 28.07.2008 tarihinde askıya çıkarılmış olan 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı'na müvekkil TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından 27.08.2008 gün, 28.06.1372 sayılı yazısı ile itiraz edilmiş, anılan itirazın yanıtlanmaması üzerine de ilgili imar planının iptali istemi ile dava açmıştır.

Anılan dava İstanbul 7. İdare Mahkemesi'nin 2008/1955 Esas sayılı dosyası kapsamında halen sürmektedir.

23.06.2008 onanlı planın iptali istemi açılan dava derdestken, davalı idare anılan plana itirazlar nedeni ile yargılama konusu 16.10.2009 tarihli İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi

kararı ile kabul edilen ve 18.12.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından onaylanarak 18.02.2010 tarihinde askıya çıkarılan 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı'nı kabul etmiştir.

II. Yargılama Konusu 1/5000 Ölçekli İmar Planı Revizyonunun Kapsamı

Kartal E-5 güneyinin, 2005'ten itibaren ardı ardına birkaç kez 1/5000 ölçekli nâzım imar planı hazırlanmış; bu planlara itirazlar edilmiş, davalar açılmış, yürütmeyi durdurma kararları alınmış, açılan davalar sonuçlanmadan bir sonraki plan yürürlüğe girmiş; E-5 kuzeyinden başlayarak güneyde taş ocağını da içine alarak kuzey-güney aksı boyunca devam edip Set Çimento'ya ve Kartal merkeze kadar uzanan yaklaşık 550 hektarlık alan, bu planlarda *Kartal Kentsel Dönüşüm Proje Alanı* olarak gösterilmiştir. Alanın, planlama ilkelerine, 1/5000 plan tekniğine ve imar mevzuatına aykırı olarak, sadece bu lejantla gösterilmiş olmakla yetinilmesi itirazlara ve davalara konu olmuştur. 17.03.2008 tarihinde t.t. son Kartal E-5 Güneyi Revizyon Nâzım İmar Planı'nda ise bu alan plan bütününden çıkarılmış; yaklaşık 550 hektarlık bir alan, Kartal Merkez Nâzım İmar Planı adı altında ayrıca planlanarak, 28.07.2008 tarihinde askıya çıkarılmıştır.

Anılan planın iptali istemi ile açmış olduğumuz dava İstanbul 7. İdare Mahkemesi'nin 2008/1955 Esas sayılı dosyası kapsamında derdestken, bu kez yeni bir plan tadilatı 16.10.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nde oy çokluğu ile kabul edilmiş; 18.12.2009 tarihinde de İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylandıktan sonra 18.02.2010 tarihinde askıya çıkarılmıştır.

Söz konusu bu plan da, üzerinde yapılan bazı tadilatlara karşın, iptal davası sürmekte olan 23.06.2008 onanlı planla benzer niteliktedir planlama tekniğine, şehircilik ilkelerine ve hukuka aykırıdır.

III. Davalı idarenin işlemi neden, konu ve maksat yönünden hukuka aykırıdır: İmar mevzuatına, şehircilik ilkelerine, planlama tekniklerine aykırı olan ve kamu yararı bulunmayan işlemin iptali gerekmektedir

1)Yargılama konusu idari işlem parçacıl niteliktedir, 3194 sayılı yasanın 6'ncı maddesine açıkça aykırıdır.

İstanbul 7. İdare Mahkemesi'nin 2008/1955 Esas sayılı dosyası kapsamında iptal davası halen görüşülmekte olan 23.06.2008 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli nâzım imar planı Kartal'ın yalnızca bir parçasını kapsayan bir düzenleme niteliğindedir.

Kartal bütününe kapsayan bir nâzım imar planı içinde ele alınması gereken bir alan, bırakalım bu bütünlüğün aranmamış olmasını, daha önce E-5 Güneyi Nâzım İmar Planı içinde ele alınırken, o plandan da çıkarılarak çevresinden bütünüyle soyutlanmıştı. Bu yaklaşım 18.12.2009 tasdik tarihli yeni planda aynen sürdürülmüş; söz konusu 550 ha.'lık alan, bu kez de Kartal bütününden soyutlanarak yine parçacıl bir yaklaşımla ele alınmıştır.

Bu yaklaşım şehircilik ilkelerine, planlama tekniklerine ve imar mevzuatına da aykırıdır.

3194 sayılı İmar Kanunu'nun 6. maddesinde şu düzenleme yer almaktadır:

“Madde 6 - Planlar, kapsadıkları alan ve amaçları açısından; ‘Bölge Planları’ ve ‘İmar Planları’, imar planları ise, ‘Nâzım İmar Planları’ ve ‘Uygulama İmar Planları’ olarak hazırlanır. Uygulama imar planları, gerektiğinde etaplar halinde de yapılabilir.”

Anılan hükümde de açıkça vurgulandığı gibi, sadece uygulama imar planları etaplar halinde yapılabilir. Nâzım imar planları etaplar halinde hazırlanamaz.

Böylesi bir uygulama, planı bir bütün halinde değerlendirme olanağını da ortadan kaldırmaktadır.

Öte yandan, “Plan Hükümleri”nin “Amaç” başlıklı bölümünde;

“İstanbul Metropolü merkezler kademelenmesinde dengeleyici bir merkez olarak planlanan bu alan; İstanbul’un batı yakasında özellikle Büyükdere-Levent-Maslak hattında oluşan yapılaşma baskısının doğruya yönlendirilmesi hedefini taşımaktadır. Bu hedef gerçekleştirildiğinde hem servis sektöründe çalışanların hem de kullanıcıların bir bölgede yoğunlaşması önleneceğinden ulaşım ve arazi kullanımında da büyük rahatlamalar sağlanacaktır.

Ayrıca, İstanbul’un yarışan dünya metropolleri içinde yer alması ve çok uluslu finans- bilişim sektöründe gelişmiş metropol düzeyine çıkmasında önemli bir itici güç olacaktır” hükmü yer almaktadır.

Yukarıda alıntılanan düzenlemeden de açıkça anlaşılacağı gibi yargılama konusu plan “*iddialı bir amaç*” taşımaktadır.

Böylesi bir yaklaşımın, en azından Anadolu yakası bütününde bir planlama yaklaşımını ve yakın çevre etkileşimi açısından da Kartal bütününde bir nâzım imar planı hazırlanmasını zorunlu kıldığı kuşkusuzdur.

Bu zorunluluğa ve kamu yararına bir düzenlemenin ancak böylesi bir bütünsel yaklaşımla elde edileceği açık olmasına karşın, Zaha Hadid isimli bir mimara hiçbir plana dayanmayan ön projelerinin hazırlatıldığı yaklaşık 550 ha.’lık alanın, Kartal E-5 Güneyi Nâzım İmar Planı’ndan dahi soyutlanarak, tamamen ayrı bir plan şeklinde ele alınmasında kamu yararı bulunmadığı açıktır.

2)Yargılama konusu idari işlem normlar hiyerarşisine aykırı bir düzenlemedir

Planlama sürecinde, önce 1/5000 plan, ardından 1/1000 plan ve daha sonra proje yapılması kamu yararının elde edilebilmesi açısından bir gerekliliktir.

Yargılama konusu alan ile ilgili olarak daha önceden Zaha Hadid isimli bir mimara projeler hazırlanmış; ötesi yoğun tanıtım kampanyaları ile bu projeler kamuoyuna tanıtılmıştır.

Yargılama konusu idari işlem ve ona ön gelen planlar ise anılan projelerin uygulanması için “prosedür”ün tamamlanması niteliğindedir.

Bu husus, Plan Hükümleri arasında yer alan “*2.3. Mekansal Plan Şemaları, Tasarımlar ve Araştırmalar: 1/5000 ve 1/1000 ölçekli planların hazırlanmasında kullanılan ve hizmet alımı ile geliştirilen ve planlama belgesi kapsamında plan raporu içerisinde ele alınan dokümanlardır*” tanımında da ortaya çıkmaktadır.

Ancak anılan nitelikteki yargılama konusu plan ne teknik ne de hukuki anlamda 1/5000 ölçekli nâzım imar planı olarak nitelendirilemeyecek bir plandır.

Diğer bir söyleyişle, yargılama konusu plan bir nâzım imar planı niteliğinde değildir.

Bu hususun farkında olduğu açık olan plan hazırlayıcıları, “Plan Hükümleri”nin 1 numaralı başlığı olan “Amaç” bölümünde; “*Ölçeği ve planlaması ile ülkemizde bir ilk olan bu girişim*

klasik planlama yaklaşımlarının ötesinde planlama pratiği, tasarım sanatı ve çağdaş mimarlık örnekleri ile de bir ilk olacaktır” ifadelerine yer vermişlerdir.

Planlama literatüründe bir *ilk* (!) olacak yargılama konusu idari işlem bu durumda, şehircilik ilke ve prensiplerini, tekniklerini ve hukuku açıkça yok saymaktadır.

3)Yargılama konusu idari işlem 3194 sayılı İmar Kanunu'nun 5'inci maddesine açıkça aykırıdır

3194 sayılı İmar Kanunu'nun “Tanımlar” başlıklı 5. maddesinde, Nâzım İmar Planı şu şekilde tanımlanmıştır:

“Nâzım İmar 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.”

18.12.2009 tasdik tarihli yargılama konusu 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı ise bu tanıma uymamaktadır.

- Plan kapsamında kalan bölgenin tümü lejantta “Merkez Alanı (Konut, Ticaret+Hizmet, Turizm, Donatı Alanı, vb)” olarak gösterilmiştir. Görüleceği üzere, tanımda geçen fonksiyonlar ve hele de tanımın sonuna eklenen “vb” ibaresi, bu alanların fonksiyonlarının net olarak belirlenmediğini, alt ölçekli planlar ve projelerle bu alanlara neredeyse istenen her fonksiyonun getirilebileceğini göstermektedir. Diğer bir söyleyişle, birkaç sosyal donatı alanı dışında, planda arazi parçalarının genel kullanım biçimleri gösterilmemiştir.

Plan Hükümleri'nin Tanımlar bölümünde yer alan 2.10 maddesinde ise,

“2.10. MİA (Merkezi İş Alanı): İmar planlarında yönetim, sosyo-kültürel, konaklama ve ticari amaçlı yapılar için ayrılmış bölgedir. Bu bölgede büro, işhanı, gazino, lokanta, çarşı, çok katlı mağaza, katlı otopark, banka, otel, sinema, tiyatro gibi sosyo kültürel ve yönetimle ilgili tesisler, rezidans ve konut yapıları ile özel eğitim ve özel sağlık tesisleri gibi yapılar

yapılabilir” denmektedir. Planda MİA (Merkezi İş Alanı) lejantı ile gösterilmiş bir alan bulunmamaktadır. Donatı alanları dışında, tüm alan “Merkez Alanı” olarak gösterilmiştir. Bu çerçevede, Plan Hükümleri’ndeki bu tanımın bu plan için geçerli olması düşünülemez. Zira Merkez Alanı ile MİA (Merkezi İş Alanı) tanımları aynı şey demek değildir ve 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı da MİA fonksiyonu ile çeşitli kademelerdeki Merkez fonksiyonlarını ayrı ayrı göstermiştir. Bu çerçevede, Kartal MİA olarak değil, 1. Derece Merkez olarak gösterilmiştir.

Plan ve lejantı ile Plan Uygulama Hükümü arasındaki bu ciddi farkın nedeni ve gerekçesi anlaşılammıştır. Ancak, bu hususun “Plan Hükümleri”nin “1. Amaç” bölümünde yer alan; “*Ölçeği ve planlaması ile ülkemizde bir ilk olan bu girişim klasik planlama yaklaşımlarının ötesinde planlama pratiği, tasarım sanatı ve çağdaş mimarlık örnekleri ile de bir ilk olacaktır*” ifadesi ile vurgulanan ve şehircilik ilkelerini, planlama tekniklerini açıkça yok sayan yaklaşımın ürünü olduğu ve hukuka aykırı olduğu açıktır.

- Planda S1 den S14’e kadar 14 bölge ismi yer almaktadır. Planda S lejantı “Alt Bölge İsmi” olarak tanımlanmaktadır. Ancak, bu alt bölgelerden ne kastedildiği açık değildir. (Plan Hükümleri’nde yer alan “2.4. *Planlama Alt Bölgeleri: Planlama alanı genelinde mevcut arazi mülkiyeti sınırları göz önüne alınarak geliştirilen mekansal plan şemalarının ve çizimlerin gerektireceği arazi düzenlemesi işlemlerine uygun olabilecek şekilde belirlenmiş alt bölgelerdir*” tanımı da, bu anlamda, nâzım imar planı tanımı ile uyuşmamaktadır.

Bu çerçevede, “3.2. *1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı, MİA işlevleri kapsamında yer alan mekansal düzenlemelerin planlama alanı genelinde dağılımını, yoğunluğunu, kapasitelerini tanımlar; bu işlevlerin birbirleri ile olan ilişkilerini ve birlikteliğini belirler*” biçimindeki Plan Hükümü ise bu planı tanımlamaktan çok uzaktır. Burada geçen MİA işlevleri ifadesinin, yukarıda vurgulandığı gibi, plan ve plan lejantı ile çelişmesi bir yana, hükümde vurgulananın aksine, bu planda, “*mekânsal düzenlemelerin planlama alanında dağılımını ve yoğunluğu*” gösterilmemektedir.

- Yargılama konusu idari işlemin “3.3. *Arazi kullanım türleri, işlevler, yapılaşma şartları ve yol cephe hatları her bir planlama alt bölgesi için ayrı ayrı olmak üzere 1/1000 ölçekli uygulama imar planları ile kesinleşecektir*” denmektedir. Oysa arazi kullanım türleri, işlevler ve yapılaşma şartlarının 1/5000 ölçekli nâzım imar planlarında belirlenmesi ve kesinleşmesi gerekir ki bu yapılmamıştır. Burada geçen “*kesinleşecektir*” ifadesi, sanki söz konusu 1/5000

ölçekli planda bunlar belirlenmiş düşüncesi uyandırmaktadır. Bu “izlenim” kesinlikle yanlıştır.

Dava konusu 1/5000 ölçekli nâzım imar planında anılan hususlar belirlenmemişken, bu belirlenmemiş hususların 1/1000 planda kesinleşeceğini ifade etmenin, yanılısına yaratma amacının dışı vurulmasından başka hiç bir anlamı yoktur. Gerçeği yansıtan bir plan notu, ancak, “1/5000 ölçekli planda belirlenmeyen bu hususların hepsinin 1/1000 ölçekli planda belirleneceği” biçiminde olabilirdi ve böylesi bir düzenlemenin planlama tekniği ve ilkelerine aykırı olduğu açıktır.

- 1/5000 nâzım imar planında, birkaç donatı alanı dışında, ne arazi kullanımları, ne nüfus yoğunlukları ve ne de donatılar yer almamaktadır. Yukarıdaki Plan Hükümleri de bu konuda 1/1000 uygulama imar planında da uygulamayı belirleyici kararların yer almayacağını, bunun projeler safhasında ortaya konacak tercihlere bırakıldığını göstermektedir.

“4.3. Planlama alt bölgeleri için 1/1000 uygulama imar planlarında belirlenecek olan yapılaşma (inşaat) alanının maks. %50’si konut olarak kullanılabilir...”

“4.4. Planlama alt bölgeleri için geliştirilecek 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarında belirlenecek yapılaşma katsayıları net parsel üzerinden hesaplanır ve üç farklı tercihte kullanılabilir. ...”

“Tercih A: Toplam inşaat alanının %31-50 arasını konut olarak kullanacaklar için maksimum emsal 2.50

Tercih B: Toplam inşaat alanının % 0-30 arasını konut olarak kullanacaklar için maksimum emsal 3.00

Tercih C: Toplam inşaat alanının tamamında turizm amaçlı konaklama ve eğlence birimleri, spor aktiviteleri, sergi salonları, sinema, tiyatro gibi kültürel faaliyetlere yönelik ve kamusal hizmet amaçlı yapılar için maksimum emsal 3.00

Tercih C’yi kullanacak kamusal hizmet ve konaklama amaçlı kullanımlar için zemin altı kullanımlar inşaat emsali dışında tutulacaktır.

Tercih C’yi kullanacak kamusal hizmet ve konaklama dışı diğer kullanımlar için de 1. bodrum kat emsal dışı olup, diğer bodrum katlat emsale dahildir.”

“4.5. Planda ‘M’ lejantı ile gösterilen olarak gösterilen mevcut yapılaşmış alanlarda 1/1000 uygulama imar planı ve 18. Madde uygulaması ayrı bir etap olarak yapılabilir. Bu alanların da proje bütünü ile uyumlu gelişmesinin özendirilmesi için yapılaşma koşulları aşağıdaki gibi olacaktır:

- Kullanım türü (konut, ticaret, kültür (turizm) oranları serbesttir.

- Minimum parsel büyüklüğü brüt 500 m²’dir.

- Parsel büyüklüğü brüt 500-1999 m² arası olanlar için maksimum Emsal 0,75

- Parsel büyüklüğü brüt 2000 – 4999 m² olması halinde maksimum Emsal

- Toplam inşaat alanının %41 ve üzerinde konut kullanacaklar için maksimum Emsal 2’dir

- Toplam inşaat alanının %01- 40 arasını konut kullanacaklar için maksimum Emsal 2.25’dir.

- Parsel büyüklüğünün brüt 5000 m² ve üstünde olması halinde ise yapılaşma koşulları için 4.4. no’lu maddedeki koşullar geçerlidir.”

Anılan plan hükümleri, yapı adalarında değişen oranlarda konut kullanımlarına olanak vermekte ve bu kullanım tercihlerine göre de farklı yapılaşma emsalleri getirmektedir. Bu durumda, ne bu alana gelecek plan nüfusu, ne nüfus yoğunlukları, ne de gerekli donatılar hesaplanabilir. Oysa 1/5000 nâzım imar planında bunların net biçimde belirtilmesi gerekli ve zorunludur. Plan nüfusu, plan yoğunlukları, donatı alanları belirsiz bir nâzım imar planı aslında bir nâzım imar planı değildir. Ayrıca, böylesi bir belirsizlikte, planda yer alan donatı alanlarının hangi nüfusa göre hesaplandığı sorusu da yanıtız kalmaktadır.

Öte yandan, 4.5. numaralı plan hükmünde, daha önceki planın plan hükümlerinde “*parsel büyüklüğü*” olarak geçen ifadenin “*brüt parsel büyüklüğü*” olarak değiştirildiği görülmektedir.

Böylesi bir “*yeni*” yaklaşımın, brüt ve net parsel gibi “*yeni*” tanımlamaların ne planlama ilkelerinde, ne de planlama, imar mevzuatında yeri vardır. Parseller, plan uygulaması sonucu oluşturulan “imar parseli” üzerinden yapılır ve bunlarla ilgili “brüt” ve “net” gibi tanımlamalar söz konusu olamaz.

• Yargılama konusu idari işlemin 2.8. maddesinde, “2.8. *Transfer Merkezi ve Ulaşım Terminalleri: Metro ve Tren İstasyonları, Otobüs Durakları, Metro Durakları, Triaj Alanları, İskele ve Deniz Ulaşım Transfer Merkezleri, otopark alanları, teknik altyapı, yönetim, sosyo-kültürel ile ticari ve konaklama işlevlerinin yer aldığı alanlardır*” hükmü yer almaktadır. Görüleceği üzere bu tanım ile planda “Transfer Merkezi ve Ulaşım Terminaller” olarak gösterilmiş olan alanlarda, yönetim sosyo-kültürel ile ticari ve konaklama işlevlerinin de yer alabilmesine olanak sağlanmaktadır. Transfer Merkezi ve Ulaşım Terminalleri ile bu fonksiyonların hiç bir ilgisi olmadığı açıkken, yargılama konusu planın bir hükmü ile böylesi bir bağlantı kurulabilmesi tam da bu planın, “*istenen her alana istenen her şey yapılabilir*” biçimindeki kamu yararına aykırı yaklaşımının ürünüdür.

• Yargılama konusu idari işlemde öngörülen düzenlemelerden biri de, “3.9. *1/1000 ölçekli uygulama imar planı yapım aşamasında ilgili kurum ve kuruluşların görüşü alınacaktır*” biçimindedir. Bu hüküm, planlama tekniğine, şehircilik ilkelerine ve hukuka aykırıdır. Planlama sürecinde, ilgili kurum ve kuruluş görüşleri, 1/5000 ölçekli nâzım imar planı hazırlanmadan önce, analiz safhasında alınır ve bu görüşler 1/5000 plan kararlarının alınması sırasında belirleyici olurlar. Bu durum, planlama sürecinin, tekniğinin olmazsa olmazıdır.

Bu hükümden anlaşılıyor ki, söz konusu nâzım imar planı, ilgili kurum ve kuruluş görüşleri alınmadan hazırlanmıştır. Şu durumda, 1/1000 ölçekli imar planı hazırlanırken alınan görüşler 1/5000 plan kararlarına aykırı olursa ne olacağı, böyle bir durum söz konusu olursa 1/5000 ölçekli yeni bir nâzım imar planı yapılıp yapılmayacağı soruları yanıtızsız kalmaktadır. Yanıt bekleyen bir diğer soru da, planlama prosedürüne uyularak ve hukuka uygun bir yöntemle anılan görüşlerin neden daha önceden alınmadığı ve 1/5000 ölçekli nâzım imar planının bu biçimde hazırlanmadığıdır.

• “3.15. *İlgili kurum ve kuruluşların uygun görüşlerinin alınması koşulu ile 1/1000 ölçekli uygulama imar planında park, meydan, okul bahçeleri, ticaret alanları, dini tesis alanı, sosyal ve kültürel tesis alanı olarak belirlenen alanların altında otopark düzenlenir ...*” biçimindeki düzenleme ise, park, meydan, okul bahçeleri gibi alanların altına dahi otopark yapmaya olanak vermektedir ki, bu yaklaşım, yağmur sularının yer altı kaynaklarına ulaşmasını olanaksız kılacak ve mevcut su sıkıntısını daha da artıracak son derece sakıncalı bir uygulamaya yol açacaktır.

Öte yandan, yağmur sularının toprak tarafından emilimini engelleyen bu tür uygulamalar nedeni ile yağmur sularının çok yüksek bir oranda yer üstünden akışa geçmesi sonucunda doğan su taşkınlarının İstanbul'da nelere neden olabildiği İkitelli Bölgesinde yaşanan taşkın sonucunda açıkça görülmüştür.

• Plan notlarının 5.4. maddesinde de, “S-14 no'lu alt bölgede yeşil fonksiyonunda gösterilen taşocağı alanında metropole hizmet edebilecek park. Sosyal-kültürel turistik ve eğlence tesisleri yer alabilir. Buradaki uygulama ve bodrum kullanımları, arazinin fiziki durumu dikkate alınarak ve estetik kurul görüşü doğrultusunda İBB tarafından onaylanacak avan projeye göre yapılır” denilmektedir. Planda yeşil alan olarak gösterilen alanların yapılaşmaya açılmasına olanak veren bu düzenleme açıkça kamu yararına aykırı niteliktedir.

Yeşil alanın altına getirilen zemin altı kullanımlar açısından da, bu hüküm yukarıda değinilen madde 3.15. ile ilgili belirttiğimiz hukuka aykırılıkları taşımaktadır.

Yukarıda açıkladığımız nedenlerle; planı bir projeler toplamına indirgeyen, projelere yön vermek yerine istenen her projenin uygulanabilmesini amaç olarak benimseyen, adı dışında nâzım imar planı ile hiçbir ilişkisi olmayan, planlama tekniklerine, şehircilik ilkelerine ve hukuka aykırı yargılama konusu idari işlemin öncelikle yürütülmesinin durdurulması ve iptalini talep ederiz.

SONUÇ VE İSTEM

1) Yargılama konusu karar hukuka aykırı ve idari işlemin uygulanması durumunda telafisi güç zararların doğacağı açık olduğundan öncelikle olarak YÜRÜTMENİN DURDURULMASINA,

2) Yukarıda açıklanan nedenlerle, 16.10.2009 tarihli İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi kararı ile kabul edilen ve 18.12.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından onaylanarak 18.02.2010 tarihinde askıya çıkarılan 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı'nın İPTALİNE,

3) Sayın Mahkemenizce yürütmenin durdurulması kararı verilmesi durumunda gerektiğinde bilirkişi incelemesi yapılması ve tamamlayıcı açıklamalarımızla kanıtlarımızı sunmamız için süre verilmesine

4) Yargılama giderleri ve avukatlık ücretinin karşı yan üzerinde bırakılmasına karar verilmesini talep ederiz.

Saygılarımızla.

Davacı

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Şubesi

Vekili Av. Ş. Can Atalay

Eki: Vekâletname

9.2.1.2. Ek 2: Dava Dilekçesi

İstanbul 2. İdare Mahkemesi

Dosya No: 2011/ 1967 E.

İstanbul Nöbetçi İdare Mahkemesi
Sayın Başkanlığına

30.09.2011

DAVACI: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

Kemankeş Caddesi No: 31 Karaköy İstanbul

DAVALI: İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı

PLANIN ASKIYA ÇIKIŞ TARİHİ: 05.07.2011

PLANIN ASKIDAN İNİŞ TARİHİ: 05.08.2011

KONU: 05.07.2011 tarihinde askıya çıkarılan 03.06.2011 onanlı 1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı'nın öncelikle YÜRÜTÜLMESİNİN DURDURULMASI ve İPTALİ istemidir.

AÇIKLAMALAR

I. Davalı İdarenin İşleminin Niteliği ve Gelişim Süreci

Kartal E-5 güneyinin, 2005'ten itibaren ardı ardına birkaç kez 1/5000 ölçekli nâzım imar planı hazırlanmış; bu planlara itirazlar edilmiş, davalar açılmış, yürütmeyi durdurma kararları alınmış, açılan davalar sonuçlanmadan bir sonraki plan yürürlüğe girmiş; E-5 kuzeyinden başlayarak güneyde taş ocağını da içine alarak kuzey-güney aksı boyunca devam edip Set Çimento'ya ve Kartal merkeze kadar uzanan yaklaşık 550 hektarlık alan, bu planlarda "Kartal Kentsel Dönüşüm Proje Alanı" olarak gösterilmiştir. Alanın, planlama ilkelerine, 1/5000 plan tekniğine ve imar mevzuatına aykırı olarak, sadece bu lejantla gösterilmiş olmakla yetinilmesi itirazlara ve davalara konu olmuştur. 17.03.2008 tasdik tarihli son "Kartal E-5 Güneyi Revizyon Nâzım İmar Planı"nda ise, bu alan plan bütününden çıkarılmış; yaklaşık 550 hektarlık bir alan, "Kartal Merkez Nâzım İmar Planı" adı altında ayrıca planlanarak, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 15.05.2008 tarihli toplantısında oy çokluğu ile kabul edilmiştir. 23.06.2008 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanarak 28.07.2008 tarihinde askıya çıkarılmış olan 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı'na müvekkil TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından 27.08.2008 gün, 28.06.1372 sayılı yazısı ile itiraz edilmiş, anılan itirazın yanıtlanmaması üzerine de ilgili imar planının iptali istemi ile dava açılmıştır.

23.06.2008 onanlı planın iptali istemi açılan dava derdestken, bu kez 16.10.2009 tarihli İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi kararı ile kabul edilen yeni bir plan gündeme gelmiş; 18.12.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanan bu yeni plan 18.02.2010 tarihinde askıya çıkarılmıştır. Üzerinde yapılan bazı tadilatlar karşın, iptal davası sürmekte olan 23.06.2008 tasdik tarihli planla benzer nitelikte olan yeni 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı'nın iptali istemiyle de müvekkil TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından yeni bir dava açılmıştır.

Açılan bu ikinci dava da devam etmekte iken, plana yapılan itirazların değerlendirilmesi süreci sonucunda yeni bir plan daha ortaya çıkarılmış; oluşan 03.06.2011 tasdik tarihli bu üçüncü plan da 05.07.2011 tarihinde askıya çıkarılmıştır.

Söz konusu bu plan da, üzerinde yapılan bazı kısmi tadilatlar karşın, iptal davası sürmekte olan 18.12.2009 tasdik tarihli planla hemen hemen aynıdır. Bir önceki planla benzer

sakıncaları taşımakta olan 1/5000 ölçekli yeni “Kartal Merkez Nâzım İmar Planı” da planlama tekniğine, şehircilik ilkelerine ve hukuka aykırıdır.

II. Davalı idarenin işlemi neden, konu ve maksat yönünden hukuka aykırıdır: imar mevzuatına, şehircilik ilkelerine, planlama tekniklerine aykırı olan ve kamu yararı bulunmayan işlemin iptali gerekmektedir

1)

03.06.2011 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı Kartal’ın sadece bir parçasını kapsamaktadır. Kartal bütününe kapsayan bir nâzım imar planı içinde ele alınması gereken bu alan, bırakalım bu bütünlüğün aranmamış olmasını, daha önce “E-5 Güneyi Nâzım İmar Planı” içinde ele alınırken, bu kez o plandan da çıkarılarak çevresinden bütünüyle soyutlanmıştır.

Bu parçacı planlama yaklaşımı şehircilik ilkelerine ve planlama tekniklerine olduğu kadar imar mevzuatına da aykırıdır. 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 6. maddesinde, “*Madde 6 - Planlar, kapsadıkları alan ve amaçları açısından; ‘Bölge Planları’ ve ‘İmar Planları’, imar planları ise, ‘Nâzım İmar Planları’ ve ‘Uygulama İmar Planları’ olarak hazırlanır. Uygulama imar planları, gerektiğinde etaplar halinde de yapılabilir*” denmekte olup, burada da açıkça vurgulanmış olduğu gibi, sadece uygulama imar planları etaplar halinde yapılabilir. Nâzım imar planları etaplar halinde hazırlanamaz. Bu, planı bir bütün halinde değerlendirme olanağını da ortadan kaldırmaktadır.

Öte yandan, “Plan Hükümleri”nin “Amaç” başlıklı bölümünde;

“İstanbul Metropolü merkezler kademelenmesinde dengeleyici bir merkez olarak planlanan bu alan; İstanbul’un batı yakasında özellikle Büyükdere-Levent- Maslak hattında oluşan yapılaşma baskısının doğuya yönlendirilmesi hedefini taşımaktadır. Bu hedef gerçekleştirildiğinde hem servis sektöründe çalışanların hem de kullanıcıların bir bölgede yoğunlaşması önleneceğinden ulaşım ve arazi kullanımında da büyük rahatlamalar sağlanacaktır.

Ayrıca, İstanbul’un yarışan dünya metropolleri içinde yer alması ve çok uluslu finans- bilişim sektöründe gelişmiş metropol düzeyine çıkmasında önemli bir itici güç olacaktır” hükmü yer almaktadır.

Yukarıda alıntılanan düzenlemeden de açıkça anlaşılacağı üzere, söz konusu plan “iddialı bir amaç” taşımaktadır. Böylesi bir yaklaşımın, en azından Anadolu Yakası bütününde bir planlama yaklaşımını ve yakın çevre etkileşimi açısından da Kartal bütününde bir nâzım imar planı hazırlanmasını zorunlu kıldığı kuşkusuzdur. Bu zorunluluğa ve kamu yararına bir düzenlemenin ancak böylesi bir bütünsel yaklaşımla elde edileceği açık olmasına karşın, Zaha Hadid isimli bir mimara hiçbir plana dayanmayan ön projelerinin hazırlatıldığı yaklaşık 550 ha.’lık alanın, Kartal E-5 Güneyi Nâzım İmar Planı’ndan dahi soyutlanarak, tamamen ayrı bir plan şeklinde ele alınması şehircilik ilkelerine, planlama tekniklerine ve imar mevzuatına aykırı olduğu gibi, kamu yararına da aykırıdır.

2)

Planlama sürecinde, önce 1/5000 ölçekli nâzım imar planı, ardından 1/1000 ölçekli uygulama imar planı ve daha sonra proje yapılır. Burada ise, önceden Zaha Hadid’e projeler hazırlanmış ve hatta yoğun reklamlarla bu projeler kamuoyuna tanıtılmış olup, şimdi de buna yasal bir plan kılıfı uydurulmaya çalışılmaktadır. Bu çerçevede, dava konusu sözde imar planı, söz konusu projelerin uygulanması için gerekli görülen “prosedür”ün tamamlanması niteliğindedir.

Ancak, projeye kılıf uydurma adına, 1/5000 ölçekli nâzım imar planı olarak nitelendirilemeyecek bir plan hazırlanmıştır. Yargılama konusu olan plan ne teknik ne de hukuki olarak nâzım imar planı tanımına uymamaktadır. Anılan plan nâzım imar planı niteliğinde değildir.

Bu hususun farkında olduğu açık olan plan hazırlayıcıları, “Plan Hükümleri”nin “Amaç” bölümünde; “*Ölçeği ve planlaması ile ülkemizde bir ilk olan bu girişim klasik planlama yaklaşımlarının ötesinde planlama pratiği, tasarım sanatı ve çağdaş mimarlık örnekleri ile de bir ilk olacaktır*” ifadelerine yer vermişlerdir.

Planlama literatüründe bir *ilk* (!) olacak yargılama konusu idari işlem, bu durumda da, şehircilik ilke ve prensiplerini, tekniklerini ve hukuku açıkça yok saymaktadır.

3)

3194 sayılı İmar Kanunu’nun Tanımlar başlıklı 5. maddesinde, Nâzım İmar Planı şu şekilde tanımlanmıştır.

“Nâzım İmar 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.*”

Dava konusu 03.06.2011 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı ise bu tanıma uymamaktadır.

4)

Plan kapsamında kalan bölgenin tümü lejanтта “*Merkez Alanı (Konut, Ticaret+Hizmet, Turizm, Donatı Alanı, vb)*” olarak gösterilmiştir. Görüleceği üzere, tanımda geçen fonksiyonlar ve hele de tanımın sonuna eklenen “vb” ibaresi, bu alanların fonksiyonlarının net olarak belirlenmediğini, alt ölçekli planlar ve projelerle bu alanlara neredeyse istenen her fonksiyonun getirilebileceğini göstermektedir. Diğer bir söyleyişle, birkaç sosyal donatı alanı dışında, planda arazi parçalarının genel kullanım biçimleri gösterilmemiştir.

İptali için açtığımız dava halen sürmekte olan 18.12.2009 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı’nda, Plan Hükümleri’nin “2. Tanımlar” bölümünde yer alan 2.10 maddesinde ise,

“2.10. *MİA (Merkezi İş Alanı): İmar planlarında yönetim, sosyo-kültürel, konaklama ve ticari amaçlı yapılar için ayrılmış bölgedir. Bu bölgede büro, işhanı, gazino, lokanta, çarşı, çok katlı mağaza, katlı otopark, banka, otel, sinema, tiyatro gibi sosyo kültürel ve yönetimle ilgili tesisler, rezidans ve konut yapıları ile özel eğitim ve özel sağlık tesisleri gibi yapılar yapılabilir*” denmekte idi. Dava dilekçemizde, bu husus,

“*Planda MİA (Merkezi İş Alanı) lejanıtı ile gösterilmiş bir alan bulunmamaktadır. Donatı alanları dışında, tüm alan “Merkez Alanı” olarak gösterilmiştir. Bu çerçevede, Plan Hükümleri’ndeki bu tanımın bu plan için geçerli olması düşünülemez. Zira, Merkez Alanı ile MİA (Merkezi İş Alanı) tanımları aynı şey demek değildir ve 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı da MİA fonksiyonu ile çeşitli kademelerdeki Merkez fonksiyonlarını ayrı ayrı göstermiştir. Bu çerçevede, Kartal MİA olarak değil, 1. Derece Merkez olarak gösterilmiştir.*”

Plan ve lejantı ile Plan Uygulama Hükümü arasındaki bu ciddi farkın nedeni ve gerekçesi anlaşılamamıştır. Ancak, bu hususun “Plan Hükümleri”nin “1.AMAÇ” bölümünde yer alan; “Ölçeği ve planlaması ile ülkemizde bir ilk olan bu girişim klasik planlama yaklaşımlarının ötesinde planlama pratiği, tasarım sanatı ve çağdaş mimarlık örnekleri ile de bir ilk olacaktır.” ifadesi ile vurgulanan ve şehircilik ilkelerini, planlama tekniklerini açıkça yok sayan yaklaşımın ürünü olduğu ve hukuka aykırı olduğu açıktır.”

biçiminde yer almaktadır.

18.12.2009 tasdik tarihli planın ufak tefek değişikliklerle tekrar ve yeni bir plan gibi gündeme getirildiği 03.06.2011 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı’nda, Plan Hükümleri’nin Tanımlar bölümünün 2.10 maddesindeki “MİA (Merkezi İş Alanı)” tanımının üzerinin çizilerek yerine “Merkez Alanı” tanımının getirildiği; ancak maddenin diğer kısımlarının aynen kaldığı, yani MİA tanımıyla getirilen fonksiyonların Merkez Alanı’nda da aynen geçerli olduğu görülmektedir. Ayrıca, Plan Hükümleri’nin “3. Genel Hükümler” bölümünde yer alan 3.2 maddesi ile “4. Merkez Alanları” bölümünde yer alan 4.1 maddesinde geçen MİA ifadelerinin yeni planda da aynen yerinde kaldığı görülmektedir. Bu durum, yapılan değişikliğin sadece bir göz boyama olduğu, Plan Hükümleri’nin 2.10 maddesindeki tüm MİA fonksiyonlarının, lejantta Merkez Alanı olarak gösterilen planlama alanlarının tümünde yer alabileceğini açıkça ortaya koymaktadır.

5)

Planda S1 den S14’e kadar 14 bölge ismi yer almaktadır. Planda S lejantı “*Alt Bölge İsmi*” olarak tanımlanmaktadır. Ancak, bu alt bölgelerden ne kastedildiği açık değildir.

Bu çerçevede, “3.2. 1/5000 ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı, MİA işlevleri kapsamında yer alan mekansal düzenlemelerin planlama alanı genelinde dağılımını, yoğunluğunu, kapasitelerini tanımlar; bu işlevlerin birbirleri ile olan ilişkilerini ve birlikteliğini belirler” biçimindeki Plan Hükümü ise bu planı tanımlamaktan çok uzaktır.

Burada geçen MİA işlevleri ifadesinin, plan ve plan lejantı ile çelişmesi bir yana, hükümde vurgulananın aksine, bu planda, mekânsal düzenlemelerin planlama alanında dağılımını ve yoğunluğu gösterilmemektedir.

6)

1/5000 ölçekli Kartal Nâzım İmar Planı'nda, birkaç donatı alanı dışında, ne arazi kullanımları, ne nüfus yoğunlukları ve ne de gerekli ve yeterli donatılar yer almamaktadır. Aşağıdaki Plan Hükümleri de bu konuda 1/1000 uygulama imar planında da uygulamayı belirleyici kararların yer almayacağını, bunun projeler safhasında ortaya konacak tercihlere bırakıldığını göstermektedir.

“4.3. Planlama alt bölgeleri için 1/1000 uygulama imar planlarında belirlenecek olan yapılaşma (inşaat) alanının maks. %50'si konut olarak kullanılabilir...”

“4.4. Planlama alt bölgeleri için geliştirilecek 1/1000 ölçekli uygulama imar planlarında belirlenecek yapılaşma katsayıları net parsel üzerinden hesaplanır ve üç farklı tercihte kullanılabilir. ...”

Tercih A: Toplam inşaat alanının %31-50 arasını konut olarak kullanacaklar için maksimum emsal 2.50

Tercih B: Toplam inşaat alanının % 0-30 arasını konut olarak kullanacaklar için maksimum emsal 3.00

Tercih C: Toplam inşaat alanının tamamında turizm amaçlı konaklama ve eğlence birimleri, spor aktiviteleri, sergi salonları, sinema, tiyatro gibi kültürel faaliyetlere yönelik ve kamusal hizmet amaçlı yapılar için maksimum emsal 3.00

Tercih C'yi kullanacak kamusal hizmet ve konaklama amaçlı kullanımlar için zemin altı kullanımlar inşaat emsali dışında tutulacaktır.

Tercih C'yi kullanacak kamusal hizmet ve konaklama dışı diğer kullanımlar için de 1. bodrum kat emsal dışı olup, diğer bodrum katlar emsale dahildir.”

“4.5. Planda 'M' lejantı ile gösterilen mevcut yapılaşmış alanlarda 1/1000 uygulama imar planı ayrı ayrı etaplar halinde yapılabilir.

Bu alanların da proje bütünü ile uyumlu gelişmesinin özendirilmesi için yapılaşma koşulları isteğe bağlı olarak aşağıdaki gibi olacaktır:

- Kullanım türü (konut, ticaret, kültür (turizm) oranları serbesttir.

- Minimum parsel büyüklüğü brüt 200 m²'dir.

- Parsel büyüklüğü brüt 201-500 m² arasında olanlar için maksimum emsal 0.50

- Parsel büyüklüğü brüt 501-1999 m² arası olanlar için maksimum Emsal 0,75

- Parsel büyüklüğü brüt 2000 – 4999 m² olması halinde maksimum Emsal toplam inşaat alanının %41 ve üzerinde konut kullanacaklar için maksimum Emsal 2'dir.

Toplam inşaat alanının %01- 40 arasını konut kullanacaklar için maksimum Emsal 2.25'dir.

- Parsel büyüklüğünün brüt 5000 m² ve üstünde olması halinde ise yapılaşma koşulları için 4.4. no'lu maddedeki koşullar geçerlidir.

Çevresinde birleşebileceği yeterli boş parsel olmayan parseller ve yapı adaları büyüklükleri için detaylı notlar 1/1000 İmar Uygulama Planlarında belirlenecektir. “

Anılan plan hükümleri, yapı adalarında değişen oranlarda konut kullanımına olanak vermekte ve bu kullanım tercihlerine göre de farklı yapılaşma emsalleri getirmektedir. Bu durumda, ne bu alana gelecek plan nüfusu, ne nüfus yoğunlukları, ne de gerekli donatılar hesaplanabilir. Oysa 1/5000 nâzım imar planında bunların net biçimde belirtilmesi gerekli ve zorunludur. Plan nüfusu, plan yoğunlukları, donatı alanları belirsiz bir nâzım imar planı aslında bir nâzım imar planı değildir. Ayrıca, böylesi bir belirsizlikte, planda yer alan donatı alanlarının hangi nüfusa göre hesaplandığı sorusu da yanıtız kalmaktadır. Sonuç olarak, alana gelecek olan yerleşik nüfus ancak plan uygulaması tamamlandıktan sonra belli olacak; o zaman da, gerekli olan donatı alanları –ki büyük ihtimalle planda neye göre gösterildiği belli olmayan donatı alanları yetersiz kalacaktır- yer kalmamış olacaktır.

Ayrıca, 4.4. no'lu Plan Hükümü'nde yer alan “*Tercih C'yi kullanacak kamusal hizmet ve konaklama amaçlı kullanımlar için zemin altı kullanımlar inşaat emsali dışında tutulacaktır. Tercih C'yi kullanacak kamusal hizmet ve konaklama dışı diğer kullanımlar için de 1. bodrum kat emsal dışı olup, diğer bodrum katlat emsale dahildir”* ifadeleri, planlama ilkelerine ve imar mevzuatına aykırı ayrıcalıklı uygulamalardır.

Öte yandan, 4.5 numaralı Plan Hükümü'nde, “brüt parsel büyüklüğü” nün esas alındığı görülmektedir. Böylesi bir yeni yaklaşımın, brüt ve net parsel gibi yeni tanımlamaların ne planlama ilkelerinde, ne de planlama, imar mevzuatında yeri vardır. Parseller, plan

uygulamasında oluşan “imar parseli” üzerinden yapılır ve bunlarla ilgili “brüt” ve “net” gibi tanımlamalar söz konusu olamaz.

Dava konusu yeni planla getirilen yukarıdaki son Plan Hükümü ise, belli alanlar için karar üretmeyi 1/1000 ölçekli planlara bırakmıştır ki, bu da, bazı alanlar için 1/5000’de, bazı alanlar için 1/1000’de karar üretmek gibi anlaşılması zor bir tutarsızlık ve çelişki yaratmaktadır.

7)

Yargılama konusu idari işlemin 2.8 maddesinde, “2.8. *Transfer Merkezi ve Ulaşım Terminalleri: Metro ve Tren İstasyonları, Otobüs Durakları, Metro Durakları, Triaj Alanları, İskele ve Deniz Ulaşım Transfer Merkezleri, otopark alanları, teknik altyapı, yönetim, sosyo-kültürel ile ticari ve konaklama işlevlerinin yer aldığı alanlardır*” hükmü yer almaktadır.

Görüleceği üzere bu tanım ile planda “Transfer Merkezi ve Ulaşım Terminaller” olarak gösterilmiş olan alanlarda, yönetim sosyo-kültürel ile ticari ve konaklama işlevlerinin de yer alabilmesine olanak sağlanmaktadır. Transfer Merkezi ve Ulaşım Terminalleri ile bu fonksiyonların hiç bir ilgisi olmadığı açıkken, yargılama konusu planın bir hükmü ile böylesi bir bağlantı kurulabilmesi tam da bu planın “*istenen her alana istenen her şey yapılabilir*” biçimindeki kamu yararına aykırı yaklaşımının ürünüdür.

8)

Yargılama konusu idari işlemin 3.5 no’lu Plan Hükümü, “3.5 *1/1000 ölçekli uygulama imar planı yapım aşamasında ilgili kurum ve kuruluşların görüşü alınacaktır*” biçimindedir. Bu hüküm, planlama tekniğine, şehircilik ilkelerine ve hukuka aykırıdır. Planlama sürecinde, ilgili kurum ve kuruluş görüşleri, 1/5000 ölçekli nâzım imar planı hazırlanmadan önce, analiz safhasında alınır ve bu görüşler 1/5000 plan kararlarının alınması sırasında belirleyici olurlar. Bu durum, planlama sürecinin, tekniğinin olmazsa olmazıdır.

Bu hükümden anlaşılıyor ki, söz konusu nâzım imar planı, ilgili kurum ve kuruluş görüşleri alınmadan hazırlanmıştır. Şu durumda, 1/1000 ölçekli imar planı hazırlanırken alınan görüşler 1/5000 plan kararlarına aykırı olursa ne olacağı, böyle bir durum söz konusu olursa 1/5000 ölçekli yeni bir nâzım imar planı yapılıp yapılmayacağı soruları yanıtızsız kalmaktadır. Yanıt bekleyen bir diğer soru da, planlama prosedürüne uyularak ve hukuka uygun bir yöntemle anılan görüşlerin neden daha önceden alınmadığı ve 1/5000 ölçekli nâzım imar planının bu biçimde hazırlanmadığıdır.

9)

“3.10. İlgili kurum ve kuruluşların uygun görüşlerinin alınması koşulu ile 1/1000 ölçekli uygulama imar planında park, meydan, okul bahçeleri, ticaret alanları, dini tesis alanı, sosyal ve kültürel tesis alanı olarak belirlenen alanların altında otopark düzenlenir ...”

biçimindeki Plan Hükümü ise, park, meydan, okul bahçeleri gibi alanların altına dahi otopark yapmaya olanak vermektedir ki, bu yaklaşım, yağmur sularının yer altı kaynaklarına ulaşmasını olanaksız kılacak ve mevcut su sıkıntısını daha da artıracak son derece sakıncalı bir uygulamaya yol açacaktır.

Öte yandan, yağmur sularının toprak tarafından emilimini engelleyen bu tür uygulamalar nedeni ile yağmur sularının çok yüksek bir oranda yer üstünden akışa geçmesi sonucunda doğan su taşkınlarının İstanbul’da nelere neden olabildiği İkitelli Bölgesinde yaşanan taşkın sonucunda açıkça görülmüştür.

10)

Plan notlarının 5.3 maddesinde de, *“5.3. S-14 no’lu alt bölgede yeşil fonksiyonunda gösterilen taşocağı alanında metropole hizmet edebilecek park. Sosyal-kültürel turistik ve eğlence tesisleri yer alabilir. Buradaki uygulama ve bodrum kullanımları, arazinin fiziki durumu dikkate alınarak*

Kentsel Tasarım Rehberi ve estetik kurul görüşü doğrultusunda avan projeye göre yapılır” denilmektedir. Planda yeşil alan olarak gösterilen alanların yapılaşmaya açılmasına olanak veren bu düzenleme açıkça kamu yararına aykırı niteliktedir. Yeşil alanın altına getirilen zemin altı kullanımlar açısından da, bu hüküm yukarıda değinilen madde 3.10. ile ilgili belirttiğimiz hukuka aykırılıkları taşımaktadır.

Yukarıda açıkladığımız nedenlerle; planı bir projeler toplamına indirgeyen, projelere yön vermek yerine istenen her projenin uygulanabilmesini amaç olarak benimseyen, adı dışında nâzım imar planı ile hiçbir ilişkisi olmayan, planlama tekniklerine, şehircilik ilkelerine, hukuka ve kamu yararına aykırı yargılama konusu idari işlemin öncelikle yürütülmesinin durdurulması ve iptalini talep ederiz.

SONUÇ VE İSTEM

1) Yargılama konusu karar hukuka aykırı ve idari işlemin uygulanması durumunda telafisi güç zararların doğacağı açık olduğundan öncelikle olarak YÜRÜTMENİN DURDURULMASINA,

2) Yukarıda açıklanan nedenlerle, 05.07.2011 tarihinde askıya çıkarılan 03.06.2011 onanlı 1/5000 Ölçekli Kartal Merkez Nâzım İmar Planı'nın İPTALİNE,

3) Sayın Mahkemenizce yürütmenin durdurulması kararı verilmesi durumunda gerektiğinde bilirkişi incelemesi yapılması ve tamamlayıcı açıklamalarımızla kanıtlarımızı sunmamız için süre verilmesine,

4) Yargılama giderleri ve avukatlık ücretinin karşı yan üzerinde bırakılmasına karar verilmesini talep ederiz.

Saygılarımızla.

Davacı

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

Vekili Av. Ş. Can Atalay

Eki: Vekâletname

9.3. İETT Garajı Alanı

İstanbul'un tüm kamu alanlarının yoğun bir yapılaşma ile yerli ve yabancı sermayeye pazarlanmasının en tipik örneklerinden biri de, mülkiyeti İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne ait olan Şişli'deki eski İETT Garajı alanının, 19.05.2006 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli plan tadilatı ile ayrıcalıklı imar haklarına sahip "Turizm Ticaret Alanı" olarak planlanması ve ardından da İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce, 21.3.2007 tarihinde ihale yolu ile satılmasıdır.

39. çalışma döneminde söz konusu plan tadilatının ve de ihalenin iptali talebiyle yargıya başvurulmuştur. Ancak söz konusu plana ilişkin yargı kararının kesinleşmesi beklenmeden, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, aynı alana ilişkin yeni bir plan tadilatı daha hazırlamış; 12.10.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nden oy çokluğu ile geçen 1/5000

ölçekli bu yeni plan tadilatı, 07.11.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanarak 13.12.2010 tarihinde askıya çıkarılmıştır. 19.05.2006 tasdik tarihli 1/5000 ölçekli plan tadilatını yeniden ve ayrı bir planmış gibi tekrar gündeme getirmekten başka bir amacı olmayan bu son derece sakıncalı güya yeni plan tadilatının iptali için de idari yargıda dava açılmıştır. Dava dilekçesi ekte bilgilerinize sunulmuştur (Bkz. 9.3.1. Ek). Dava sürecine ilişkin gelişmeler ise, raporun “Hukuk Çalışmaları” bölümünden izlenebilir. (Bkz. 11.122)

9.3.1. Ek: Dava Dilekçesi

İstanbul 4. İdare Mahkemesi

Dosya No: 2011/448 E.

İstanbul nöbetçi idare mahkemesi

Sayın başkanlığına

03.05.2011

Yürütmenin Durdurulması İstemlidir

DAVACI: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

Kemankeş Caddesi No: 31 Karaköy İstanbul

DAVALI: İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı

Aksaray İstanbul

KONU: 13.12.2010 tarihinde askıya çıkarılan 07.11.2010 tasdik tarihli İstanbul, Şişli 304 pafta 1947 ada 6-7-52-78 parseller ve Kâğıthane 8744 ada 14 parsel ile ilişkin 1/5000 ölçekli Plan'ın öncelikli olarak YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASI ve İPTALİ istemine ilişkin dilekçemizin İstanbul 4. İdare Mahkemesi'nin 14.03.2011 gün, 2011/448 esas ve 2011/449 Karar sayılı ve tarafımıza 07.04.2011 tarihinde tebliğ edilen kararı uyarınca yeniden sunulmasıdır.

AÇIKLAMALAR

I. Müvekkil Oda ve Yargılama Konusu İdari İşlemin Niteliği

Mülkiyeti İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne ait eski İETT garaj alanı olan Şişli, Mecidiyeköy Mahallesi, 304 pafta, 1947 ada, 6-7-52-78 parseller ile Kâğıthane 8744 ada, 14 parsel ile ilişkin bundan önceki 1/5000 ölçekli plan tadilatı 19.05.2006 tasdik tarihli olup; bu plan tadilatı ile Şişli'deki İETT garaj alanı "Turizm Ticaret Alanı" olarak planlanmış ve alana, İstanbul İmar Yönetmeliği koşullarını dahi açıkça çiğneyerek, çok yüksek ve mevzuata aykırı ayrıcalıklı imar hakları getirilmiştir.

Hem fonksiyon hem de yapılaşma koşulları açısından ciddi sakıncalar taşıyan, hukuka, imar mevzuatına, planlama ilkelerine ve kamu yararına aykırı olan bu söz konusu plan tadilatının İPTALİ talebiyle Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından dava açılmış; 7. İdare Mahkemesi tarafından "davanın reddi" kararı alınmış; Danıştay 6. Dairesi, 29.04.2009 tarihinde 7. İdare Mahkemesi'nin bu kararını bozma kararı almıştır. Dava süreci halen devam etmektedir.

Ancak, İstanbul Büyükşehir Belediyesi, davanın sonuçlanmasını beklemeden, aynı alana ilişkin yeni bir plan tadilatı daha hazırlamış; 12.10.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nden oy çokluğu ile geçen 1/5000 ölçekli bu yeni plan tadilatı, 07.11.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanarak 13.12.2010 tarihinde askıya çıkarılmıştır.

II. Yargılama konusu idari işlem planlama tekniğine; şehircilik ilkelerine ve hukuka aykırıdır

1) 07.11.2010 tasdik tarihli bu yeni plan tadilatı da 19.05.2006 tasdik tarihli plan tadilatı ile tamamen aynıdır. Yeni planda da, eski planda olduğu gibi, alanın Şişli İlçe sınırları içinde kalan kısmına, "Turizm Ticaret Alanı", Kâğıthane İlçesi'nde kalan 8744 ada 14 parsel ise, "Ticaret Turizm Alanı, Yol ve Yeşil Alan" fonksiyonları getirilmiştir.

2) Yapılaşma ile ilgili Plan Notları da, gene eski plan ile hemen hemen aynı olup, aynı sakıncaları taşımaktadır:

a) 19.05.2006 t.t. plandaki, “4- Yapılanma koşulları $E = 3,00$ $H = serbesttir$ ” plan notu, 07.11.2010 tasdik tarihli dava konusu planda da, gene 4 no’lu plan notu olarak, aynen yer almaktadır.

b) 19.05.2006 t.t. plandaki, “7- Emsal hesabı, tasdik sınırı içindeki brüt parseller üzerinden yapılacaktır” plan notu, 07.11.2010 tasdik tarihli dava konusu planda da, gene 7 no’lu plan notu olarak, aynen yer almaktadır.

c) 19.05.2006 t.t. plandaki,

“8- Bodrum katlar emsale dahil değildir.”

“9- En fazla 3 bodrum kat İskân edilebilir.”

plan notları, 07.11.2010 tasdik tarihli dava konusu planda, bir miktar değiştirilerek,

“8- Bodrum katlar İskân edilebilir. Bu katlarda öncelikle turizm fonksiyonuna hitap edecek gazine, lokanta, alışveriş üniteleri, kongre, seminer salonları, hamam, sauna, spor salonları, yüzme havuzu v.b. üniteler yapılabilir. İstanbul İmar Yönetmeliğinin öngördüğü sayıda İskân edilebilir katlar emsale dahil değildir” biçiminde düzenlenmiştir. Burada yapılan değişikliklerin aslında biçimsel olduğu, özde değişen bir şey olmadığı açıktır.

Bu plan notları birlikte değerlendirildiğinde, imar mevzuatına ve İstanbul İmar Yönetmeliği’ne aykırı olarak, emsal hesabının brüt parsel üzerinden yapıldığı ve iskân edilen katlar dahil tüm bodrum katların emsal dışı tutulduğu; böylelikle de, gerçek yapılaşma emsalinin 4 no’lu plan notunda $E = 3,00$ olarak belirtilen yüksek yapılaşma emsalinin dahi çok üstüne çıkartıldığı görülmektedir. Bu durum, imar mevzuatına aykırılığın yanı sıra, çevre için son derece sakıncalı bir yapı ve nüfus yoğunluğu yaratacaktır. Bu açıdan, plan tadilatı hem imar mevzuatına, hem de kamu yararına aykırıdır.

3) Plan Notları’nın 10. maddesinde, “10- Tasdik sınırı içindeki alanın tamamında ilgili kurumlardan görüş alınmak ve yol kotu seviyesi altında kalması kaydıyla tabii zemin altı otopark olarak düzenlenebilir” denmektedir. Parsellerin zemin altlarının tamamını yapılaşmaya açarak betonlaştırmak ve toprak örtüsü bırakmamak yaşanan su sorunlarının önemli nedenlerinden biridir. Yağmurla gelen suların toprak tarafından emilerek yer altı su kaynaklarına ulaştığı ve bu sayede toplanan suyun içme suyu ihtiyacının büyük kısmının

karşılanmasında kullanıldığı bilinen bir gerçektir. Bu nedenle, plan notunda belirtildiği biçimde parselin tamamının zemin altını yapılaşmaya açmak son derece sakıncalı bir karardır.

4) Plan notlarının 12. maddesinde ise “12- Uygulama aşamasında İGDAŞ, TEDAŞ, TÜRK TELEKOM, İSKİ, Altyapı Koordinasyon Müdürlüğü ve Raylı Sistemler Müdürlüğü görüşleri alınacak ve bu görüşlere uyulacaktır” denmektedir.

19.05.2006 t.t. planda, bu konuyla ilgili plan notu;

“5- ...Uygulama imar planı yapım aşamasında ilgili kamu kurum ve kuruluşların görüşleri alınacak ve bu görüşleri uyulacaktır” biçiminde idi. Bu planın iptali talebiyle açtığımız davada, dava dilekçemizde,

“İmar mevzuatı ve planlamanın temel ilkeleri uyarınca, her ölçekteki plan çalışmasında, ilgili kurum ve kuruluş görüşleri plan yapımından önce, analiz çalışmaları sırasında alınır ve plan kararları bu çerçevede oluşturulur. Bu görüşler alınmadan, yani analiz çalışmaları atlanarak 1/5000 ölçekte plan kararı oluşturmak, ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının görüşlerini daha sonra, 1/1000 uygulama imar planı aşamasında almak imar hukukunu çiğnemek olduğu gibi, pratikte de ciddi uygulama sorunları oluşturur. Şöyle ki, görüşleri ilk kez 1/1000 yapımı sırasında sorulan ilgili kamu kurum ve kuruluşlar, 1/5000 ölçekli planda analiz çalışmaları tamamlanmadan alınmış olan tepeden inme plan kararını olanaksız kılan bir görüş verdiklerinde söz konusu tadilat planını hazırlayıp onaylayanların ne durumda kalacağı ortadadır. Bu durumda ya 1/5000 plan tadilatını iptal etmeleri, ya yeni bir plan tadilatı yapmalar, ya da ilgili kurum ve kuruluş görüşünü göz ardı edip yollarına devam etmeleri gerekecektir.

Esas olarak, söz konusu tadilat planı, başkaca hiçbir sakınca taşımamış olsa dahi, sadece imar mevzuatının belirlediği planlama prosedürünün açıkça çiğnenmiş olduğunu vurgulayan bu plan notu nedeniyle, yasal açıdan geçerli sayılamaz ve iptali gerekir.”

Dava konusu yeni plan tadilatının 12 no’lu plan notu için de yukarıdaki değerlendirmeler aynen geçerlidir. Ancak, burada dikkati çeken husus, kamu kurum ve kuruluşlarının görüşlerinin “1/1000 ölçekli plan aşamasında” değil, “uygulama aşamasında alınacağı ve bu görüşlere göre uygulama yapılacağı” vurgulanmış olmasıdır. Bu husus, sakıncayı daha da artırmakta; uygulama imar planını da yok sayarak, 1/5000 ölçekli planın ardından, ilgili kurumlardan alınacak görüşlerle uygulamaya geçmenin yolunu aralamaktadır. Aksi takdirde,

böyle bir plan notunun 1/5000 ölçekli planda yer almasının hiçbir anlamı yoktur. Uygulamaya dönük açıklamalar içeren bir plan notu, ancak uygulamaya esas olacak 1/1000 ya da 1/500 ölçekli planda yer alabilir.

5) İstanbul metropolünün çok önemli bir noktasında bulunan, konumunun yanı sıra kamu elinde bulunması nedeniyle de daha hassasiyetle yaklaşılması gereken bu alanda yapılan dava konusu 1/5000 ölçekli plan değişikliğinde, bırakınız hassasiyeti, yönetmeliklerin öngördüğü ve planlama ilkeleri ile süreci açısından zorunlu olan kurallara bile uyulmamıştır.

Planlamada ve yapılan plan tadilatlarında, ilçedeki fonksiyonların dengeli ve yasa ve yönetmeliklere uygun dağıtımı sağlanmalıdır. Dava konusu plan bölgesinde ise zaten çarpık kentleşmenin getirdiği ciddi bir donatı alanı eksikliği söz konusudur. Şişli ilçesinde, Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik'te asgari sınırları çizilen donatı alanlarını tutturmak artık imkânsız hale gelmiştir. Bu bakımdan, özellikle de kamu mülkiyetinde olan henüz boş alanların fonksiyonunu değiştirirken, bu alanların özellikle yeşil ağırlıklı donatı alanlarına ayrılması gerekli ve zorunludur.

6) Yargılama konusu 1 / 5000 plan değişikliğinin, imar mevzuatına aykırılıklarının yanı sıra, planlama ilke ve esaslarına uygunluğu da bulunmamaktadır.

Söz konusu plan değişikliği ile parselde getirilen yüksek ve yoğun yapılaşma hakkı ile nüfus yoğunluğunu arttırıcı kullanım fonksiyonları, halihazırda zaten çok yoğun olan çevresi için sakıncalı sonuçlar yaratacaktır. Bu açıdan plan değişikliği hem hukuka hem de kamu yararına aykırıdır.

Bu büyüklükte bir yatırımın bu alanda gerçekleşmesi durumunda, zaten yetersiz olan ulaşım alt yapısı daha da yetersiz hale gelecektir. Getirilen turizm ve ticaret ile sadece çalışanların servis araçları ile taşınması bile bölgede ciddi bir trafik sorunu oluşturacaktır. Bu sayılara alışveriş merkezi kullanıcıları da eklendiğinde, bölgenin zaten çok yoğun olan ulaşım sorunları daha da için içinden çıkılmaz bir hal alacaktır.

Sorun sadece ulaşım altyapısı ile de sınırlı değildir. Bölgenin su, kanalizasyon, elektrik, doğal gaz ve benzeri diğer alt yapılarının da elden geçirilmesi gerekecektir. Plansız ve programsız olarak gerçekleştirilen yoğun yapılaşma nedeni ile bölgede halihazırda yaşanan bu altyapı sıkıntısı daha da artacak ve kaçınılmaz olarak yeni altyapı yatırımlarını gündeme getirecektir. Sonuçta da, oluşan altyapı ihtiyacının maliyeti yine kamuya ödetilecek ve İstanbul

Büyükşehir Belediyesi mülkiyetindeki bu alanın satışından elde edilen gelirden daha fazlası yüksek altyapı maliyetlerine harcanacaktır. Bu şekilde kamu için telafisi mümkün olmayan zararlara neden olunmaması açısından plan değişikliği iptali edilmelidir.

7) Bu alanı kamu kullanımına açmak, kamu yararına kullanmak yerine bu biçimde pazarlamak, spekülatif amaçlara tahsis etmek hukuka karşı bir hile niteliğindedir. Alanın çevresi de düşünüldüğünde, mevcut durumda arazi fiyatları çok yüksek olan bölgede bu alanın satışı ile birlikte kamu mülkiyetinde olan başkaca bir alan kalmamıştır. Bu nedenlerle, planlama ilke ve esasları çerçevesinde alana İstanbul halkının ihtiyaçlarını karşılayacak, kamu yararına olan bölge parkı gibi açık yeşil alan fonksiyonlarının getirilmesi gerekmektedir. Fakat söz konusu plan değişikliği ile burada açıkça “kamu yararı”ndan vazgeçilmektedir. Ekte sunduğumuz Danıştay 6. Dairesi'nin kararı bu durumu tüm açıklığı ile ortaya koymaktadır.

Müvekkil oda, Anayasa'nın 135 inci maddesi ve 5235 Sayılı Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanunu ve Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Ana Yönetmeliği hükümleri uyarınca mesleki faaliyetleri kolaylaştırmak, mesleğin genel yararlarına uygun gelişmesini sağlamak, kamunun ve ülkenin çıkarlarının korunmasında gerekli gördüğü tüm girişim ve etkinliklerde bulunmanın yanı sıra meslek kurallarını ihlal eden, şehircilik ilkelerine kamu yararına ve hukuka aykırı idari işlemlerin hukuka uygunluk yönünden denetlenmesini sağlamak için davalar açmaktadır.

Yargılama konusu kentsel alanlar aynı imar planı ile düzenlenmiş ve yukarıda andığımız üzere “Mülkiyeti İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na ait olan ve İETT tarafından otobüs garajı olarak kullanılan Şişli İlçesi, Mecidiyeköy 304 pafta, 1947 ada, 6-7-52-58 parseller ile Kâğıthane İlçesi, 8744 ada, 14 parsel ile ilişkin 1/5000 ölçekli imar planının iptali istemi ile açmış olduğumuz dava İstanbul 7. İdare Mahkemesi'nin 2006/2974 Esas sayılı dosyası kapsamında görüşülmüş ve İstanbul 7. İdare Mahkemesi'nin 23.06.2008 gün, 2006/2974 Esas ve 2008/1125 Karar sayılı kararı ile karara çıkmıştır.

İstanbul 7. İdare Mahkemesi'nin 23.06.2008 gün, 2006/2974 Esas ve 2008/1125 Karar sayılı kararı anılan kararının tarafımızca temyizi sonucunda dosyayı görüşen Danıştay 6. Dairesi 29.04.2009 gün, 208/11773 Esas ve 2009/4698 Karar sayılı kararı ile yerel mahkeme kararının bozulmasına karar vermiştir.

Diğer bir söyleyişle Müvekkil odanın yargılama konusu idari işlem ile düzenlenen her bir yapı adası ile ilgili ayrı ayrı dava açmasını gerektirir bir husus olmadığı açıktır.

Yukarıda yer verilen açıklamalar çerçevesinde, hem fonksiyon hem de yapılaşma koşulları açısından ciddi sakıncalar taşıyan, imar mevzuatına, şehircilik ilkelerine, planlama tekniklerine ve kamu yararına aykırı olan, 07.11.2010 t.t. Şişli, Mecidiyeköy Mah. 304 pafta, 1947 ada, 6-7-52-78 parseller ile Kâğıthane 8744 ada, 14 parsel ile ilişkin 1/5000 ölçekli planın öncelikle yürütmesinin durdurulmasını ve iptalini talep ederiz.

SONUÇ VE İSTEM

- 1) Yargılama konusu idari işlem açıkça hukuka aykırı ve idari işlemin uygulanması durumunda telafisi güç zararların doğacağı açık olduğundan öncelikli olarak YÜRÜTMENİN DURDURULMASINA,
- 2) Yukarıda açıklanan nedenlerle idari işlemin İPTALİNE,
- 3) Sayın Mahkemenizce yürütmenin durdurulması kararı verilmesi durumunda gerektiğinde bilirkişi incelemesi yapılması ve tamamlayıcı açıklamalarımızla kanıtlarımızı sunmamız için süre verilmesine,
- 4) Yargılama giderleri ve avukatlık ücretinin karşı yan üzerinde bırakılmasına karar verilmesini talep ederiz.

Saygılarımızla.

Davacı

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi

Vekili Av. Ş. Can Atalay

Ek 1: 19.05.2006 t.t. plan

Ek 2: Yargılama Konusu Plan

Ek 3: 19.05.2006 t.t. Planın İptali İstemi İle Açılan Dava Dilekçesi

Ek 4: İstanbul 7. İdare Mahkemesi'nin 23.06.2008 gün, 2006/2974 Esas ve 2008/1125 Karar sayılı kararı

Ek 5: Danıştay 6. Dairesi'nin 29.04.2009 gün, 2008/11773 Esas ve 2009/4698 Karar Sayılı Kararı

9.4. İçme Suyu Havzaları (İSKİ Yönetmeliği)

Dünya önündeki ciddi su krizini tartışır, kıt olan su kaynaklarını hızla tüketen Türkiye uluslararası kuruluşlarca “su krizi”ne girme tehlikesinde olan ülkeler arasında gösterilir ve bu konuda uyarılırken, İstanbul'un içme suyu havzaları, yasadışı yapılanmanın yarattığı kirlenmenin yanı sıra, mevzuatın yol açtığı kirlenmenin de sonuçlarını ve tehdidini yaşıyor.

İçmesuyu Havzalarına yönelik ilk yönetmelik 1984 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne bağlı İSKİ tarafından çıkarılmıştır. Ancak 1995 yılında yapılan radikal bir değişiklikle İSKİ Yönetmeliği yeniden düzenlenerek, korumaktan çok kullanmaya yönelik bir içeriğe kavuşturulmuş; 1995'te atılan adım, o tarihten bu yana, süregelen yargı süreçlerine karşın, ısrarla korunarak sürdürülmüştür. Bu süreçte, 1995 yönetmeliğini takiben 1998 yönetmeliği, 2003 yönetmeliği, 2006 yönetmeliği, 2009 yönetmeliği gündeme gelmiş, bu yönetmeliklerin sakıncalı maddelerinin iptali için idari yargıda davalar açılmıştır. Ancak hiçbir davanın sonuçlanması beklenmeden, her seferinde, hakkında dava açılan yönetmelikle aynı ve benzer sakıncaları taşıyan yeni bir yönetmelik gündeme getirilerek, yargı kararlarına karşın sakıncalı uygulamaların devamına olanak sağlanmıştır.

Bu süreçteki son adım ise, gene 2009 yönetmeliği için açılmış olan dava sonuçlanmadan gene yeni bir yönetmelik çıkarmak olmuş; İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 14 Ocak 2011 tarihinde kabul edilen İSKİ İçmesuyu Havzaları Yönetmeliği 23 Ocak 2011 tarihinde *Günboyu* gazetesinde yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Bu son gelişme ile içme suyu havzalarının korunması açısından ciddi sakıncalar içeren hükümler tekrar ve tekrar uygulamaya konmaktadır. Daha önceki yönetmeliklere olduğu gibi, bu son yönetmeliğe de, sakıncalı maddelerinin iptali talebiyle idari yargıda dava açılmış olup, dava dilekçesi ekte bilgilerinize sunulmaktadır (Bkz. 9.4.1. Ek). Devam etmekte olan dava sürecine ilişkin gelişmeler ise raporun “Hukuk Çalışmaları” bölümünde yer almaktadır. (Bkz. 11. 24).

9.4.1. Ek: Dava Dilekçesi

İstanbul 9. İdare Mahkemesi

Dosya No: 2011/501 E.

İstanbul Nöbetçi İdare Mahkemesi

Sayın Başkanlığına

Yürütmenin Durdurulması İstemlidir

İPTAL İSTEMİNDE BULUNAN DAVACI: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

Kemankeş Caddesi No: 31 Karaköy İstanbul

İPTAL İSTEMİNDE BULUNAN DAVACI: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

VEKİLİ: Av. Taner Savaş

Kayışdağı Cad. Karaman Çiftliği Yolu Eston Çamlıevler Sahilçam D: 24 İçerenköy 34572 İstanbul

İPTAL İSTEMİNDE BULUNAN DAVACI: TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası

VEKİLİ: Av. Mahir AY

Aşık Veysel Mahallesi 3056 Sokak No: 82 D: 2 Ataşehir İstanbul

DAVALI İDARE: 1 İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı İstanbul

2. İstanbul Su ve Kanalizasyon Genel Müdürlü

KONU: İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 14 Ocak 2011 tarihinde kabul edilen ve 23 Ocak 2011 tarihinde *Günboyu* gazetesinde yayınlanarak yürürlüğe giren "İSKİ İçmesuyu Havzaları Yönetmeliği"nin "Özel Hükümler" başlıklı 6. maddesinin (8) c bendinin, (9) b bendi ile atıf yapılan Ek-2'nin, (9) c bendinin, (9) e bendinin, (9) f bendinin ve (9) g bendinin ikinci

cümlesi ile üçüncü cümlesindeki “*Bu durumda, yapı yaklaşma mesafesi içinde kalan bu alanlar, ağaçlandırma, yol, yeşil alan, rekreasyon vb maksatlarla kullanılmak üzere, kamuya bedelsiz devredilir ve*” bölümünün İPTALİ ve öncelikle YÜRÜTÜLMESİNİN DURDURULMASI istemidir..

İLAN TARİHİ: 23.01.2011 (*Günboyu* gazetesi)

AÇIKLAMALAR

I. Dava Konusu İdari İşlemin Tarihsel Arka Planı ve Niteliği

İçme suyu havzalarının korunmasına yönelik tedbirlerin bir kurallar bütünlüğüne kavuşturulmasının ilk adımı, 15 Aralık 1976 tarihinde, Sağlık ve Sosyal Yardım Bakanlığı, İmar ve İskân Bakanlığı ve Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü arasında imzalanan “İçme ve Kullanma Suyu Temin Edilen Yüzeysel Su Kaynaklarının Kirlenmeye Karşı Korunması Hakkında Protokol” ile atılmıştır.

Türkiye’nin su kaynaklarının kirlenmeye karşı korunması amacıyla çıkarılan ilk yönetmelik ise 1988 tarihlidir. 2872 sayılı Çevre Kanunu’nun 9 uncu maddesi uyarınca dönemin Çevreden Sorumlu Devlet Bakanlığı tarafından çıkarılan “Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği” Resmi Gazete’nin 4.9.1988 gün ve 19919 sayılı sayısında yayınlanarak yürürlüğe girmiştir.

İstanbul’da ise, su havzalarının korunması amacıyla ilk kez 1984 yılında bir yönetmelik yürürlüğe girmiştir. Anılan yönetmelik, merkezi yönetimin çıkardığı 1988 tarihli Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği’nden tam dört yıl önce yürürlüğe girmiştir. 20.11.1981 tarih ve 17523 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren 2560 sayılı “İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun” ile kurulan İSKİ, 1984 yılında, bu yasanın verdiği yetki ve görev gereği, “İçme ve Kullanma Suyu Temin Edilen ve Edilecek Olan Yüzeysel Su Kaynaklarının Kirlenmeye Karşı Korunması Hakkında Yönetmelik” adını taşıyan, İstanbul’a özel ilk içme suyu havzaları yönetmeliğini çıkarmıştır. 1984 Yönetmeliği, sonraki yıllarda yapılan tadilatlarla daha kapsamlı bir şekle getirilerek uygulamaya kılavuzluk edebilecek bir içeriğe kavuşturulmuştur.

Ancak, 1995 yılında yapılan radikal değişikliklerle İSKİ Yönetmeliği yeni bir içeriğe kavuşturulmuştur. 26 Aralık 1995 tarihli Son Saat Gazetesi’nde yayımlanarak yürürlüğe giren bu yeni yönetmelik ile (İSKİ İçme ve Kullanma Suyu Temin Edilen ve Edilecek Olan

Yüzeysel Su Kaynaklarının Korunması Hakkındaki Yönetmelik), 1984 Yönetmeliği'nin korumaya yönelik kuralları değiştirilerek, içme suyu havzalarının kullanımı ile ilgili radikal değişiklikler getirilmiş; bu doğrultuda 1995'te atılan adım, o tarihten bu yana, süregelen yargı süreçlerine karşın, ısrarla korunarak sürdürülmüştür. Havzalarda korumayı değil kullanmayı ön plana çıkaran 1995 Yönetmeliği ile, düzenleme yetkisi içme suyu havzalarını korumak olan İSKİ, bu yetkisini, tersine, içme suyu havzalarındaki kullanım kısıtlarını aşarak havzayı yapılaşmaya açmak ve kaçak oluşmuş yerleşmeleri yasallaştırmak doğrultusunda kullanmıştır. O tarihten bu yana yaşanan 16 yıllık süreçte birbiri ardına çıkarılan toplam 6 yönetmelik ile, İSKİ İçmesuyu Havzaları Yönetmeliği, 1984 Yönetmeliği'nin 1994 tadilatlı son şekli ile hiç alakası olmayan bir içeriğe dönüştürülmüştür.

Başlayan yönetmelik değişiklikleri sürecinin 1995 Yönetmeliğinden sonraki adımı, 1998 Yönetmeliği olmuştur. TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi, 1995 Yönetmeliğinin içme suyu havzalarını yoğun yapılaşmaya ve kullanıma açan hükümlerinin iptali istemi ile dava açmış; ancak, dava sonuçlanmadan, bu kez, 14.08.1998 tarihli "Son Saat" isimli bir gazetede yayınlanan yeni bir "İSKİ İçme Suyu Havzaları Koruma Yönetmeliği" yürürlüğe sokulmuştur.

Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi, 1995 Yönetmeliği'ndeki sakıncalı hükümlerin, bu kez daha ustaca, adeta satır aralarına gizlenerek aynen yer aldığı 1998 Yönetmeliği'nin hukuka aykırı maddelerinin iptali için de dava açmıştır. Bu dava da henüz sonuçlanmadan, İSKİ, bu kez, 21 Şubat 2003 tarihli İstiklal Gazete'sinde yayımlanarak yürürlüğe giren yeni bir yönetmelik daha çıkarmış; böylelikle 1998 Yönetmeliği de yürürlükten kaldırılmıştır. Ancak, burada, yürürlükten kalkanın 1998 Yönetmeliği'nin ciddi sakıncalar taşıyan içeriği olmadığı, 2003 tarihli İçmesuyu Havzaları Koruma ve Kontrol Yönetmeliği'nin de, 1995 Yönetmeliği'nden bu yana devam eden sürecin bir parçası olduğu; aynı anlayışın, bu kez de daha farklı madde düzenlemeleri ve yazım tekniği ile, sakıncalı ve çevrenin kirlenmesine neden olan maddelerin (tanım yerinde ise daha da titizlikle satır aralarına gizlenerek) öngörüldüğü görülmektedir. Bu nedenlerle, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi ve TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, 2003 Yönetmeliği'nin sakıncalı maddelerinin iptali talebiyle idari yargıya başvurmuştur.

Ancak, bu kez de, yine aynı taktik güdülmüş; henüz dava sonuçlanmadan, bir kez daha yeni bir yönetmelik "İSKİ İçmesuyu Havzaları Koruma ve Kontrol Yönetmeliği", 25 Mayıs 2006 tarihinde Gazete 34'de yayımlanarak yürürlüğe sokulmuştur. Bu güne dek devam eden

süreçte birbiri ardına çıkarılan bu yönetmeliklerdeki ciddi sakıncaların birer tekrarı olan bu yönetmeliğin iptali için de, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri İstanbul Şubesi ve TMMOB Şehir Plancıları Odası tarafından, yönetmeliğin iptali istemi ile dava açılmıştır.

2006 yönetmeliği ile ilgili davada dava konusu hükümlerin büyük kısmının yürütmesi durdurulmuş iken, yine 1995'ten bu yana sürdürülen yönetime başvurularak, hukuk sürecinin tamamlanarak yargı kararlarının kesinleşmesi beklenmeden, bu kararların aşmanın yolu olarak, bir kez daha yeni bir yönetmelik gündeme gelmiş; yeni bir İçmesuyu Havzaları Yönetmeliği 28 Temmuz 2009 tarihinde Referans Gazetesi'nde yayınlanarak yürürlüğe girmiş; bu yönetmeliğin sakıncalı hükümlerinin iptali için de, yine yargıya başvurularak, TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi ile TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri İstanbul Şubesi tarafından dava açılmıştır. Bu arada, 6. İdare Mahkemesi, 2006 yönetmeliğinin sakıncalı maddelerinin çoğunun iptali kararını almıştır.

Bu süreçteki son adım ise, gene açılan dava sonuçlanmadan yeni bir yönetmelik çıkarmak olmuş; 1995 yılından bu yana geçen 16 yıllık süreçte 6. yönetmelik de, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 14 Ocak 2011 tarihinde kabul edilen ve 23 Ocak 2011 tarihinde Günboynu Gazete'sinde yayınlanarak yürürlüğe giren İSKİ İçmesuyu Havzaları Yönetmeliği olmuştur.

Bu son gelişme ile, İSKİ İçmesuyu Havzaları Yönetmeliği gibi İstanbul için son derece hayati önem taşıyan bir yönetmelik, yine adeta gözden kaçırılmak, yargı denetiminin dışında bırakılmak istenmekte ve içmesuyu havzalarının korunması açısından ciddi sakıncalar içeren hükümler tekrar ve tekrar uygulamaya konmaktadır.

II. Davalı idarenin işlemi neden, konu ve maksat yönünden hukuka aykırıdır. idari işlemin uygulanmasında kamu yararı bulunmamaktadır

1. “Özel Hükümler” başlıklı 6. maddesinin (8) c bendi;

“(8) Toprak, İnşaat ve Yıkıntı Atıkları Dökümü Faaliyetleri

.....

c) Uzun mesafeli koruma alanlarında; suyun kalitesine olumsuz etki edecek kimyasal ve katı atık dökülmemesi, 18.03.2004 tarih ve 25406 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan “Hafriyat Toprağı, İnşaat ve Yıkıntı Atıklarının Kontrolü Yönetmeliği” gereği yetkili idarelerden izin/ruhsat alınması, kontrol ve denetiminin de adı geçen yönetmelikte yetki ve sorumluluk verilen idarelerce yapılması kaydıyla, hafriyat toprağı, inşaat ve yıkıntı atıkları için döküm sahası oluşturulmasına müsaade edilir” şeklinde düzenlenmiştir.

28 Temmuz 2009 tarihinde *Referans* gazetesinde yayınlanarak yürürlüğe giren yönetmelikte de, bu hüküm 7.2. maddenin (c) bendi olarak, aynı şekilde yer almakta idi. 2009 yönetmeliği için açılan davada,

“c) Uzun mesafeli koruma alanlarında; kimyasal atık, çöp vb, suyun kalitesine olumsuz etki edecek malzeme dökülmemesi, “Hafriyat Toprağı, İnşaat ve Yıkıntı Atıklarının Kontrolü Yönetmeliği” gereği yetkili kurumlardan izin/ruhsat alınması, kontrol ve denetimin adı geçen yönetmelikte belirtilen kurumlarca yapılması kaydıyla, hafriyat toprağı, inşaat ve yıkıntı atıkları için döküm sahası oluşturulmasına müsaade edilir” şeklinde düzenlenmiş olan bu hükmün de iptali talep edilmiş; ancak 2009 yönetmeliği davasında bu aşamada henüz hiçbir karar alınmamıştır. Aynı hükmün, 2006 yönetmeliğindeki karşılığı ise (“Madencilik ve Döküm Faaliyetleri” başlıklı 7.2. maddesinin (c) bendi);

“c) Uzun mesafeli koruma alanlarında; döküm faaliyetlerine, kimyasal atık, çöp vb suyun kalitesine olumsuz etki edecek malzeme dökülmemesi kaydıyla izin verilebilir” şeklinde idi. 2006 yönetmeliği ile ilgili TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi ve TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi’nin açmış olduğu davada bu bendin de iptalini talep edilmişti. Dava dilekçesinde dile getirilen görüşler aynen aşağıdaki gibiydi:

“Bu madde, dökümüne izin verilen atıkların kontrolünün yapılacağı kabul edilerek hazırlanmış. Oysa, bugüne dek yaşananlar, bırakın dökülecek atıkların zararlı olup olmadığını kontrolünün, içmesuyu havzalarının kirletici, zararlı, tümüyle yasa dışı fonksiyonlarla dolmasının, kaçak kentler oluşmasının bile kontrol edilemediğinin açık göstergeleridir. Bu nedenle, bu madde ile “suyun kalitesine olumsuz etki edecek malzeme dökülmemesi kaydıyla” koşulu getirilerek döküm faaliyetlerine izin verilmesi son derece tehlikelidir. Bunun kontrolü asla mümkün değildir. Bu nedenle de, içme suyu havzaları içinde, hiçbir katı veya sıvı atık dökülememesi ve depolanamaması gerekirken maddenin bu

düzenleniş biçiminin hukuka, yasalara, şehircilik ilkeleri ve kamu yararına aykırı olduğu açıktır.”

2006 yönetmeliğinin iptali için açılmış olan davada, İstanbul 6. İdare Mahkemesi “hukuka uyarlılık bulunmadığı” sonucuna ulaşarak hükmü iptal etmiş; ancak, iptal kararına karşın, hem 2009 yönetmeliğinde olduğu gibi, dava konusu yeni yönetmelikte de aynı yaklaşımın sürdürüldüğü görülmektedir.

2006 yönetmeliğine açılan davada belirtilen yukarıdaki gerekçeleri yeni yönetmeliğin ilgili hükmü için de aynen geçerli olup, bu gerekçelerle, 6. maddenin (8) c bendinin iptalini talep ediyoruz.

2. “Özel Hükümler” başlıklı 6. maddenin (9) b bendi;

“(9) İmar Planlarında;

(...)

b) Mutlak koruma alanları, kısa mesafeli koruma alanları, askeri alanlar ve orman alanları yoğunluk hesaplarına dahil edilemez. Ek-2’de verilen yoğunluk değerleri aşılamaz” şeklinde düzenlenmiştir.

28 Temmuz 2009 tarihinde *Referans* gazetesinde yayınlanarak yürürlüğe giren yönetmelikte de, bu hüküm 6. maddenin (e) bendinin ikinci paragrafı olarak yer almakta idi. 2009 yönetmeliği için açılan davada, bu hükmün de iptali talep edilmiş; ancak 2009 yönetmeliği davasında bu aşamada henüz hiçbir karar alınmamıştır.

Aynı hükmün 2006 yönetmeliğindeki karşılığı, 6. maddenin (b) bendinin ikinci cümlesinde, *“İmar Planlarında Konut bölgelerinde; Liste-2’de verilen yoğunluk değerleri ve bu değerlere karşılık gelen KAKS değerleri, konut dışı yapılaşmalarda; KAKS: 0.20 değeri aşılamaz”* şeklinde yer almakta idi. 2006 yönetmeliğine ilişkin olarak açılan davada bu hükmün de iptali talep edilmiş ve yargı tarafından “hukuka uyarlılık bulunmadığı” sonucuna ulaşılarak “6. maddenin (b) bendinin ikinci cümlesinin iptali” kararı alınmışken, bu hüküm hem 2009 yönetmeliğine hem de daha sonra çıkarılan dava konusu yeni yönetmeliğe, üstelik nüfus ve yapılaşma yoğunlukları daha da arttırılarak, tekrar konmuştur.

Daha önceki yönetmeliklerde havza kuşaklarındaki ifraz ve yapılaşma koşulları ayrı ayrı belirlendiği halde, 2006 yönetmeliğinde bu hükümler kaldırılarak, koruma kuşaklarını değil de belediyeleri esas alarak yoğunluk belirlenmesi uygulamasına geçilmiştir. Bu son derece yanlış ve sakıncalı bir uygulamadır. Farklı koruma kuşaklarındaki yapılaşma koşullarının, daha önceki havza yönetmeliklerinde olduğu gibi, ayrı ayrı belirlenmesi gerekirken, bu yapılmamıştır.

Dava konusu yeni yönetmeliğin 6. maddesinin (9).b bendinde de bu yaklaşımın hakim olduğu görülmektedir. 2006 yönetmeliğiyle ilgili açtığımız davada da iptalini talep edilmiş olan bu hüküm (yaklaşım), gerek 2009 yönetmeliğinde gerekse de yeni yönetmelikte aynen yer almaktadır. Dava konusu yönetmelikte koruma kuşaklarındaki ifraz ve yapılaşma koşullarıyla ilgili hükümler hiç yer almamakta, onun yerine, belediyeleri esas alan bir uygulama getirilmektedir.

Bu uygulama ile, örneğin, 2003 yönetmeliğinde orta mesafeli koruma alanlarında yoğunluk 10 k/ha. iken, dava konusu yeni yönetmelikte, Ek-2'deki listede getirilen yoğunlukların 20 k/ha.- 80 kişi/ha. arasında olduğu; uzun mesafeli koruma alanlarında ise, gene 2003 yönetmeliğinde maksimum 25 kişi/ha olan yoğunluğun 150 kişi/ha.'a kadar çıktığı görülmektedir.

Ek-2 ile, tüm İstanbul il sınırları içinde, yerleşik-boş ayırımı dahi yapılmadan, bu yoğunlukları getirmek çok sakıncalıdır. Ek-2'deki yoğunluklar sadece yapılaşmış alanlar için değil, boş alanlar için de geçerlidir ve bu yönetmelikle, içmesuyu havzalarındaki boş alanlar, 2006 öncesi İSKİ yönetmeliklerinde getirilen yapılaşma şartlarının da çok üstünde yoğunluklarla yapılaşmaya açılmaktadır. Bu, içme suyu kaynakları kıt olan ve artık il sınırları dışından su almaya başlamış olan İstanbul için büyük bir tehlike yaratmaktadır.

Yukarıda belirtilen nedenlerle, 6. maddenin (9) b bendi ile atıf yapılan Ek-2'nin iptalini talep etmekteyiz.

3. “Özel Hükümler” başlıklı 6. maddenin (9) c bendi;

“(9) İmar Planlarında;

(...)

c) *Kamu hizmeti için ayrılan sosyal ve teknik donatı yapıları hariç, konut dışı yapılaşmalarda KAKS: 0.25 değeri aşılamaz*” şeklinde düzenlenmiştir

Görüleceği üzere, bu hükümlerle, bu kez kuşak ayrımı da yapılmadan, konut dışı yapılar için de yüksek bir yapılaşma hakkı getirilmektedir. Hükümde, kamu hizmeti için ayrılan sosyal ve teknik donatı yapıları üst sınırlamanın dışında tutularak, onlara hiçbir yapılaşma sınırlamasının getirilmediği de görülmektedir.

28 Temmuz 2009 tarihinde *Referans* gazetesinde yayınlanarak yürürlüğe giren yönetmelikte de, bu hüküm 6. maddenin (e) bendinin üçüncü paragrafı olarak yer almakta idi. 2009 yönetmeliği için açılan davada, bu hükmün de iptali talep edilmiş; ancak 2009 yönetmeliği davasında bu aşamada henüz hiçbir karar alınmamıştır.

Bu hükmün 2006 İSKİ yönetmeliğindeki karşılığı ise, 6. maddenin (b) bendinin ikinci paragrafında, “*İmar Planlarında Konut bölgelerinde; Liste-2’de verilen yoğunluk değerleri ve bu değerlere karşılık gelen KAKS değerleri, konut dışı yapılaşmalarda; KAKS: 0.20 değeri aşılamaz*” şeklinde yer almaktaydı. 2006 yönetmeliğine ilişkin olarak açılan davada bu hükmün de iptali talep edilmiş ve yargı tarafından “hukuka uyarlık bulunmadığı” sonucuna ulaşılarak “6. maddenin (b) bendinin ikinci cümlesinin iptali” kararı alınmışken, bu hüküm hem 2009 yönetmeliğine hem de daha sonra çıkarılan dava konusu yeni yönetmeliğe, üstelik KAKS değeri 0.20’den 0.25’e yükseltilerek, tekrar konmuştur. Ayrıca dikkati çeken bir diğer husus da, 2006 yönetmeliğinde, “*konut dışı yapılaşmalarda; KAKS: 0.20 değeri aşılamaz*” denirken, hem 2009 yönetmeliğinde hem de dava konusu yeni yönetmelikte bu hükmün, “*Kamu hizmeti için ayrılan sosyal ve teknik donatı yapıları hariç konut dışı yapılaşmalar*” için getirilmiş olduğu da dikkati çekmektedir. Burada, hem getirilen KAKS değeri 0,20’den 0,25’e yükseltilirken, hem de, “kamu hizmeti için ayrılan sosyal ve teknik donatı alanları”nın bu hükmün dışına çıkarılarak, bu tür yapılar için getirilmiş olan yapılaşma sınırının kaldırıldığı da görülmektedir.

Yukarıda belirtilen nedenlerle, 6. maddenin (9) c bendinin iptalini talep etmekteyiz.

4. “*Özel Hükümler*” başlıklı 6. maddenin (9) e bendi;

“(9) *İmar Planlarında;*

(...)

e) *Orta mesafeli koruma alanlarında;*

- *Uzun mesafeli koruma alanlarında yasaklanan fonksiyonlar,*

- *Her türlü sanayi maksatlı yapılar,*

- *Serbest bölge,*

- *Tıp fakülteleri,*

- *Laboratuarlarda ve atölyelerinde kimyevi maddelerin işlendiği her türlü eğitim ve öğretim kurumları,*

- *Hastane,*

- *Akaryakıt istasyonu,*

- *Entegre hayvancılık tesisleri,*

- *Mezbaha,*

- *Kimyevi madde, yakıt, zehirli, zararlı ve tehlikeli madde depoları,*

- *Endüstriyel ve evsel katı atık depolama ve imha merkezleri,*

imar planında önerilemez ve bu fonksiyonlara ait yapılara izin verilemez” şeklinde düzenlenmiştir.

28 Temmuz 2009 tarihinde *Referans* gazetesinde yayınlanarak yürürlüğe giren yönetmelikte de, bu hüküm 6. maddenin 6.3 bendi olarak yer almakta idi. 2009 yönetmeliği için açılan davada, bu hükmün de iptali talep edilmiş; ancak 2009 yönetmeliği davasında bu aşamada henüz hiçbir karar alınmamıştır.

Görüleceği üzere, maddede orta mesafeli koruma kuşaklarında yapılacaklar değil de sadece yapılamayacaklar belirlenmiştir. Bu yaklaşım yapılabilecekleri kontrolsüz ve geniş bir alan haline getirmektedir.

Bu arada, daha önceki yönetmeliklerde bu koruma kuşağında yer almayan bazı fonksiyonlara 2006 ve 2009 yönetmeliklerinde olduğu gibi dava konusu yeni yönetmelikte de yer verildiği

görülmektedir. 2003 yönetmeliğinde, orta mesafeli koruma alanları için, “9-b) *Bu alanlarda turizm alanları, her türlü sanayi, hastaneler, serbest bölgeler, hayvancılık tesisleri ve her türlü depolama tesisleri kurulamaz.*” denilmekteydi. 2006 ve 2009 yönetmeliğinde bu maddedeki “*her türlü depolama tesisi*” ifadesi “*her türlü kimyevi madde, yakıt, zehirli zararlı ve tehlikeli madde depoları*” şeklinde yer almış; dava konusu yeni yönetmelikte de “*Kimyevi madde, yakıt, zehirli, zararlı ve tehlikeli madde depoları*” biçiminde düzenlenmiştir. Bu şekilde, 2006 ve 2009 yönetmeliklerinde olduğu gibi dava konusu yeni yönetmelikte de bazı depolara izin çıkmış olmaktadır. Ayrıca, hem 2006 ve 2009 yönetmeliklerinde, hem de dava konusu yeni yönetmelikte orta mesafede yer alamayacak fonksiyonlar listesinde “*turizm alanları*”na yer verilmemiştir ve böylelikle dava konusu yönetmelik bu alanları turizme de açarak havzaları çekim alanı haline getirmektedir. Bu madde çok sakıncalıdır ve burada değindiğimiz bir iki fonksiyon dışında, maddede sadece yapılamayacak fonksiyonlara değinildiği, yapılabileceklerden söz edilmediği için, birçok sakıncalı farklı fonksiyon da bu alana gelebilecektir.

Hükümde, 2006’dan önceki İSKİ yönetmeliklerinde ve Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği’nde de olduğu gibi, koruma kuşaklarında yapılabileceklerin belirtilmesi, fonksiyon, parsel büyüklükleri ve maksimum inşaat haklarının açık ve net biçimde yer alması gerekirken bunların yapılmamış olması uygulamada ciddi sakıncalara ve içme suyu havzalarında olumsuz gelişmelere yol açacaktır. Bu nedenlerle, yeniden düzenlenmek üzere, “*Özel Hükümler*” başlıklı 6. maddenin (9) e bendinin iptalini talep etmekteyiz.

5. “*Özel Hükümler*” başlıklı 6. maddenin (9) f bendi;

“(9) *İmar Planlarında;*

(...)

f) *Uzun mesafeli koruma alanlarında,*

- *Tuz ile metal sertleştirme,*

- *Metal kaplama,*

- *Asitle yüzey temizleme,*

- *Tekstil boyama ve emprime baskı,*

- *Hurda plastik yıkama,*
 - *Liftli yıkama-yağlama,*
 - *Yanıcı, parlayıcı, patlayıcı kimyasal madde depoları,*
 - *İmalatından sanayi atıksuyu kaynaklanan kimyasal madde üretim tesisleri,*
 - *Hurda kağıttan kağıt imal tesisleri,*
 - *Ham deri işleme,*
 - *Asit imal ve dolum yerleri,*
 - *Zirai mücadele ilacı imal ve dolum yerleri,*
 - *Pil, batarya,akü imal yerleri,*
 - *Gres yağ fabrikaları,*
 - *Domuz çiftlikleri,*
 - *İlaç sentez fabrikaları,*
 - *Ağır metal tuzu üretimi,*
 - *Cam yıkama,*
 - *Yün yıkama,*
 - *Endüstriyel ve evsel atık nihai depolama merkezleri,*
 - *Kimyevi madde depoları ve akaryakıt dolum tesisleri,*
- imar planında önerilemez ve bu fonksiyonlara ait yapılara izin verilemez”*
- şeklinde düzenlenmiştir.

Yukarıda iptalini talep ettiğimiz Orta Mesafeli Koruma Alanları ile ilgili 6. maddenin (9) e bendi için geçerli olan iptal nedenleri, Uzun Mesafeli Koruma Alanları ile ilgili 6. maddenin (9) e bendi için de aynen geçerlidir.

28 Temmuz 2009 tarihinde *Referans* gazetesi'nde yayınlanarak yürürlüğe giren yönetmelikte de, bu hüküm 6. maddenin 6.4 bendi olarak yer almakta idi. 2009 yönetmeliği için açılan davada, bu hükmün de iptali talep edilmiş; ancak 2009 yönetmeliği davasında bu aşamada henüz hiçbir karar alınmamıştır.

Görüleceği üzere, maddede uzun mesafeli koruma kuşaklarında yapılacaklar değil de sadece yapılamayacaklar belirlenmiştir. Bu yaklaşım yapılabilecekleri kontrolsüz ve geniş bir alan haline getirmektedir.

2003 yönetmeliğinde uzun mesafeli koruma alanlarında, “10-b) *Bu alanlarda sosyal mesken, her türlü sanayi, turizm alanları ve serbest bölgeler kurulamaz.*” hükmü bulunmaktadır. 2006 ve 2009 yönetmeliklerinde olduğu gibi, dava konusu yeni yönetmelikte de, maddedeki uzun mesafeli koruma alanında yapılamayacak tesisler arasında bazı sanayi türlerinin sayılmasıyla yetinilmiş; böylelikle de, bunların dışındaki sanayilere izin getirilmiştir. Bu arada, yapılamayacak fonksiyonlar arasında, “turizm” fonksiyonu da yer almamaktadır. ve böylelikle dava konusu yönetmelik bu alanları turizme de açarak havzaları çekim alanı haline getirmektedir. Bu madde çok sakıncalıdır ve burada değindiğimiz bir iki fonksiyon dışında, maddede sadece yapılamayacak fonksiyonlara değinildiği, yapılabileceklerden söz edilmediği için, birçok sakıncalı fonksiyon da bu alana gelebilecektir.

Maddede, 2006'dan önceki İSKİ yönetmeliklerinde ve Su Kirliliği Kontrolü Yönetmeliği'nde de olduğu gibi, koruma kuşaklarında yapılabileceklerin belirtilmesi, fonksiyon, parsel büyüklükleri ve maksimum inşaat haklarının açık ve net biçimde yer alması gerekirken bunların yapılmamış olması uygulamada ciddi sakıncalara ve içme suyu havzalarında olumsuz gelişmelere yol açacaktır. Bu nedenlerle, yeniden düzenlenmek üzere, “*Özel Hükümler*” başlıklı 6. maddenin (9) f bendinin iptalini talep etmekteyiz.

6. “Özel Hükümler” başlıklı 6. maddenin (9) g bendi;

“(9) *İmar Planlarında;*

(...)

g) İmar Planları hazırlanırken; Ek-1’de isimleri verilen derelerin her iki tarafında, kadastral sınırlarından itibaren 100 metrelik yapı yaklaşma mesafesi bırakılır. Derelerin yapı yaklaşma mesafesi içinde kalan bu alanlardaki yapılaşma hakları parsel yüzölçümünün %60’ı hesaplanmak kaydıyla EK-2’de verilen yoğunluk değerlerind göre ait olduğu imar planı sınırı içinde bulunan havza dışındaki alanlar ile orta ve uzun mesafeli koruma alanlarında kullanılır. Bu durumda, yapı yaklaşma mesafesi içinde kalan bu alanlar, ağaçlandırma, yol, yeşil alan, rekreasyon v.b. maksatlarla kullanılmak üzere, kamuya bedelsiz devredilir ve bu alanlarda yapı yapılamaz” şeklinde düzenlenmiştir.

Bu hüküm, daha önceki içme suyu havzaları yönetmeliklerinin hiç birisinde yer almayan yeni bir hükümdür. Bu hükümlerle, içme suyu havzalarının yapı yasağı olan dere kenarlarındaki 100 metrelik koruma kuşaklarındaki yapılaşma haklarının transferinden bahsedilmektedir.

Derelerin kenarındaki bu alanlarda yapılaşma yasaktır. Yapı yasağı olan alanların yapılaşma haklarından bahsedilemeyeceğine göre, olmayan bu hakların transferi de söz konusu olamaz. Bu hükümlerle, orta ve uzun mesafeli koruma alanlarının bu yönetmelikle zaten çok yükseltilmiş olan imar haklarının daha da yükseltilmesi gibi son derece tehlikeli bir duruma yol açılmaktadır.

İçme suyu havzalarını korumanın değil kullanmanın yollarının arandığı bu yönetmeliğin, son derece sakıncalı ve hukuk dışı bu hükmünün, 6. maddenin (9) g bendinin ikinci cümlesinin tamamı ve üçüncü cümlesinin “Bu durumda, yapı yaklaşma mesafesi içinde kalan bu alanlar, ağaçlandırma, yol, yeşil alan, rekreasyon v.b. maksatlarla kullanılmak üzere, kamuya bedelsiz devredilir ve” bölümünü de hukuka aykırıdır.

Yukarıda açıklanan nedenlerle, ayrı ayrı iptal gerekçelerini belirttiğimiz maddelerin iptalini istemek zorunlu olmuştur.

SONUÇ VE İSTEM

1) Yargılama konusu idari işlemin anılan maddeleri hukuka aykırı olduğundan ve idari işlemin istem konusu maddelerinin uygulanması durumunda telafisi güç zararların doğacağı açık olduğundan öncelikle olarak YÜRÜTMENİN DURDURULMASINA,

2) Yukarıda açıklanan nedenlerle, 23 Ocak 2011 tarihinde Günboyu Gazete’sinde yayınlanarak yürürlüğe giren “İSKİ İçmesuyu Havzaları Yönetmeliği”nin, “Özel Hükümler” başlıklı 6. maddesinin (8) c bendinin, (9) b bendi ile atf yapılan Ek-2’nin, (9) c bendinin, (9) e

bendinin, (9) f bendinin ve (9) g bendinin ikinci cümlesi ile üçüncü cümlesindeki “*Bu durumda, yapı yaklaşma mesafesi içinde kalan bu alanlar, ağaçlandırma, yol, yeşil alan, rekreasyon v.b. maksatlarla kullanılmak üzere, kamuya bedelsiz devredilir ve*” bölümünün İPTALİNE,

3) Sayın Mahkemenizce yürütmenin durdurulması kararı verilmesi durumunda gerektiğinde bilirkişi incelemesi yapılması ve tamamlayıcı açıklamalarımızla kanıtlarımızı sunmamız için süre verilmesine

4) Yargılama giderleri ve avukatlık ücretinin karşı yan üzerinde bırakılmasına karar verilmesini talep ederiz. Saygılarımızla.

Davacı

TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Vekili Av. Mahir AY

Davacı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Vekili Av. Taner Savaş

Davacı

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

Vekili Av. Ş. Can Atalay

Ek 1: İçme Suyu Havzaları Koruma ve Kontrol Yönetmeliği (21.02.2003 tarihli *İstiklal* gazetesinde yayımlanan)

Ek 2: İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği (12.05.2006 tarihli *Gazete 34*'te yayımlanan)

Ek 3: İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği (28.07.2009 tarihli *Referans* gazetesinde yayımlanan)

Ek 4: 23 Ocak 2011 tarihinde *Günboyu* gazetesinde yayınlanarak yürürlüğe giren İçmesuyu Havzaları Yönetmeliği”

Ek 5: 21.02.2003 tarihli *İstiklal* gazetesinde yayımlanarak yürürlüğe giren “İçme Suyu Havzaları Koruma ve Kontrol Yönetmeliği”nin iptali istemi açılmış olan dava ile ilgili İstanbul 6. İdare Mahkemesi’nin 27.06.2005 gün, 2004/699 Esas ve 2005/1341 Karar sayılı kararı.

Ek 6: 12.05.2006 tarihinde *Gazete 34*’te yayımlanan “İçme Suyu Havzaları Yönetmeliğinin” iptali istemi ile açılmış olan davada İstanbul 6. İdare Mahkemesi’nin 15.01.2009 gün ve 2007/800 Esas sayılı yürütmenin durdurulmasına ilişkin kararı

Ek 7: 12.05.2006 tarihinde *Gazete 34*’te yayımlanan “İçme Suyu Havzaları Yönetmeliğinin” iptali istemi ile açılmış olan davada İstanbul 6. İdare Mahkemesi’nin 22.07.2009 gün. 2007/800 Esas ve 2009/1260 Karar sayılı kararı

Ek 8: Vekâletname

9.5. Üçüncü Köprü

Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım’ın konu ile ilgili açıklamaları ile 3. Köprü, 2009 yılının ortalarında tekrar gündeme oturdu. Bakan yaptığı açıklamada, “*Köprü güzergâhıyla ilgili 6 seçenek üzerinde yapılan çalışmaların tamamlandığını, köprünün Boğaziçi ve Fatih Sultan Mehmet köprülerinin daha kuzeyinde olacağını, kesin güzergâhın ise ancak zamanı geldiğinde açıklanacağını*” vurguladı.

Bu açıklamayı takiben İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş da 20 Ağustos 2009 tarihinde, “*Tabii ki böyle bir güzergâh var. 6 ay önce sayın başbakanımız, ulaştırma bakanımız ve benim helikopterle uçuş yaparak belirlediğimiz bir güzergâh*” açıklamasında bulundu. Topbaş, 3. Köprü’nün plana işlenmek üzere İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi’ne getirileceğini de açıkladı.

Bu gelişim, İstanbul’un 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı ile birlikte değerlendirildiğinde, 3. Köprü’nün tekrar gündeme gelmesinin ne kadar üstten dayatmacı, plana, imar mevzuatına, hukuka aykırı olduğunu gözler önüne sermektedir. Sürece baktığımızda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi başkanının da, en az ulaştırma bakanı kadar,

İBB tarafından hazırlanmış olan söz konusu 1/100.000 ölçekli planı ciddiye almadığı görülmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan 1/100.000 ölçekli planda 3. Köprü yer almadığı gibi, plan raporunda yeni bir Boğaz geçişinin son derece sakıncalı olduğu, böyle bir girişimin İstanbul için geri dönülmez tahribat yaratacağı vurgulanmaktadır. Bu planın 13.02.2009 tarihinde İBB Meclisi'nden geçtiği, 15.06.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş tarafından imzalandığı, 17.07.2009 tarihinde askıya çıkıp 17.08.2009 tarihinde askıdan indirildiği ve Kadir Topbaş'ın açıklamasının da planın askıdan indirilmesinden tam 3 gün sonraya denk gelmiş olması dikkat çekicidir. Kadir Topbaş açıklaması ile 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın imzalandığı tarihlerde başbakan ve ulaştırma bakanı ile güzergâh belirlemek için helikopter uçuşunu gerçekleştirdiklerini, ardında bu 3. Köprüyü reddeden planı imzalayarak askıya çıkartıp uygulamaya soktuğunu nedense unutmuş görünüyor.

Köprü ile ilgili gelişmeler, yetkililerin “köprü güzergâhının belli olduğu” söylemini, güzergâhın “henüz kesinleşmediği” söylemine kaydırmalarıyla yılın son çeyreğinde dondurulmuş gibi göründü. Ancak ulaştırma bakanının yaptığı yeni bir açıklama ile 2010 yılının ortalarında tekrar gündeme oturdu. Binali Yıldırım, 3. Köprü'nün İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e açıldığı noktada, Poyrazköy ile Garipçe Köyü arasında yapılacağını, köprünün bağlantı yolları olan Kuzey Marmara Otoyolu'nun da, köprüyü Anadolu Otoyolu'na ve Trakya Otoyolu'na bağlayacağını; geçeceği güzergâhın da, kentin kuzeyinde, Akyazı ile Kınalı arasında bir yay çizeceğini açıkladı. Güzergâhın dışında, bakan projenin 6 milyar dolara mal olacağı ve yap-işlet-devret modeliyle yapılacağı açıklamalarında da bulundu. Hemen ardından da yürürlükte olan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Uygulama Hükümleri'nde yapılan bir değişiklik ve ilave bir plan notu ile 1/100.000 planda karayolu köprü geçişi yer almasa, hatta plan 3. köprüyü kesinlikle reddetse de, Boğaz geçişlerinin alt ölçekli planlarla gerçekleştirilebileceği gibi, planlamaya ve imar hukukuna tümüyle aykırı bir durum ortaya çıkarılmıştır. Yapılan bu Plan Uygulama Hükümü değişikliği ve ilavesi İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 16.06.2010 tarihli toplantısında oy çokluğu ile kabul edilmiş, hemen ertesi gün de köprü ve çevre yollarını içeren 1/25.000 Ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı gene oy çokluğu ile meclisten geçmiştir.

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Uygulama Hükümleri'nde yapılan bu değişiklik ve ilave 16.07.2010 tarihinde, 1/25.000 Ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara

Otoyolu Nâzım İmar Planı ise 08.08.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanarak, 01.09.2010 tarihinde askıya çıkarılmış; yapılan itirazlarımızın 60 gün içinde cevaplanmaması üzerine, iptal talebiyle idari yargıya başvurulmuştur. Dava dilekçelerimiz ekte bilgilerinize sunulmaktadır (Bkz. 9.5.1. Ek 1 ve 9.5.2. Ek 2).

Bu konudaki çalışmalar diğer ilgili meslek odalarıyla birlikte yürütülmüş olup, açtığımız davaların ardından, ortak bir basın toplantısı gerçekleştirilerek 3. Köprü ile ilgili bilgilendirme yapılmıştır. Çağrı metni raporun “Basın Açıklamaları” bölümünde yer almaktadır (Bkz. 3.11).

Bu sürecin ardından Çevre Mühendisleri Odası’nın Kuzey Marmara Otoyolu ve 3. Köprü geçişinin ÇED muafiyeti olup olmadığı konusundaki yazılı başvurusuna Bakanlık tarafından verilen cevapta, “söz konusu proje için 14.04.2011 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe giren ÇED Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik uyarınca ÇED Yönetmeliği hükümlerinin uygulanmasına gerek bulunmadığı” bildirilmesi üzerine, ÇED Yönetmeliğinde değişiklik yapan söz konusu yönetmeliğin 1. maddesinin iptali talebiyle 4 meslek odası ve bir sivil toplum örgütü olarak ortak dava açılmıştır. Bu dava dilekçesi de ekte yer almaktadır (Bkz. 9.5.3. Ek 3).

9.5.1. Ek 1: Dava Dilekçesi

İstanbul 1. İdare Mahkemesi

Dosya No: 2011/127 E.

İstanbul Nöbetçi İdare Mahkemesi

Sayın Başkanlığına

20.01.2011

Yürütmenin Durdurulması İstemlidir

DAVACI: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

Kemankeş Caddesi No: 31 Karaköy İstanbul

DAVACI: TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

VEKİLİ: Av. Mahir Ay

Halaskârgazi Caddesi Samanyolu Sokak No: 106 Daire: 2 19 Mayıs Mahallesi Şişli İstanbul

DAVALI: İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı

PLANIN ASKIYA ÇIKMA TARİHİ: 01. 09. 2010

PLANIN ASKIDAN İNME TARİHİ: 01. 10. 2010

PLANA İTİRAZ TARİHİ: 30. 09. 2010

ZİMNİ RED TARİHİ: 29. 11. 2010

KONU: Müvekkil TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na verilen 30.09.2010 tarih ve 2010.06.19953 sayılı dilekçeyi ve TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na 30.09.2010 gün ve 6201-393 sayılı itiraz dilekçeyi 60 gün içinde cevaplamayarak itirazı örtülü olarak reddeden idarenin işlemi ile işlemin dayanağı olan, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 16.06.2010 tarihli toplantısında oy çokluğu ile kabul edilmesinin ardından 16.07.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanarak 01.09.2010 tarihinde askıya çıkarılmış olan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın 8.4.9.1 No'lu Plan Uygulama Hükümü üzerinde yapılan değişiklik ile yeni eklenen 8.2.17 No'lu Plan Uygulama Hükümü'nün öncelikle YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASI ve İPTALİ istemidir.

AÇIKLAMALAR

I. Yargılama Konusu İdari İşlemin Niteliği

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 çıkarılmıştı. 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 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 güzergâhları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir” hükmü ilave edilmiştir.

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 güzergâhları 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 güzergâh olarak belirlenmiştir. Plan’da ölçek sebebiyle gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, Plan’ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilebilecektir.’

Görüldüğü gibi, 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.

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 kaldırılmasını oy çokluğu ile uygun görmüştür. İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi de Komisyonun önerisini oy çokluğu ile kabul etmiştir.

Yapılan bu değişikliklerle, planlama ilkelerine ve imar mevzuatına aykırı biçimde, arazi kullanım kararları ile ulaşım kararlarının 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

çığneyerek, üstten inmece biçimde, uygulamaya geçirilebilmesinin yolu açılmış; ilave edilen “8.2.17. İlave Boğaz Geçiş ve güzergâhları 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 planlarla, sadece gündemde olan 3. Boğaz köprüsünün ve karayolu tüp geçişinin değil, istendiği anda 4, 5, 6 ve benzeri Boğaz geçişleri ve çevreyollarının da hayata geçirilmesinin yolu açılmıştır.

II. Yargılama konusu idari işlem imar mevzuatında açık biçimde tanımlanan çevre düzeni planının tanımına, amacına ve kapsamına aykırı niteliktedir

1) 3194 SAYILI İMAR KANUNU

“Tanımlar

Madde 5 - Bu Kanunda geçen terimlerden bazıları aşağıda tanımlanmıştır.

Çevre düzeni planı; Ülke ve bölge plan kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen plandır.”

2) ÇEVRE DÜZENİ PLANLARINA DAİR YÖNETMELİK

“Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Yönetmelikte geçen;

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.”

3) Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik:

“Tanımlar

Madde 3- Bu Yönetmelikte adı geçen terimler aşağıda tanımlanmıştır:

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. ”

Yukarıda aktardığımız yasa hükümlerinin, 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 hazırlanması gerektiğini öngördüğü açıktır. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın 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 güzergâh 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 kullanma kararları ve temel ulaşım kararlarının birlikte alındığı; kentin ana ulaşım sisteminin planda gösterilmiş olduğu; ancak “ölçek sebebiyle gösterilmeyen” ulaşım sistemi projelerinin alt ölçekli planlarda gösterilebileceği vurgulanmışken; yargılama konusu değişiklik ile bu plan uygulama hükmünde geçen “ölçek sebebiyle” ibaresi kaldırılarak, 1/100.000 ölçekli planda yer almayan her türlü temel ulaşım kararının, İmar Kanununun; ilgili yönetmelikler ile üst ölçekli plan kararlarına aykırı olarak gündeme getirilip uygulanabilmesinin yolu açılmaya çalışılmıştır.

Söz konusu 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Uygulama Hükümleri'ne yapılan yeni ilavede yer alan “Boğaz geçiş ve güzergâhları” ise, İstanbul'un tüm ulaşım ağını ve dolayısıyla da arazi kullanım kararlarını değiştirecek bir konudur. Dolayısıyla, ilave Boğaz geçiş ve güzergâhları gibi bir konuda plan kararlarının alt ölçekli planlara bırakılması çevre düzeni planını işlevsiz kılmaktadır.

Çevre düzeni planında yer almamasına, ötesi açıkça sakıncalı bulunarak reddedilmesine karşın yargılama konusu plan notu tadilatı ve ilavesi ile ilave Boğaz geçiş ve güzergâhlarının değerlendirilmesinin alt ölçekli planlara bırakılması, alt ölçekli planlarda Çevre Düzeni Planı'na aykırı kararların alınmasının önünü açma nitindedir. Şöyle ki, yargılama konusu Meclis kararından bir gün sonra, 17.06.2010 tarih ve 1473 sayılı İstanbul Büyükşehir

Belediye Meclisi Kararı ile, Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3.Çevreyolu ve Bağlantı Yolları dahil) Projesi'nin 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 aykırıdır.

III. Yargılama konusu idari işlem İstanbul 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planına, planlama tekniğine, şehircilik ilkelerine ve hukuka açıkça aykırıdır

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 tahribat açık biçimde vurgulanmakta, yeni bir karayolu Boğaz geçişi kesinlikle reddedilmektedir.

15.06.2009 tasdik tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda (Ek-4) 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 Kütlesi 'nin kuzeye doğru büyümesi halinde, çevresel sürdürülebilirlik tehlikeye girecek ve organizmanın büyük zarar görmesine yol açılacaktır.”(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.

(...)

7.8.1.1. Karayolu Ulaşım Sistemi (sf. 668)

(...)

İstanbul'un doğusu ile batısı arasında sürekliliği karayolu ile sağlanmış bir boğaz geçişinin İstanbul'un kentsel gelişimi açısından olumsuz sonuçları, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü

geçışı 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.”

Yargılama konusu 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Plan Uygulama Hükümleri'nde yapılan değişiklikler 1/100.000 ölçekli plana açıkça aykırıdır. Bu durum, planlama ilkelerine ve imar mevzuatına aykırı biçimde, arazi kullanım kararları ile ulaşım kararları bütünselliğinin bozulmasına neden olmuştur. Açıktır ki, söz konusu Plan Uygulama Hükümleri değişikliği, öncelikle, gündemde olan, 3. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları ile karayolu tüp geçiş projelerinin hayata geçirilmesi için kullanılan yasadışı bir kılıftan başka bir şey değildir. Planın kendisini işlevsiz kılacak, alt ölçekli planlarda aykırı kararlar alınmasının önünü açacak yargılama konusu Plan Uygulama Hükümleri değişikliği imar hukukuna, planlama tekniğine ve şehircilik ilkelerine açıkça aykırıdır.

SONUÇ VE İSTEM

- 1) Yukarıda açıklanan nedenlerle, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın 8.4.9.1. no'lu Plan Uygulama Hükümü'nde yapılan değişikliğin ve yeni ilave edilen 8.2.17. maddesinin öncelikle YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASINA,
- 2) Yargılama konusu idari işlemin İPTALİNE;
- 3) Sayın Mahkemenizce yürütmenin durdurulması kararı verilmesi durumunda gerektiğinde bilirkişi incelemesi yapılması ve tamamlayıcı açıklamalarımızla kanıtlarımızı sunmamız için süre verilmesine,
- 4) Yargılama gideri ve avukatlık ücretinin karşı yan üzerinde bırakılmasına karar verilmesini talep ederiz.

Davacı: TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Vekili Av. Mahir Ay

Davacı: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

Vekili Av. Ş. Can Atalay

Ek 1: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na verilen 30.09.2010 tarih ve 2010.06.19953 sayılı itiraz dilekçesi ve TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası tarafından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na verilen 30.09.2010 gün ve 6201-393 sayılı itiraz dilekçesi

Ek 2:16.06.2010 tarihli İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi karar metni

Ek 3: 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı,

Ek 4: 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nun ilgili bölümleri

Ek 5: Vekâletname

9.5.2. Ek 2: Dava Dilekçesi

İstanbul 6. İdare Mahkemesi

Dosya No: 2011/132 E.

İstanbul Nöbetçi İdare Mahkemesi

Sayın Başkanlığına

20.01.2011

Yürütmenin Durdurulması İstemlidir

DAVACI: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

DAVACI: TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Kemankeş Caddesi No: 31 Karaköy İstanbul

VEKİLİ: Av. Mahir Ay

Halaskârgazi Caddesi Samanyolu Sokak No: 106Daire: 2 19 Mayıs Mahallesi Şişli İstanbul

DAVALI: İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı

PLANIN ASKIYA ÇIKMA TARİHİ: 01. 09. 2010

PLANIN ASKIDAN İNME TARİHİ: 01. 10. 2010

PLANA İTİRAZ TARİHİ: 30. 09. 2010

ZİMNİ RED TARİHİ: 29. 11. 2010

KONU: Müvekkil Oda tarafından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na verilen 30.09.2010 tarih ve 2010.06.19952 sayılı dilekçeyi ve TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na 30.09.2010 gün ve 6201-393 sayılı itiraz dilekçesini 60 gün içinde cevaplamayarak itirazı örtülü olarak reddeden idarenin işlemi ile işlemin dayanağı olan, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 17.06.2010 tarihli toplantısında oy çokluğu ile kabul edilmesinin ardından 08.08.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanarak 01.09.2010 tarihinde askıya çıkarılmış olan "1/25 000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı"nın öncelikle YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASI ve İPTALİ istemidir.

AÇIKLAMALAR

I. Yargılama Konusu İdari İşlemin Niteliği

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 güzergâhları 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; 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 güzergâhları 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’üncü boğaz köprüsünün ve karayolu tüp geçişinin değil, istendiği anda 4, 5, 6 ıncı ve daha da fazla sayıda boğaz geçişlerinin de 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 güzergâhları” ise, İstanbul’un tüm ulaşım ağını ve dolayısıyla da arazi kullanım kararlarını değiştirecek bir konudur. Dolayısıyla, ilave Boğaz geçiş ve güzergâhları gibi 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 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 *müvekkil Oda tarafından anılan değişiklik ve ilavenin iptali için de dava açılmış olduğunu belirtmek isteriz.*

II. Yargılama konusu idari işlem 3194 sayılı İmar Kanunu’nun 5’inci maddesinde düzenlenen nâzım imar planı tanımına açıkça aykırıdır

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; söz konusu bu Meclis kararından hemen 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 yine oy çokluğu ile kabul edilmiştir. Bu, Karayolları tarafından planlara işlenmesi talebiyle İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne iletilmiş olan 1/5.000 ölçekli 3. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları güzergâhının Ulaşım Daire Başkanlığı tarafından 1/25 000 ölçekli harita üzerine işlenmiş şeklidir ve adına “1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı” denilmiş olsa da, imar mevzuatındaki plan tanımları ile hiç bir ilgisi olmayan, tek bir arazi kullanım kararının bile yer almadığı, sadece ve sadece Boğaz Geçişi ve çevre yollarının İstanbul İl sınırları içinde kalan kısmının gösterildiği bir güzergâh şemasıdır.

3194 sayılı İmar Kanunu’nda yer alan Nâzım İmar Planı tanımı, durumu açıkça ortaya koymaktadır:

“TANIMLAR:

Madde 5 - Bu Kanunda geçen terimlerden bazıları aşağıda tanımlanmıştır.

Nâzım İmar 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.”

III. Yargılama konusu idari işlem 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planına, dolayısıyla imar mevzuatına, planlama tekniğine ve şehircilik ilkelerine aykırıdır

1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı ve sadece adı plan olan bu sözde planı onaylayan meclis kararı üst ölçekli plan niteliğinde ve uyulması zorunlu olan Çevre Düzeni Planına aykırıdır.

Bilindiği gibi, tüm planlar bir üst ölçekli plana uymak zorundadır ve bu uyumlu olma zorunluluğuna 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 Planında 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- 4) 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 açılacaktır.”(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.

(...)

7.8.1.1. Karayolu Ulaşım Sistemi (sf. 668)

(...)

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.”

Görülmektedir ki, İstanbul'un “temel” planında yeni bir karayolu boğaz geçişi ve 3. Köprü yer almadığı gibi, planın temel yaklaşımı da yeni boğaz geçişlerine kesinlikle karşıdır.

Diğer bir söyleyişle, 17.06.2010 tarih ve 1473 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Kararı ile onaylanan Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3.Çevreyolu ve Bağlantı Yolları dahil) Projesi'nin İstanbul İli sınırları içerisinde kalan kısmını içeren “1/25 000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım 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 doğru bir şekilde ortaya konmuşken, bu üst plan yokmuşçasına, 3. bir Boğaz Köprüsü ve bağlantı yolları projesine ilişkin 1/25 000 ölçekli bu sözde nâzım planının İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Belediye Başkanı'nca onaylanarak askıya çıkarılmış olması imar mevzuatına, şehircilik ve planlama ilkelerine aykırıdır.

IV. Yargılama konusu idari işlem planlama tekniğine; şehircilik ilkelerine, kamu yararına ve hukuka aykırıdır

a) 1/100.00 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporunda yer alan doğal eşik sentezi ve mekânsal sürdürülebilirlik sentezi açısından

3'üncü Köprü ve bağlantı yollarının, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı ile karşılaştırılması sonucunda (Ek-5),projenin güzergâhının, kuzeyde orman alanları ve içmesuyu havzalarından, Avrupa Yakasında Silivri'ye doğru tarım alanlarından geçmekte olduğu görülmektedir. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda yer alan “Doğal Eşik Sentezi” paftasında (Ek-6 ve Ek-7) bu alanların Anadolu Yakasında tamamının, Avrupa Yakasında ise büyük kısmının “Önemli Ekolojik Alanlar” ve “Mutlak Korunması Gerekli Doğal Kaynak Alanları” olarak gösterildiği; “Mekansal Sürdürülebilirlik Sentezi” (Ek-8 ve

Ek-9) paftasında ise, aynı alanların, Anadolu Yakası'nda tamamının, Avrupa Yakası'nda ise büyük kısmının “İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar” olarak gösterildiği görülmektedir.

“Doğal Eşik Sentezi” ve “Mekansal Sürdürülebilirlik Sentezi” başlıklı bölümler, raporun 398-415 sayfalarında yer almakta olup (Ek-4), raporun “İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar” alt başlığı altındaki vurgulaması da (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 kazandırılabilmesi 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 işlerliği 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. ...”

b) Yargılama konusu idari işlem ulaşım ile ilgili sorunları çözmek bir yana daha da artıracaktır

İstanbul’un bugüne kadar varlığını sürdürebilen son yaşam alanlarının, ekolojik rezervlerinin, bu alanlar üzerindeki ekolojik dengenin dava konusu 3’üncü ve yollarının yapımıyla ne denli geri dönülmez bir dönüşüme uğrayacağı tartışılmaz kanıtı var olan iki köprü deneyiminin ortaya çıkardığı sonuçlardır.

1973 ve 1988 yıllarında hizmete giren 1’inci ve 2’nci Boğaz köprülerinin kenti kuzeye doğru gelişmesi sonucunu doğurduğu ve bu çerçevede, İstanbul’un gelişiminde geri dönülmez tahribatlara neden olduğu bilinmektedir.

1973 yılında açılan 1’inci Köprü (Boğaziçi Köprüsü) ve çevre yolları kentin gelişimini kuzeye yönlendirir ve Boğaziçi’nin tarihi ve doğal yapısında yeni yapılaşmalarla ciddi tahribatlara neden olurken, 1988 yılında işletmeye açılan 2’nci Köprü (Fatih Sultan Mehmet Köprüsü) ve çevre yolları, kentin yaşam kaynakları olan içme suyu havzalarında ve orman alanlarında yeni ve çok sakıncalı yoğun yerleşime yol açmıştır. Kentimizde yarattıkları büyük tahribatlara karşın, hizmete açılmalarının bir süre sonrasında her ikisinin de trafik sorununa çare olmadığı, aksine sorunun daha da büyümesine neden oldukları görülmüştür. Aynı şekilde, 3’üncü köprü de İstanbul trafiğini rahatlatmayacak; aksine, bir süre sonra etrafında kendi yerleşimlerini ve trafiğini yaratacaktır.

Ulaştırma Bakanlığı’nca yapılan açıklamada, 3’üncü köprü ve bağlantı yollarının yapılma gerekçesi olarak “transit trafiğin kent içi trafikten arındırılarak kuzeye kaydırılması” gösterilmiştir. İleri sürülen gerekçeye göre, İstanbul üzerinden geçen transit trafiğin şehir içinden alınmasıyla kamyonlar kent içine girmeyecek ve trafik rahatlayacaktır. Bu gerekçe, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü’nün yapımında da öne sürülen gerekçenin birebir aynısıdır. 1’inci ve 2’nci köprüünün ve bağlantı yollarının yapımından sonra yaşananlar, bu gerekçenin hiç de geçerli olmadığını açıkça ortaya koymuştur.

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. İki yıl içinde hizmete açılacak olan Marmaray hattında belirli saatler arasında transit yük akışı sağlanabilecek, karayolu yük taşımacılığının raylı sistemlere aktarılarak kent içi trafikten arındırılması (Ro-La sistemi) ve yine karayolundaki yük taşımacılığının deniz ulaşımına aktarıldığı (Ro-Ro) sistemlerinin İstanbul'a özgü kullanım avantajlarının olması, 3'üncü Boğaz Köprüsü'nün yapılma gerekçesini tümüyle geçersiz kılmaktadır.

Bir üst plan olan ve gene İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce hazırlanan, aynı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nde oy çokluğuyla kabul edilen ve aynı İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanarak 17.07.2009 tarihinde askıya çıkarılmış olan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Raporu'nda da, dava dilekçemizin başında yer alan karayolu ulaşımına ilişkin değerlendirmelerin yanı sıra, yük taşımacılığına yönelik olarak da aşağıdaki notlar yer almaktadır (Ek-4).

“BEŞİNCİ BÖLÜM: SENTEZ

(...)

5.2. KENT ÖLÇEĞİNDE SENTEZ

(...)

5.2.5. İŞLEVSEL BAĞLANTILAR

(...)

5.2.5.2. Lojistik Hizmetler (sf. 479, 480, 481, 482)

(...)

Yük Taşımacılığının Raylı Sisteme Kaydırılması (sf. 481)

Gündüz yolcu gece ise yük taşıma prensibiyle projelendirilen mevcut Marmaray hattında kamyonların ve diğer ağır vasıtaların, Ro-La treni olarak adlandırılan trenlerle şehrin doğu ve batı uçlarında oluşturulan terminaller arasında mekik seferleri ile taşınması

önerilmektedir. Bu amaçla, sistemin gereksinimlerine uygun olarak hat üzerinde ara noktalarda da yükleme ve boşaltma terminaleri kurulmalıdır.

İstanbul'u bir uçtan bir uca geçen uluslararası karayolu transit trafiği başta olmak üzere; Trakya ile Anadolu arasındaki karayolu trafiğine yönelik taşımacılık, öncelikle Ro-La hattına alınmalıdır. Daha sonra ki aşamalarda, şehir içi karayolu yük trafiğinin en aza indirilmesi gayesiyle dağıtım araçları da Ro-La sistemine dahil edilmelidir. Ro-La sisteminin etkinliğinin sağlanması amacıyla, şehrin doğu yakasında Tuzla'da, batı yakasında ise Hadımköy'de, ikinci aşama olarak da Silivri'de önerilecek "Lojistik Bölgeler" in belirtilen Ro-La ile sistemiyle ilişkilendirilmektedir."

"YEDİNCİ BÖLÜM: PLAN KARARLARI VE GEREKÇELERİ

(...)

7.8. İŞLEVSEL BAĞLANTILAR

(...)

"7.8.2. LOJİSTİK BÖLGELER (sf.681- 686)

(...)

İstanbul'da yük taşımacılığındaki temel sorun, ağırlıklı olarak karayollarına bağımlı sistemlerin kullanılması ve lojistik odaklarının kent içinde kontrolsüz dağıntık bir şekilde bulunmasıdır. Bu bağlamda iki yakada da demiryolu, denizyolu, havayolu entegrasyonlarını da sağlayabilecek lojistik alanlar önerilmiştir. (...)

Lojistik bölgelerin birbirleriyle, sanayi alanlarıyla, batıda Gümüşyaka ve Ambarlı Limanı, Çorlu ve Atatürk Havalimanları ile; doğuda ise hinterlandı yetersiz ve gelişmesi kısıtlı olan Pendik ve onu desteklemek üzere kullanılması önerilen Gebze'deki limanlar, Sabiha Gökçen Havalimanı ile Marmaray hattı boyunca Ro-La sistemiyle ilişkilendirilmelerine özen gösterilmiştir. (...)

Önerilen lojistik bölgelerin raylı sistem, deniz ve karayolu sistemleriyle bütünleşerek şehir trafiğine girmeyi gerektirmeden, köprü geçişlerinde ve merkezde baskı oluşturmadan, ürün depolaması ve dağıtımına olanak tanınması amaçlanmaktadır. Çünkü, 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 kullanılması ve lojistik odaklarının kent içinde kontrolsüz ve dağınik bir şekilde bulunmasıdır. Bu kapsamda; Yük taşımacılığına uygun yeni demiryolu hatları oluşturulması,

- Marmaray ve diğeri yük taşımacılığına uygun demiryolu hatları üzerinde Ro-La sisteminin kurulması,

- Güney Marmara ile Kuzey Marmara arasında Ro-Ro hatları düzenlenmesi,

- Limanlar ile lojistik bölgeler arasında başta demiryolu olmak üzere ulaşım ilişkisi kurulması,

(...)

planlanmaktadır.”

Plan Raporu'nda dile getirilen bu yaklaşım ve kabullerle paralel düşen İDO'nun gündeme getirdiğı Ro-Ro projeleri de, 3'üncü Köprü ile transit geçişi tümüyle gereksiz kılacaktır. Karadan 6-8 saatte ulaşılabilen mesafelere, denizden 3 saatte ve daha ucuz'a ulaşılmasını sağlayacak olan Ro-Ro projeleri ile kent içi ağır vasıta transit geçişinin “tümüyle” ortadan kalkacağı belirtiliyor. Transit geçişler için anılan projelerin hem en “ekolojik” hem de en “ekonomik” proje olduğı vurgulanan Ro-Ro raporlarında, deniz geçişinin ayrıntıları özetle şöyle belirtiliyor:

“İlk aşamada, Manş Denizi'nde de kullanılan, 70 milyon Avro maliyetli ve 140 TIR kapasiteli iki ROPAX adlı gemiyle günde karşılıklı 6 sefer yapılarak F.S. Mehmet Köprüsü 1700 TIR'dan, yani 5 km'lik TIR konvoyundan kurtarılacak. Gemi ve sefer sayısı arttıkça İstanbul trafiğı tümüyle kamyonuz ve TIR'sız kalacak. Aynı mesafedeki yakıt giderlerinin çok altında taşıma ücretleriyle hem parasal, hem de zaman kazancı en yüksek düzeyde olacak.” (Oktay Ekinci-10 Mayıs 2010- Cumhuriyet Ek, 9)

Bu durumda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin bir kuruluşu olan İDO bu projelerini hayata geçirmek üzere adımlar atar ve kamuoyuna yukarıdaki açıklamaları yaparken, aynı İBB'nin, 1/25 000 ölçekli 3. Boğaz köprüsü ve çevre yolları planını onaylamasının hangi mantığa sığıdığını sormak kuşkusuz kamuoyunun hakkıdır.

Bu konudaki değerlendirmeler Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi'nin 3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu'nda da (Ek-11) aşağıdaki biçimde yer almaktadır:

“İstanbul'un yaka geçişlerinde en önemli projelerinden biri olan ve 2014'de bitirilmesi hedeflenen Marmaray Projesi, zirve saatte tek yönde 75 000 yolcu taşıma kapasitesiyle büyük bir talebi karşılayacaktır.

(...)

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.

(...)

Bir önceki bölümde bahsedildiği gibi, 3. Boğaz Köprüsü yapımına gerekçe olarak gösterilen transit trafiğin boğaz geçişlerindeki payı sadece %2-3 dolayındadır ve bu pay yeni bir transit ulaşım odaklı köprü yapımını gerektirmeyecek bir öneme sahiptir. Boğaz'da yapılan 2. 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 odakların kent içinde kontrolsüz-dağınık bir şekilde bulunmasıdır. İstanbul'un mevcut ve gelecekte yapımı düşünülen lojistik odakları ile transit trafik odakları (limanlar, hava alanları, otogarlar 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 trafiği 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 deniz ulaşımı ile buluşturan Ro-La ve yine karayolu taşımacılığını raylı sistemlerle buluşturan Ro-Ro taşımacılığının büyük bir önemi vardır.”

c) 3'üncü Köprü ve bağlantı yolları İstanbul'un doğal kaynaklarına, ekolojik rezervlerine geri dönülemez zararlar verecektir

Köprü ve bağlantı yolları İstanbul'un doğal yaşam alanlarına geri dönüşü olmayacak şekilde zarar verecek ve bunu yaparken de, iddia edildiği gibi İstanbul'un trafik sorununa çözüm olamayacaktır.

İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi'nin 13.10.2009 tarihli raporunda (Ek-12) 3. köprü ve çevre yolları güzergâhındaki doğal değerler aşağıdaki gibi tanımlanmaktadır:

“İstanbul ilinde yaklaşık 540.000 ha orman alanı bulunmaktadır. Söz konusu köprüünün yapılması ile İstanbul ormanları yanında İstanbul'un bazı su havzalarını barındıran Adapazarı Orman Bölge Müdürlüğü ormanları da etki altına girecektir. Gerçekten, bu ormanlarla birlikte, İstanbul'un kuzeyinin ormanlarla kaplı olması, kent ve insanları için refahı artıran büyük bir şans oluşturmaktadır. Çünkü bu ormanlar; özellikle karbon tutma ve havadaki tozları filtreleyerek ürettiği temiz havayı, kuzeyden esen hakim rüzgârlar ile devamlı surette kente göndererek kentin hava ve yaşam kalitesini artırmaktadır.

(...)

İstanbul'un kuzeyindeki ormanlar, aynı zamanda bu kentin içme ve kullanma suyu gereksinimini karşılayan ve toplam su depolama kapasiteleri 817,6 milyon m³ olan Avrupa yakasındaki Terkos, Büyük Çekmece, Alibeyköy ve Sazlıdere, Anadolu yakasındaki Ömerli ve Darlık barajları ile 110 milyon m³ lük Istranca ve 145 milyon m³ lük İsaköy ve Sungurlu (Yeşilçay projesi) derelerinin havzalarını içermektedir. (...)

İstanbul halkının yakından tanıdığı ormanlardan biri yaklaşık 5.500 hektar büyüklüğündeki “Belgrad Ormanı”dır. Söz konusu ormanın Muhafaza Ormanı olarak ayrılmasında en büyük etken yüzlerce yıldır İstanbul'un su ihtiyacını karşılama işlevini yerine getiren 7 adet bendin burada yer almasıdır. Bu suları yıllardır İstanbul'a taşıyan ve kültürel varlıklardan sayılan çok sayıda tarihi değeri olan su kemerleri de bu orman içinde yer almaktadır.

Belgrad Ormanı biyolojik çeşitlilik açısından değerlendirildiğinde bu ormanda, doğal liken ve yosunlardan 20 tür, atkuyrukları ve eğreltilerden 1 tür, açık tohumlulardan 1 tür, kapalı tohumlulardan 380 tür olmak üzere toplam 402 bitki türü bulunmaktadır. Bunlar içinde genel olarak orman alanını kaplayan meşeler, hakim ağaç türü olarak büyük önem taşımaktadır.

Ayrıca, Belgrad Ormanında 42 tür gündüz kelebeği, 146 kuş türü, yaklaşık 22 memeli türü, çeşitli kurbağalar ve sürüngenler yaşamını sürdürmektedir. Belirtilen fauna çeşitliliğine ek olarak söz konusu ormanda 100 hektarlık bir Av Hayvanları Koruma ve Üretim Sahası ayrılmış, bu alanda çok sayıda geyik üretilmiştir.....Öte yandan Belgrad Ormanı ile birlikte İstanbul ve çevresindeki orman alanları, dünyanın önemli kuş göçü yoğunlaşma alanlarından olup, yüz binlerce su kuşu, yırtıcı ve ötücü kuş türüne göç döneminde ev sahipliği yapmaktadır. Bu özellikleri nedeniyle İstanbul Boğazı, ülkemizde ve dünya üzerinde kuş göçünün en iyi izlenebildiği yerlerden biridir.

(...)

Belgrad Ormanından başka İstanbul ili sınırları içinde ekolojik ve biyolojik yönden önemli 10 adet doğal yaşam mekânı bulunmaktadır. Bunlar:

- Terkos ve Kasatura arasındaki ormanlık alan ve kıyı şeridi (91.300 ha)*
- Ağıl Dere ve Ağaçlı Kumulları (74 ha)*
- Gümüşdere Kumulları (200 ha)*
- Kuzey Boğaziçi (4.900 ha)*
- Büyükçekmece Gölü (2.750 ha)*
- Küçükçekmece Gölü (2.400 ha)*
- Batı İstanbul Meraları (Hadımköy ve Kemberburgaz arasındaki mera ve fundalıklar)(12.500 ha)*
- Ömerli Havzası (İstanbul Asya Yakası Tepeleri) (52.600 ha)*
- Sahilköy, Şile, Ağva Kumulları, Ağva Deresi (1.500 ha)*
- Şile adaları (5 ha)*

şeklinde sıralayabiliriz.”

Ekolojik ve biyolojik önem taşıyan bu on adet doğal yaşam alanı, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda da 3.4.2.1. Ekolojik Yapı başlığı ve Ekolojik Değerler alt başlığı altında yer almaktadır (Sayfa 116). Bunlardan özellikle, Terkos Havzası, Batı İstanbul Meraları, Ağaçlı Kumulları, Boğaziçi, Kilyos kumulları, Ömerli Havzası, 3'üncü köprü ve bağlantı yolları sonucunda zarar görecektir Türkiye'nin Önemli Doğa Alanlarıdır. Bunun yanında, Doğa Derneği tarafından 2004 yılında güncellenmiş bulunan "Türkiye'nin Önemli Kuş Alanları" (ÖKA) kitabında yer alan Boğaziçi Bölgesi ve Terkos Havzası zarar görecektir önemli kuş alanlarıdır. Yine Doğal Hayatı Koruma Derneği tarafından 2005 yılında güncellenmiş bulunan "Türkiye'nin 122 Önemli Bitki Alanı" (ÖBA) Kitabında yer alan Terkos-Kasatura Kıyıları, Ağaçlı Kumulları, Kilyos Kumulları, Batı İstanbul Meraları, Kuzey Boğaziçi, Sahilköy-Şile Kıyıları, Ömerli Havzası ve Kefken-Karasu kıyıları zarar görecektir önemli bitki alanlarıdır. Bu alanlar, günümüzde benimsenen planlama/planlamama ilkeleri nedeniyle zaten hasar görmüş, çok hassas koruma kararlarının alınması gereken alanlardır.

Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi'nin ekte yer alan raporunda da değinildiği gibi, 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. İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi'nin, gene ekte yer alan konuya ilişkin raporunda ise, 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

Bu rakamların sadece dava konusu Kuzey Marmara Otoyolu'nun inşa edilmesi nedeniyle oluşacak tahribatı gösterdiği; projenin uygulanması halinde çevresinde yaratacağı çekim nedeniyle oluşacak tahribatın bunun daha da ötesinde olacağı, İstanbul'un hemen tüm yaşamsal doğal değerlerini yok edeceği ve yaratacağı yapılaşma ve nüfus yoğunluğunun TEM ile Karadeniz arasındaki alanları da TEM Otoyolu çevresine dönüştüreceği, 2'nci Köprü'nün İstanbul'a etkisi ve İstanbullulara yaşattıkları göz önünde tutulduğunda açıkça görülmektedir.

Bilindiği gibi, 1988 yılında işletmeye açılan 2'nci Köprü (Fatih Sultan Mehmet Köprüsü) ve çevre yolları, kentin yaşam kaynakları olan içme suyu havzalarında ve orman alanlarında yeni, kentimiz açısından sakıncalı yoğun yerleşime yol açmıştır. Bunun en çarpıcı örneği, birkaç senede küçük bir köyden dev bir kente dönüşen Sultanbeyli'dir. 1985 yılında Kartal ilçesinin Samandıra bucağına bağlı 3741 nüfuslu bir köy olan Sultanbeyli, 1980'lerin ikinci yarısında müthiş bir nüfus patlamasına, işin ilginç yanı, bu nüfus patlamasından da kat kat yüksek bir yapılaşma "patlamasına" sahne olmuş; 1985-90 yılları arasındaki nüfus artışı %2100 olarak gerçekleşerek 1990 yılı nüfusu 82.298'e ulaşmıştır. Aynı yıllar arasında İstanbul'un nüfus artışı ise %23 olarak gerçekleşmiştir. İçmesuyu havzalarında 1985-2000 yılları arasında- sonradan ilçe olan Sultanbeyli dahil- 22 yerleşmenin belde belediyesi ilan edilmiş olması da, bu alanlarda 2. Köprü ve çevre yollarının devreye girmesiyle yaşanan yapı ve nüfus patlamasının bir başka göstergesidir. Bu örnekler, 3. Boğaz köprüsünün İstanbul'un kuzeyinde inşa edilmesi durumunda, hem bu köprünün çevre yollarının yapılması sırasında, hem bu bölgede yapılacak yerleşmelerle İstanbul'un kuzeyindeki ormanların yanı sıra, içme suyu havzalarının da tahrip edilmelerinin kaçınılmaz olacağını açıkça göstermektedir. Bu olgunun yol açacağı sedimentasyon ve trafik nedeniyle ortaya çıkacak egzoz gazları da baraj göllerinde toplanan suyun doğrudan ve dolaylı olarak kirlenmesine yol açacaktır.

3'üncü köprü bağlantı yollarının, İstanbul'un Avrupa yakasında, güneye doğru inerek, Silivri'nin kuzeyindeki tarım alanlarından da geçtiği görülmektedir. Aynen orman alanları ve su havzalarında olduğu gibi, bir alandan yol geçmesi o alana yönelik yapılaşma taleplerinin artmasına neden olacağından, bu bölgedeki tarım alanlarının da söz konusu proje nedeniyle tarım dışı amaçla kullanılması teşvik edilmiş olacaktır.

Özetle, İstanbul Boğazı'nın en kuzeyine, 2'nci köprünün(Fatih Sultan Mehmet Köprüsü) 13 km. kuzeyinde, Garipçe-Poyrazköy arasına inşa edilmesine karar verilen 3'üncü Boğaz köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3'üncü Çevreyolu ve Bağlantı Yolları dahil) Planı'nın hayata geçirilmesi, bu alanlarda geri dönüşü olmayacak çevresel tahribata neden olacak, korunması gereken alanlar yapılaşmaya açılacak ve kentin makroformu daha da kuzeye yayılarak Karadeniz'e dayanacaktır.

d) Yargılama konusu idari işlem doğal sit alanı olan bir bölgede, sit kararlarına aykırı nitelikte bir uygulama öngörmektedir

3'üncü köprü ve çevre yollarının inşa edileceği bölgenin Doğal Sit Alanı olması da, dava konusu planı teknik yönden kabul edilemez ve hukuka aykırı kılan bir başka noktadır. İstanbul 3 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 15.11.1995 tarih ve 7755 numaralı kararı ile (Ek-13), Beykoz'un kuzeyi I. Derece, Sarıyer'in kuzeyi ise II. Derece Doğal Sit Alanı ilan edilmiştir.

Dava konusu planın bu Doğal Sit kararına aykırı ve açıkça bu kararı yok sayan bir yaklaşımın ürünü olduğu açıktır.

Kararın, "5-j) 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 tescili yapılmamış kültür varlığı niteliğindeki yapı ve tesislerin (Köy içlerindeki 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,

(...)

karar verildi" biçimindeki hükmü de, bunun açık bir göstergesidir.

e) yargılama konusu idari işlem İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığının istemi üzerine hazırlanan "İstanbul Ulaşım Ana Planı"na aykırıdır

Yargılama konusu plan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin, İTÜ Ulaştırma ve Ulaştırma Araçları Uygulama Araştırma Merkezi'ne hazırlattığı Aralık 1997 tarihli İstanbul Ulaşım Ana Planı'na da aykırıdır. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olduğu dönemde hazırlanan bu planda, 3'üncü Boğaz Köprüsü ve çevre yolları ile ilgili değerlendirmelere esas olacak şu bilimsel görüş ve sonuçlar yer almaktadır (Ek-13):

"4. HEDEF YILI (2010) İÇİN PLANLANAN DURUM VE ULAŞTIRMA SİSTEMİ SEÇENEKLERİ

(...)

4.3. 2010 YILI ULAŞTIRMA SİSTEMİ SEÇENEKLERİ (sf. 4-23)

(...)

Yukarıda belirtildiği gibi, kentin ana arterleri üzerindeki 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.”

(...).

“5. SONUÇLAR (sf. 5-1)

(...)

Ulaşım planları kent planlarının ayrılmaz ve çok önemli bir ögesidir ve kent planları ile birlikte geliştirilmelidir. Gelecekteki ulaşım talepleri, öncelikle, gelecek için öngörülen arazi kullanım kararlarına göre oluşacak kent yapısına bağlıdır. Arazi kullanım yapısı ile ulaştırma sistemi arasındaki etkileşim iki yönlüdür. Kentin arazi kullanım yapısı (nüfus, istihdam, sanayi, ticaret, okullar, konut alanları ve MİA dağılımı) ve ulaştırma sisteminin karakteristikleri ulaşım taleplerinin büyüklüğünü ve niteliklerini belirlemektedir. Öte yandan, yeni bir ulaştırma projesi ile belirli bölgelere ulaşılabilirliğin sağlanması, orta ve uzun dönemde o bölgelerin arazi kullanım yapısını da etkilemektedir. 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.”

Görüleceği üzere, dava konusu plan bu bilimsel rapora da aykırıdır.

Ulaştırma konusunda Türkiye'nin en önde gelen bilimsel kurumlarından birinin hazırlamış olduğu bu ulaştırma raporu, İstanbul'un ulaşım sorunu ile ilgili temel doğruları vurgulamış ve bu konuda İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne uygulaması gereken bir rehber sunmuştur. Ancak, görüleceği üzere, kendi hazırladığı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nı bile çiğnemekten çekinmeyerek dava konusu planı onaylayıp uygulamaya sokan İstanbul Büyükşehir Belediyesi kendi hazırlattığı bu raporu da hiç dikkate almamış ve uygulamamıştır.

V. Yargılama konusu idari işlem Anayasa'da, yasalarda ve uluslararası sözleşmelerde yer alan hükümlere, hukuka aykırıdır

İstanbul'un trafik sorununu çözmek adına, mevcut durumu daha da kötüleştirecek ve bunu yaparken İstanbul'un, sürdürülebilir yaşam açısından son derece önemli olan doğal

değerlerinin zarar görmesine neden olacak dava konusu plan, Anayasa'ya, yasalara ve uluslararası sözleşmelere de açıkça aykırıdır. Şöyle ki;

A. TC Anayasası Açısından

“Sağlık Hizmetleri ve Çevrenin Korunması

Madde 56 - Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir.

Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir.

(...)

Tarih, Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması

Madde 63 - Devlet, tarih, kültür ve tabiat varlıklarının ve değerlerinin korunmasını sağlar, bu amaçla destekleyici ve teşvik edici tedbirleri alır.

(...)

Ormanların Korunması ve Geliştirilmesi

Madde 169 - Devlet, ormanların korunması ve sahalarının genişletilmesi için gerekli kanunları koyar ve tedbirleri alır. Yanan ormanların yerine yeni orman yetiştirilir, bu yerlerde başka çeşit tarım ve hayvancılık yapılamaz. Bütün ormanların gözetimi Devlete aittir.

Devlet ormanlarının mülkiyeti devrolunamaz. Devlet ormanları kanuna göre, Devletçe yönetilir ve işletilir. Bu ormanlar zamanaşımı ile mülk edinilemez ve kamu yararı dışında irtifak hakkına konu olamaz.

Ormanlara zarar verebilecek hiçbir faaliyet ve eyleme müsaade edilemez.”

B. TC Yasaları Açısından

a. 2872 Sayılı Çevre Kanunu

“Amaç

Madde 1- (Değişik: 5491 - 26.4.2006 / m.1) Bu Kanunun amacı, bütün canlıların ortak varlığı olan çevrenin, sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkeleri doğrultusunda korunmasını sağlamaktır.

Tanımlar

Madde 2- (Değişik: 5491 - 26.4.2006 / m.2) Bu Kanunda geçen terimlerden;

(...)

Çevre korunması: Çevresel değerlerin ve ekolojik dengenin tahribini, bozulmasını ve yok olmasını önlemeye, mevcut bozulmaları gidermeye, çevreyi iyileştirmeye ve geliştirmeye, çevre kirliliğini önlemeye yönelik çalışmaların bütünüdür,

(...)

Sürdürülebilir çevre: Gelecek kuşakların ihtiyaç duyacağı kaynakların varlığını ve kalitesini tehlikeye atmadan, hem bugünün hem de gelecek kuşakların çevresini oluşturan tüm çevresel değerlerin her alanda (sosyal, ekonomik, fiziki vb.) ıslahı, korunması ve geliştirilmesi sürecini,

(...)

ifade eder.

Çevrenin Korunması

Madde 9- (Değişik madde ve başlığı: 5491 - 26.4.2006 / m.6) Çevrenin korunması amacıyla;

a) Doğal çevreyi oluşturan biyolojik çeşitlilik ile bu çeşitliliği barındıran ekosistemin korunması esastır. Biyolojik çeşitliliği koruma ve kullanım esasları, yerel yönetimlerin, üniversitelerin, sivil toplum kuruluşlarının ve ilgili diğer kuruluşların görüşleri alınarak belirlenir.

(...)

c) Ulusal mevzuat ve taraf olduğumuz uluslararası sözleşmeler ile koruma altına alınarak koruma statüsü kazandırılmış alanlar ve ekolojik değeri olan hassas alanların her tür

ölçekteki planlarda gösterilmesi zorunludur. Koruma statüsü kazandırılmış alanlar ve ekolojik değeri olan alanlar, plan kararı dışında kullanılamaz.

(...)

f) Biyolojik çeşitliliğin sürdürülebilirliğinin sağlanması bakımından nesli tehdit veya tehlike altında olanlar ile nadir bitki ve hayvan türlerinin korunması esas olup, mevzuata aykırı biçimde ticarete konu edilmeleri yasaktır.

(...)"

b. 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu

"Korunma Alanı İle İlgili Karar Alma Yetkisi

Madde 8 - Yedinci maddeye göre tescil edilen korunması gerekli kültür ve tabiat varlıklarının korunma alanlarının tesbiti ve bu alanlar içinde inşaat ve tesisat yapılıp yapılamayacağı konusunda karar alma yetkisi Koruma Kurullarına aittir. Koruma Kurullarının kararına 61'inci maddenin ikinci fıkrasına göre itiraz edilebilir.

Korunma alanlarının tespitinde, korunması gerekli kültür ve tabiat varlıklarının korunması, görünümünün ve çevreleri ile uyumlarının muhafazası için yeteri kadar korunma alanına sahip olmaları dikkate alınır. Bu hususlarla ilgili esaslar. Kültür ve Turizm Bakanlığınca hazırlanacak yönetmelikte belirtilir.

İzinsiz Müdahale ve Kullanma Yasağı

Madde 9 - 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 fiziki 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 fiziki müdahale sayılır."

c. 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu

"İkinci Bölüm: Genel Esaslar, Orman Alanları, Yeşil Sahalar

Genel Esaslar

Madde 3 - Boğaziçi Alanının korunması ve geliştirilmesinde ve imar mevzuatının uygulanmasında aşağıdaki hususlar esas alınır.

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.

(...)

d) Boğaziçi Alanındaki kültür ve tabiat varlıklarının onarımına öncelik verilir.

(...)

Orman Alanları

Madde 4 - Boğaziçi Alanı sınırları içinde Devlet ormanı statüsüne alınacak yerler, Boğaziçi İmar Yüksek Koordinasyon Kurulunca kararlaştırılır ve kamu kurum ve kuruluşlarına ait olanlar bedelsiz olarak Hazineye devredilir. Özel mülkiyete ait olanlar ise Tarım ve Orman Bakanlığınca kamulaştırılır.

Devlet ormanı statüsüne alınan bu yerler, Tarım ve Orman Bakanlığınca hazırlanacak proje ve programa göre Boğaziçi Alanının doğal yapısına uygun olarak düzenlenir, ağaçlandırılır parklar ve mesire yerleri yapılır ve bunların bakımı, işletilmesi ve muhafazası sağlanır.

Devlet ormanı statüsüne alınan bu yerlerde 6831 sayılı Orman Kanununun 2'nci maddesi uygulaması yapılamaz.

Boğaziçi Alanı içindeki ormanlarda intifa ve irtifak hakkı tesis edilemez. Ancak bu Kanunun amacına uygun intifa ve irtifak hakkı, Boğaziçi İmar İdare Heyetinin teklifi üzerine ilgili bakanlıklarca tesis edilebilir.

Yeşil Alanlar

Madde 5 - Boğaziçi Alanında orman sayılmayan kamu kurum ve kuruluşlarına veya özel mülkiyete ait koru, koruya katılacak alan, çayır, mesire yeri, bostan ve benzeri alanlar yeşil alan sayılır ve bitki varlıkları geliştirilerek muhafaza edilir.

Bu alanlardaki ağaç varlıklarının yok edilmesi veya tahrip edilmesi yasaktır.”

C. Uluslararası Sözleşme ve Protokoller Açısından

Anayasa'nın 90. maddesi:

“Milletlerarası Andlaşmaları Uygun Bulma

Madde 90 - (...)

Usulüne göre yürürlüğe konulmuş milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası andlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası andlaşma hükümleri esas alınır.”

Bu çerçevede, Türkiye'nin imzaladığı ve uymakla yükümlü olduğu konu ile ilgili uluslararası sözleşme ve protokoller şunlardır:

1. Ramsar Sulak Alanlar Sözleşmesi (1971)

Ramsar Sözleşmesi, özellikle su kuşları yaşama ortamı olarak uluslararası öneme sahip sulak alanlar hakkında bir sözleşmedir. Sulak alanların korunması yönünde atılmış önemli bir adım olan bu sözleşmenin 1'inci maddesinde sulak alanlar tanımlanmakta, 2'nci ve 3'üncü maddesinde bunların tespiti ve hatta 4.maddesinde listeye dahil olmasa bile bütün sulak alanların korunması için inzibati tedbirlerin alınmasını yine hükümetlerden istemektedir. Dava konusu 3. Köprü ve çevre yolları planı, bölgedeki korunması gerekli su varlıklarını tehlikeye attığından sözleşmeye aykırıdır.

“Madde 1

1. Bu Sözleşmenin amacı bakımından, doğal veya yapay, devamlı veya geçici, suları durgun veya akıntılı, tatlı, acı veya tuzlu, denizlerin gel-git hareketinin çekilme devresinde altı metreyi geçmeyen derinlikleri kapsayan, bütün sular, bataklık, sazlık ve türbiyerler sulak alanlardır.

2. Bu Sözleşmenin amacı bakımından, ekolojik olarak sulak alanlara bağımlı olan kuşlar, su kuşlarıdır.

Madde 2

1. Her Akit Taraf, ülkesi toprakları içindeki elverişli sulak alanları, bundan böyle “Liste” adıyla tanımlanacak ve 8 inci Madde uyarınca kurulacak Büro tarafından tutulacak olan “Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Listesi”ne dahil edilmek üzere tayin edecektir. Her sulak alanın hudutları kesinlikle belirtilecek ve aynı zamanda haritaya çizilecek ve özellikle su kuşları yaşama ortamı olarak önem taşıdığı yerlerde, sulak alanlara mücavir olan akarsu ve deniz kıyı alanlarıyla, ada veya gel-git hareketinin çekilme devresinde derinliği altı metreyi geçen ve sulak alanlar dahilinde yer alan deniz sularıyla birleştirilebilecektir.
2. Liste için sulak alanların seçimi, bu sulak alanların ekoloji, botanik, zooloji, limnoloji ve hidroloji yönlerinden uluslararası önemlerine göre yapılmalıdır. Hangi mevsimde olursa olsun, su kuşları için uluslararası öneme sahip sulak alanlar öncelikle dahil edilmelidir.
3. Bir sulak alanın listeye kaydedilmesi, sulak alanın yer aldığı Akit Tarafın münhasır egemenlik haklarına zarar vermez.
4. Her Akit Taraf, 9 uncu Maddede belirtildiği şekilde, Sözleşmeyi imzalarken veya onay ya da katılma belgesini tevdi ederken Listeye girecek en az bir sulak alanı tayin etmiş olacaktır.
5. Herhangi bir Akit Taraf, gelecekte kendi toprakları içinde bulunan diğer sulak alanları Listeye eklemek, Listeye kaydedilmiş olanların sınırlarını genişletmek veya önemli ulusal çıkarları nedeniyle sınırlarını kısıtlamak ya da tamamen kayıttan sildirmek hakkına sahiptir ve bu kabil değişiklikleri 8 inci Maddede belirtilen devamlı Büro hizmetlerinden sorumlu organizasyon veya hükümete mümkün olan en kısa zamanda bildirecektir.
6. Her Akit Taraf, sınırları içindeki göçmen su kuşları stoklarının korunması, yönetimi ve akıllıca kullanılması için; gerek Listeye girecek olan sulak alanlarını tayin ederken, gerekse bunlarda değişiklik yapma hakkını kullanırken uluslararası sorumluluklarını dikkate alacaktır.

Madde 3

1. Akit Taraflar, planlamalarını, Listeye dahil ettirdikleri sulak alanların korunmasını geliştirecek ve ülkelerindeki diğer sulak alanların mümkün olduğu kadar akıllıca kullanılmasını sağlayacak şekilde formüle edecek ve uygulayacaklardır.
2. Her Akit Taraf, sınırları içinde bulunan ve Listeye dahil olan herhangi bir sulak alanın ekolojik karakterinin, teknolojik gelişme, kirlenme veya insan müdahalesi ile değiştiğini, değişmekte olduğunu veya değişme ihtimali bulunduğunu en kısa zamanda haber alacak bir düzenleme yapacaktır. Bu kabil değişiklikler hakkındaki bilgiler gecikmeksizin, 8 inci Maddede belirtilen devamlı Büro hizmetlerinden sorumlu organizasyon veya hükümete bildirilecektir.

Madde 4

1. Her Akit Taraf, Listeye dahil olsun veya olmasın, sulak alanlarında tabiatı koruma alanları ayırarak sulak alanlarının ve su kuşlarının korunmasını geliştirecek ve yeterli inzibati tedbirleri alacaktır.

2. Akit Taraflardan biri önemli ulusal çıkarlarından ötürü, Listeye kaydettirdiği bir sulak alanın hudutlarını daraltır veya tamamen kaldırır, aynı veya başka bir yerde, orijinal yaşama ortamının yeterli büyüklüğünde başka tabiatı koruma alanları tesis ederek bu sulak alan kaynağının kaybını mümkün olduğu kadar telafi edecektir.

3. Akit Taraflar, sulak alanlar ve bu sulak alanların bitki ve hayvan toplulukları hakkında araştırma yapılmasını, bilgi ve yayınların değişimini teşvik edeceklerdir.

4. Akit Taraflar, uygun sulak alanların yönetimi yoluyla su kuşları popülasyonlarının artırılması için çaba göstereceklerdir.

5. Akit Taraflar, sulak alanların araştırma, yönetim ve muhafazasında yetenekli personelin eğitimini geliştireceklerdir.”

2. Avrupa Yaban Hayatı ve Yaşama Ortamlarını Koruma Sözleşmesi (1979 - Bern)

Sözleşmeye taraf olan her ülke, sözleşmenin ek listelerinde (Ek Liste I: Bitki Türleri ve Ek Liste II: Hayvan Türleri) yer alan türlerin doğal yaşam alanlarıyla birlikte koruma altına alınması amacıyla gerekli idari ve yasal önlemleri almakla yükümlüdür. Listelerde yer alan bitki ve hayvan türlerinin doğadan toplanması, tahrip edilmesi ve ticaretinin yapılması yasaktır.

Sözleşmenin amacı, yabani flora ve faunayı ve bunların yaşama ortamlarını muhafaza etmek, özellikle birden fazla devletin işbirliğini gerektirenlerin korunmasını sağlamak ve bu işbirliğini geliştirmektir.

Dava konusu 3'üncü Köprü ve bağlantı yolları planı, İstanbul'daki önemli doğa alanlarına zarar verecek olması nedeni ile sözleşmenin 4 üncü maddesine açıkça aykırıdır.

“BÖLÜM II: Yaşama Ortamlarının Korunması

Madde 4 -

1. Her Akit Taraf, yabani flora ve fauna türlerinin yaşama ortamlarının, özellikle I ve II nolu ek listelerde belirtilenlerin ve yok olma tehlikesi altında bulunan doğal yaşam ortamlarının muhafazasını güvence altına almak üzere, uygun ve gerekli yasal ve idari önlemleri alacaktır.

2. *Akit Taraflar, planlama ve kalkınma politikalarını saptarken, önceki paragraf uyarınca korunan sahalarda muhafaza gereksinimlerine, bu gibi yerlerin her türlü tahribattan uzak veya tahribatın mümkün olan en alt düzeyde tutulmasına özen göstereceklerdir.*

3. *Akit Taraflar, II ve III no'lu ek listelerde belirtilen göçmen türler için önem taşıyan ve kısıtlama, toplanma, beslenme, üreme veya tüy değiştirme yönünden göç yollarına uygun ilişki konumunda bulunan sahalarda korunmasına özel dikkat göstermeyi kabul ederler.*

4. *Akit Taraflar, bu maddede değinilen doğal yaşama ortamlarının korunması için bunların sınır bölgelerinde bulunması halinde, çabalarını uyumlu kılmak yönünden eşgüdüm sağlamayı taahhüt ederler.”*

3. *Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi (1992 - Rio)*

Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi'nin üç temel amacı bulunmaktadır: Bunlar, biyolojik çeşitliliğin korunması, biyolojik çeşitliliği oluşturan unsurlardan sürdürülebilir kullanımın sağlanması, genetik kaynaklar ile teknoloji üzerinde sahip olunan bütün hakları dikkate almak kaydı ile bu kaynaklara gereğince ulaşımın ve bu kaynakların gereğince transferinin sağlanması ve uygun finansmanın tedariki de dahil olmak üzere bu kaynakların kullanımından doğan faydaların tüm dünya ülkeleri arasında eşit ve hakça paylaşılmasıdır. Sözleşmeye taraf ülkeler, kendi sınırları içerisindeki bitkilerin, hayvanların ve mikrobiyolojik yaşamın çeşitliliğinin tam olarak korunması sorumluluğunu üstleneceklerini, ayrıca biyolojik kaynakları sürdürülebilir kullanacaklarını ve biyolojik çeşitlilikten sağlanan faydaları eşit olarak paylaşmanın yollarını arayacaklarını taahhüt etmektedir.

Dava konusu 3'üncü Köprü ve çevre yolları planı, uygulanması halinde ekolojik açıdan korunması gereken önemli doğa alanlarına ciddi zarar verecek olması nedeni ile sözleşmenin 7 inci ve 8 inci maddelerine açıkça aykırıdır.

“Madde 7. Belirleme ve İzleme

Akit Tarafların her biri, özellikle 8'den 10'a kadar olan maddelerde belirtilen amaçlarla, mümkün olduğu ölçüde ve uygun biçimde:

(a) Ek I'de yer alan kategorilerin belirtildiği listeyi dikkate alarak, koruma ve sürdürülebilir kullanım açısından kendisi için önem taşıyan biyolojik çeşitlilik unsurlarını belirleyecektir;

(b) Acil koruma tedbirleri gerektiren ve sürdürülebilir kullanım için en büyük potansiyeli taşıyan unsurları özellikle dikkate alarak, yukarıda alt-paragraf (a)'ya göre belirlenen

biyolojik çeşitliliğin unsurlarını örnekleme ve diğer teknikleri kullanarak izleyecektir;
(c) Biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir kullanımı üzerinde önemli olumsuz etkileri olan veya olabilecek prosesleri ve faaliyet kategorilerini belirleyecek, örnekleme ve diğer teknikleri kullanarak bunların etkilerini izleyecektir; ve

(d) Yukarıda alt-paragraf (a), (b) ve (c)'ye uygun belirleme ve izleme faaliyetlerinden elde edilen verileri saklayacak ve düzenleyecektir.

Madde 8. "In-situ" Koruma

Akit Tarafların her biri mümkün olduğu ölçüde ve uygun biçimde:

a) Koruma alanlarından veya biyolojik çeşitliliğin korunması için özel tedbirler alınması gereken alanlardan oluşan bir sistem oluşturacaktır;

(b) Gerektiğinde koruma alanlarının veya biyolojik çeşitliliğin korunması için özel tedbirler alınması icap eden alanların seçilmesi, tesis edilmesi ve yönetilmesi için kurallar geliştirecektir;

(c) Biyolojik çeşitliliğin korunması için önemli olan biyolojik kaynakların korunmasını ve sürdürülebilir kullanımını sağlamak amacıyla, koruma alanları içinde olsun ya da olmasın, bu kaynakları düzenlemelere tabi tutacak veya yönetecektir;

(d) Ekosistemlerin ve doğal yaşam ortamlarının korunmasını ve yaşayabilir tür popülasyonlarının doğal ortamlarında tutulmasını teşvik edecektir;

(e) Koruma alanlarının daha iyi korunmasını sağlamak amacıyla, bunlara bitişik alanlarda çevresel açıdan sağlıklı ve sürdürülebilir kalkınmayı teşvik edecektir;

(f) Diğer araçların yanı sıra planlar veya başka yönetim stratejileri geliştirip uygulayarak, bozulmuş olan ekosistemleri iyileştirecek, eski haline getirecek ve tehdit altındaki türlerin kazanılmasını teşvik edecektir;

(g) Biyoteknoloji sonucunda değişikliğe uğratılmış ve biyolojik çeşitliliğin korunmasını ve sürdürülebilir kullanımını etkilemesi muhtemel olumsuz çevresel etkiler doğurabilecek canlı

organizmaların kullanılması ve serbest bırakılması ile bağlantılı riskleri düzenlemeye, yönetmeye veya denetlemeye yönelik araçları insan sağlığı için doğabilecek riskleri de dikkate alarak tesis veya idame ettirecektir;

(h) Ekosistemleri, yaşam ortamlarını veya türleri yok eden yabancı türlerin girişini engelleyecek, bu türleri denetim altına alacak veya yok edecektir;

(i) Biyolojik çeşitliliğin korunması ve mevcut kullanım şekilleri ile unsurlarının sürdürülebilir kullanımı arasında uygunluk sağlanması için gerekli koşulları yaratmaya gayret edecektir;

(j) Geleneksel yaşam tarzlarını sürdüren yerli ve yerel toplulukların biyolojik çeşitliliğin korunması ve sürdürülebilir kullanımı bakımından anlam taşıyan bilgilerine, geliştirdikleri yeni yöntemlere ve uygulamalarına kendi ulusal mevzuatına göre sahip çıkacak, bunları koruyacak ve saygı gösterecek; bu bilgilerin, yeni yöntemlerin ve uygulamaların sahiplerinin onayı ve katılımı ile daha yaygın biçimde uygulanmasını sağlayacak ve bunların kullanımından doğacak yararların adil paylaşımını teşvik edecektir;

(k) Tehdit altındaki türlerin ve popülasyonların korunması için gerekli mevzuatı ve/veya düzenleyici diğer hükümleri geliştirecek veya idame ettirecektir;

(l) 7nci Madde uyarınca biyolojik çeşitlilik üzerinde önemli bir olumsuz etki saptanması halinde, ilgili prosesleri ve faaliyet kategorilerini düzenleyecek veya yönetecektir; ve

(m) Yukarıda (a) 'dan (l) 'ye kadar olan alt-paragraflarda açıklanan "in-situ" koruma için, özellikle gelişmekte olan ülkelere mali ve başka şekillerde destek sağlanmasında işbirliği yapacaktır."

4. Dünya Kültürel ve Doğal Mirasının Korunmasına Dair Sözleşme (1972 - Paris)

Sözleşmeye taraf ülkeler, bir ülkede kültürel ve doğal mirasın herhangi bir parçasının bozulmasının veya yok olmasının, sadece o ülke için değil tüm dünya ülkeleri için ciddi bir yoksullaşma oluşturduğunu göz önünde tutarak, kültürel ve doğal mirasın saptanması, korunması, muhafazası, teşhiri ve gelecek kuşaklara iletilmesinin sağlanması görevinin

öncelikle kendilerine ait olduğunu kabul etmekte; ayrıca, kültürel ve doğal mirasa ait olan tüm varlıkları, listeye dahil edilmemiş olsalar bile koruma altına alacaklarını taahhüt etmektedirler.

Yargılama konusu 3'üncü Köprü ve çevre yolları planı, İstanbul'un sahip olduğu doğal değerlere geri dönüşü olmayacak şekilde zarar vereceği için sözleşmenin 5 inci ve 12'nci maddelerine açıkça aykırıdır.

"II Kültürel ve Doğal Mirasın Ulusal ve Uluslar arası Korunması:

(...)

Madde 5 - Bu Sözleşmeye taraf olan her Devlet topraklarındaki kültürel ve doğal mirasın korunması, muhafazası ve teşhiri amacıyla etkili ve faal önlemlerin alınmasını sağlamak için, mümkün olduğunca her ülkenin kendi koşullarına uygun biçimde şu çabaları gösterecektir:

a)Kültürel ve doğal mirasa, toplumun yaşamında bir işlev vermeyi ve bu mirasın korunmasını kapsamlı planlama programlarına dahil etmeyi amaçlayan genel bir politika benimsemek;

b)Kültürel ve doğal mirasın korunması, muhafazası ve teşhiri için, halen mevcut değilse, topraklarında bir veya daha fazla hizmet kurumunu, işlevlerini ifaya yeterli olacak görevli ve araçlarla kurmak;

c)Bilimsel ve teknik çalışma ve araştırmaları geliştirmek ve Devletin kültürel ve doğal mirasını tehdit eden tehlikelere karşı harekete geçmesine olanak sağlayacak müdahale yöntemlerini mükemmelleştirmek;

d)Bu mirasın saptanması, korunması, muhafazası, teşhiri, yenileştirilmesi için gerekli olan uygun yasal, bilimsel, teknik, idarî ve malî önlemleri almak; ve

e)Kültürel ve doğal mirasın korunması, muhafazası ve teşhiri konularında eğitim yapan ulusal veya bölgesel merkezlerin kurulmasını veya geliştirilmesini desteklemek ve bu alandaki bilimsel araştırmaları teşvik etmek,

(...)

Madde 12 - Kültürel ve doğal mirasa ait olan bir varlığın 11. maddenin 2. ve 4. paragraflarında sözü edilen her iki listeye de dahil edilmemiş olması hiçbir şekilde onun bu listelere dahil edilme sonucu olanlar dışındaki amaçlar için istisnaî değeri olmadığı anlamına gelmeyecektir.”

5. Avrupa Kentsel Şartı (1992 - Strasburg)

Avrupa Kentsel Şartı, kentler ve otomobiller arasındaki etkileşim ve dengenin kentler lehine şekillenmesini gereğini ve kent yönetimlerinin otomobil kullanımını özendirerek kentleri geliştiremeyeceklerini ortaya koymuştur. Bu şart, taraf olan ülkelerin, karayolu taşımacılığına karşı kentten yana koruyucu bir tavır alması gerektirmektedir.

Avrupa Kentsel Şartı'nın bazı önemli konu başlıklarını ve ilkelerini özellikle 3'üncü Köprü ile ilişkisi nedeni ile belirtmek isteriz. Görüleceği üzere, dava konusu 3'üncü Köprü ve çevre yolları planı, tüm bu ilkeleri çiğneyerek hazırlanmıştır ve taraf olduğumuz Avrupa Kentsel Şartı'na aykırıdır.

“Konu: Ulaşım ve Dolaşım

“Kente karşı otomobil; çok basitleştirilmiş bir ifade olmakla birlikte; durum buna çok yakındır. Yavaş ama kesin bir biçimde, otomobil kentleri öldürmektedir. Öyle ki, 2000'li yıllar, ikisi bir arada olamayacağından, otomobil ya da kentten birini seçmemizi zorunlu kılacaktır.

Bugünden bir şey yapılmaz, yeni düzenlemeler getirilmezse, araç trafiği; özellikle de özel araçlar ve kamyonlar, sadece kentleri tahrip etmekle kalmayacak, 'sera etkisiyle' tüm çevrenin zarar görmesine de hatırı sayılır bir katkıda bulunacaktır.

Araçlar; kentleri gürültü, rahatsızlık, ruhsal ve fiziksel tehlike, çevre estetiği ve sosyal alanların yok olması, hava kirliliği gibi sorunlarla tehdit ederler.”

“Konu: Kentlerde Çevre ve Doğa

Yerel yönetimler, doğal miraslarını dikkatle koruyan ev sahipleri olmalıdır. Ayrıca, kaynak kullanımını iyileştirmek, çevre kalitesini yükseltmek, temiz ve sağlıklı yerel üretim, ulaşım ve tüketimi teşvik ederek, doğal yapıları korumakla yükümlüdürler.

İLKELER

- Yerel Yönetimlerin, doğal ve enerji kaynaklarını, uygun ve akılcı bir biçimde, yönetme ve idareli kullanma sorumluluğu

- Yerel yönetimlerin kirliliğe karşı politikalar uygulaması

- Yerel yönetimlerin doğayı ve yeşil alanları koruma yükümlülüğü

- Doğayı korumanın toplumsal gururu ve bağlılığı geliştiren bir faktör olması

(...)"

"KONU: Kentlerde Sağlık

(...)

İLKELER

Kentsel çevrenin tüm kentlilere iyi sağlık koşulları sağlaması

Bu, kapsamlı kentsel çevre politikaları oluşturarak; atıkların yönetimi, hava, su, toprak ve yer altı kirliliklerinin engellenmesi ve tehlikeli atıkların tamamen ortadan kaldırılması; doğal ve yapay çevrenin doğal afetlerden etkilenmesini engelleyici önlemlerle; hassas çevre ve toplulukları sürekli gözlem altında tutarak; özürülülere özel hizmet sağlayarak ve genel olarak toplumun gelişimini ve sosyal yenilenmeyi tesis ederek mümkün olabilir."

SONUÇ VE İSTEM

1) Yukarıda açıkladığımız nedenlerle İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na verilen 30.09.2010 tarih ve 2010.06.19952 sayılı dilekçeyi ve TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na 30.09.2010 gün ve 6201-394 sayılı dilekçeyi süresinde cevaplamayarak itirazı zımnen reddeden idarenin işlemi ile işlemin dayanağı olan 08.08.2010 onaylı 1/25 000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı, Anayasa'ya, yasalara, yönetmeliklere, ulusal üstü normlara, şehircilik ilkelerine, planlama tekniklerine ve kamu yararına açıkça aykırı olan, uygulandığında geri dönülemez ekolojik zararlara ve doğal kaynakların geri

dönülemez biçimde yitirilmesine neden olacak yargılama konusu idari işlemin öncelikle YÜRÜTÜLMESİNİN DURDURULMASINA,

2) Yargılama konusu idari işlemin İPTALİNE;

3) Sayın Mahkemenizce yürütmenin durdurulması kararı verilmesi durumunda gerektiğinde bilirkişi incelemesi yapılması ve tamamlayıcı açıklamalarımızla kanıtlarımızı sunmamız için süre verilmesine,

4) Yargılama gideri ve avukatlık ücretinin karşı yan üzerinde bırakılmasına karar verilmesini talep ederiz.

Davacı: TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Vekili Av. Mahir Ay

Davacı: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

Vekili Av. Ş. Can Atalay

Ek 1: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na verilen 30.09.2010 tarih ve 2010.06.19952 sayılı itiraz dilekçesi ve TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na 30.09.2010 gün ve 6201-394 sayılı itiraz dilekçesi

Ek 2: 1/25 000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı

Ek 3: 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

Ek 4: 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nun ilgili bölümleri

Ek 5: Üzerine 1/25 000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu işlenmiş 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

Ek 6: 1/1000.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda yer alan Doğal Eşik Sentezi paftası

Ek 7: Üzerine dava konusu Kuzey Marmara Otoyolu işlenmiş Doğal Eşik Sentezi paftası

Ek 8: 1/1000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda yer alan Mekânsal Sürdürülebilirlik Sentezi paftası

Ek 9: Üzerine dava konusu Kuzey Marmara Otoyolu işlenmiş Mekansal Sürdürülebilirlik Sentezi paftası

Ek 10: Oktay Ekinci'nin 10 Mayıs 2010 tarihli yazısı)

Ek 11: TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi'nin "3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu"

Ek 12: İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi'nin Raporu

Ek 13: İstanbul 3 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 15.11.1995 Tarih ve 7755 Numaralı Kararı

Ek 14: İstanbul Ana Ulaşım Planı ilgili bölümü (sayfa 4-22, 4-23, 5-1)

Ek 15: Vekâletname