

9.6. Karayolu Tüp Geçişi

Bir yandan kent içi ulaşımı geniş ölçüde rahatlatması beklenen Marmaray Projesi uygulaması sürer, bir yandan kente geri dönülmez tahribatlar getireceği çok açık olan 3. Köprü gündemden düşmezken, Ulaştırma Bakanlığı'nın 2005 yılında yabancı bir şirkete yaptırdığı fizibilite çalışması ile yeni bir karayolu geçişi daha gündeme gelmiştir. Bu kez tüp geçiş şeklinde tasarlanan bu yeni karayolu ulaşım projesinin güzergâhının yapılan fizibilite çalışmaları ile belirlenmesinin ardından, proje, Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) tarafından “yap-işlet-devret” modeli ile uluslararası ihaleye çıkarılmıştır. 30 Haziran 2008 tarihinde gerçekleştirilen ihale sonucunda, ihaleyi kazanan Türk-Kore ortak girişimi ile 13 Ocak 2009 tarihinde ön sözleşme yapılmış; bu ön sözleşmenin iptali talebiyle, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi ile birlikte 40. çalışma döneminde idari yargıda iptal davası açılmıştır.

Konu, geçtiğimiz çalışma döneminde (41. çalışma dönemi) tekrar ve yoğun biçimde gündeme gelmiş, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nca hazırlanan 23.02.2011 tasdik tarihli 1/5000 Ölçekli İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi Nâzım İmar Planı ile Fatih, Üsküdar, Kadıköy ve Zeytinburnu 1/1000 Ölçekli İstanbul Karayolu Tüp Geçişi Uygulama İmar Planları İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve ilgili ilçe belediyelerinde askıya çıkarılmıştır. Karayolu Tüp Geçiş Projesi'nin (Avrasya Projesi) güzergâhını gösteren 1/5000 ve 1/1000 ölçekli nâzım ve uygulama imar planlarının 23.02.2011 tarihinde onaylanmasının hemen ardından, daha planların askıya çıkması dahi beklenmeden, 25 Şubat 2011 tarihinde de ihaleyi alan Türk-Kore ortak girişimi ile projenin uygulama sözleşmesi imzalanmış; hemen ertesi günü de, 26 Şubat 2011'de başbakan tarafından temel atılmıştır.

İki katlı ve sadece otomobil geçişleri için düşünülen bu karayolu tüp geçişi de, üçüncü köprü gibi, kente saplanan bir hançerden farksızdır. Kamyon, otobüs gibi ağır taşıtların geçemeyeceği, sadece hafif araçların kullanımına açık olan ve bu yönüyle hedefinin sadece özel araba kullanımına dönük karayolu ulaşım politikasını teşvik etmek biçiminde şekillendiği bu proje, her yönüyle, İstanbul'da, özellikle de tarihi yarımada da geri dönüşü olmayan tahribatlara neden olacaktır.

Söz konusu planların iptali talebiyle Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi ve Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi ile birlikte Danıştay 6. Dairesi'nde dava açılmış olup, dava dilekçesi ekte bilgilerinize sunulmaktadır

(Bkz. 9.6.1. Ek 1). Türk Kore ortak girişimi ile imzalanan sözleşmenin iptali talebiyle de yargıya başvurulmuş olup, bu dava dilekçesi de gene ekte yer almaktadır (Bkz. 9.6.2. Ek 2). Sözleşme tarihi ile ilgili daha sonra ulaşılan bilgi ve belgeler de, daha sonra, ek bir dilekçe ile davanın görülmekte olduğu Ankara 9. İdare Mahkemesi'ne iletilmiştir (Bkz. 9.6. 3. Ek 3). Dava süreçlerine ilişkin gelişmeler Çalışma Raporu'nun "Hukuk Çalışmaları" bölümünde (Bkz. 11.132 ve 11.142), Konuya ilişkin 18.03.2011 ve 10.06.2011 tarihli ortak basın açıklama metinleri ise, Çalışma Raporu'nun "Basın Açıklamaları" bölümünde yer almaktadır (Bkz. 3.14 ve 3.18).

Söz konusu planlara ilişkin olarak 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun almış olduğu 20.09.2010 tarih ve 4110 sayılı karar ile İstanbul Yenileme Alanları Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun almış olduğu 11.10.2010 tarih ve 1817 sayılı kararın iptali için Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi tarafından açılmış olan iptal davalarına da müdahil olunmuş olup, müdahillik dilekçeleri ekte yer almaktadır (Bkz. 9.6.4. Ek 4 ve 9.6.5. Ek 5). Bu davalardaki gelişmeler de, raporun "Hukuk Çalışmaları" bölümünden izlenebilir (Bkz. 11.130 ve 11. 141).

9.6.1. Ek 1: Dava Dilekçesi

Dava Açma Tarihi: 27.05.2011

Yürütmenin durdurulması taleplidir.

Danıştay 6. Dairesi Başkanlığı'na

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

VEKİLİ: Av. Emre Baturay ALTINOK

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

Tel: 0.312.4280501- Faks: 0.312.4280311

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

VEKİLİ: Av. Taner SAVAŞ

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

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

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

Kemankeş Caddesi No: 31 Karaköy / İstanbul

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

VEKİLİ: Av. Koray CENGİZ

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

DAVALILAR: Bayındırlık ve İskân Bakanlığı Ankara

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

PLANLARIN ASKIYA ÇIKIŞ VE İNİŞ TARİHLERİ: İstanbul Büyükşehir Belediyesi /
06.04.2011 – 06.05.2011

Fatih Belediyesi / 10.03.2011 - 11.04.2011

Zeytinburnu Belediyesi / 03.03.2011 - 04.04.2011

Üsküdar Belediyesi / 03.03.2011 - 04.04.2011

Kadıköy Belediyesi / 06.04.2011 - 06.05.2011

USUL HAKKINDA AÇIKLAMALAR

I. EHLİYET HAKKINDA

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği'ne (TMMOB) bağlı davacı odalar, Anayasa'nın 135. Maddesi ile 6235 ve 3458 sayılı yasalara göre kurulan TMMOB'ye bağlı, kamu kurumu niteliğinde bir meslek örgütü olup, alanına ilişkin tek meslek odalarıdır. Davacı Şubeler ise adı geçen odaların İstanbul ili ve çevresinde faaliyet yürütmekle yetkili genel merkezi temsil eden şubelerdir.

Anayasa'nın 135. maddesinde kamu kurumu niteliğindeki meslek kuruluşlarının kamu tüzelkişiliğini haiz oldukları belirtilmiş olup aynı zamanda kuruluş amaçları da tanımlanmıştır. Bu amaçlar, belli bir mesleğe mensup olanların müşterek ihtiyaçlarını karşılamak, meslekî faaliyetlerini kolaylaştırmak, mesleğin genel menfaatlere uygun olarak gelişmesini sağlamak, meslek mensuplarının birbirleri ile ve halk ile olan ilişkilerinde dürüstlüğü ve güveni hâkim kılmak üzere meslek disiplini ve ahlâkını korumak olarak tanımlanmışlardır.

Davacı Odalar ilgili bakanlık, kamu kurumları, belediyeler ve diğer kuruluş ve makamlarla ilişki içerisinde ülkemizin sağlıklı ve düzenli kentleşmesi, kent planlarının şehircilik esaslarına ve meslek ilkelerine uygun yapılması için; yazışma, görüşme girişimleriyle düzeltilmesini başaramadığı hatalı plan, karar ve uygulamaları yargıya götürmekte, yargı yoluyla çabalarını sürdürmektedir.

Davacı Odalar kurulduğu günden bu yana, kanunlara, şehircilik bilimine ve kamu yararına aykırı olan plan ve uygulamalara karşı mücadelesi çerçevesinde gerektiğinde yasal süreçleri de izleyerek görevini yerine getirmekle yükümlüdür ve somut davayı da bu nedenle açmaktadır.

II. SÜRE HAKKINDA

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

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

ESAS HAKKINDA AÇIKLAMALAR

DAVA KONUSU İŞLEM İLE İLGİLİ AÇIKLAMALAR

Avrasya Tüneli projesi işi, DLH tarafından 30 Aralık 2006 tarihinde Yap-İşlet-Devret Modeli ile ihaleye çıkarılmış; 30 Haziran 2008 tarihinde gerçekleştirilen uluslararası ihaleyi Türk-Kore ortak girişimi kazanmış ve yüklenici firma ile 13 Ocak 2009 tarihinde ön sözleşme imzalanmıştır. Avrasya Tüneli İşletme İnşaat ve Yatırım AŞ (ATAŞ) adını alan ortaklık ile Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü (DLH) arasında Avrasya Tünel Projesinin Yapımı, İşletimi ve Devri (YİD) için 25 Şubat 2011’de uygulama sözleşmesi imzalanmıştır. YİD Sözleşmesi şartları gereğince ATAŞ, projenin ayrıntılı tasarımı ve inşaatını yüklenicek ve ardından 25 yıl, 11 ay ve 9 gün süreyle tünelin işletimi ve bakımından sorumlu olacak, bu süre dolduktan sonra da tünel DLH’ye devredilecektir. Bu projenin temeli ise, sözleşmeden 1 gün sonra, 26 Şubat 2011 tarihinde, Başbakan’ın katılımıyla atılmıştır.

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

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

- Avrupa yakasında mevcut sahil yolunun (Kennedy Caddesi) deniz tarafına, Anadolu yakasında da mevcut E-5 yoluna ikişer şerit eklenerek her iki yol hattı da 8 şeride çıkarılacak,
- Biri gidiş, diğeri geliş olmak üzere iki katlı tek bir ana tünel hattından oluşan boğaz geçişinin her iki yakada da birer havalandırma bacası yer alacak

- Tünel yalnızca küçük otobüs, minibüs ve otomobillerin kullanımına izin verilecek şekilde tasarlandığından İETT ve Özel Halk Otobüsleri, kamyon ve benzeri boyutlara sahip diğer motorlu araçlar ile motosiklet ve bisikletler bu tüneli kullanamayacak,
- Haydarpaşa ile Kumkapı arasındaki ana tünel, denizin altındaki ana kaya içinden 12,5 m. çapındaki tek bir tünel hattı boyunca % 5 eğimle geçirilecek,
- Tünelin her iki katı da 2x2 şeritli ve serbest gabarisi 3 metrelik yollarla geçilecek,
- Yenikapı'da 1 kavşak düzenlemesi ve projenin Avrupa yakasında kalan kısmında 5 U dönüşü yapılacak,
- Anadolu yakasında Eyüp Aksoy ve Uzunçayır'da 2 kavşak düzenlemesi yapılacak,
- Biri Anadolu Yakası'nda (Selimiye Kışlası'nın doğu kulesi karşısında) ve diğeri Avrupa Yakası'nda (Sultanahmet-Çatladıkapı önünde) olmak üzere iki adet havalandırma bacası yer alacaktır.

HUKUKA AYKIRILIKLAR

I. Dava Konusu İdari İşlemler İmar Mevzuatına Aykırıdır

1) Dava konusu planlarda yer alan Avrasya Tüneli Projesi güzergâhı, 1/5000 ve 1/1000 ölçekli halihazır haritalar üzerine işlenmiş ve "1/5.000 Ölçekli İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi Nâzım İmar Planı" ile "1/1000 Ölçekli İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Projesi Uygulama İmar Planı" şeklinde adlandırılarak işlem görmüştür. Ancak, adlarına "nâzım imar planı" ve "uygulama imar planı" denilmiş olsa da, dava konusu planlar İmar Kanunu'nda yer alan plan tanımları ile örtüşmeyen, üzerinde tek bir arazi kullanım kararının bile yer almadığı, sadece ve sadece tünel geçişi ve bağlantı yollarının gösterildiği bir güzergâh şeması niteliği taşımaktadır.

3194 s. İmar Kanunu'nun 5 maddesindeki tanımlardan da anlaşılacağı üzere Nâzım İmar Planları'nın yerleşim alanları üzerindeki temel arazi kullanım kararları ile bu kararlara dayalı ulaşım sistemlerini bir arada içermesi ve uygulama imar planlarının da üst ölçekli ve rehberi niteliğindeki Nâzım İmar Planları'nın ortaya koyduğu esaslara göre hazırlanması gerekmektedir. Bu çerçevede, dava konusu Boğaz geçişi projesinin başta tarihi yarımada olmak üzere, *geçtiği bölgelerin imar planları çerçevesinde ele alınarak, bu alanların arazi*

kullanım kararları ile birlikte değerlendirilmesi gerekmektedir. Ancak, adlarına “nâzım imar planı” ve “uygulama imar planı” denilmiş olsa da, İmar Kanunu’ndaki plan tanımları ile hiçbir ilgisi olmayan dava konusu planlar, etrafından tümüyle soyutlanmış, sadece ve sadece tünel geçişi ve bağlantı yollarının gösterildiği bir güzergâh şemasıdır ve bu nedenle İmar Kanunu’na aykırıdır.

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

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

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

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

planlarının yapılması yasal zorunluluktur. 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun 17. Maddesi ve Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik hükümleri uyarınca sit alanlarında proje uygulaması yapılabilmesi ve plan değişikliğinin gerçekleştirilebilmesi için Koruma Amaçlı İmar Planının bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla koruma amaçlı imar planı hazırlamadan onaylanan dava konusu imar planları sit alanları bakımından açıkça hukuka aykırıdır ve bu nedenle dava konusu imar planlarının bir an önce iptali gerekmektedir.

II. Dava Konusu İdari İşlemler Şehircilik İlkelerine, Planlama Tekniğine, Kamu Yararına Ve Hukuka Aykırıdır

II.A) 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Açısından

II.A.1) Bilindiği gibi, 3194 sayılı Kanun'un yukarıda da alıntılanan 5. Maddesi gereği tüm plan çalışmaları bir üst ölçekli plana uymak zorundadır ve bu uyumlu olma zorunluluğuna Plan Hiyerarşisi denmektedir. Buna göre, İstanbul için hazırlanan tüm alt ölçekli planlarda, üst plan olan 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na uyulması yasal zorunluluktur. 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda dava konusu planlarda işlenen karayolu tüp geçişi yer almadığı gibi, Plan Raporu'nda, karayolu ulaşımının ve karayolu Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde yarattığı tahribat açık bir biçimde vurgulanmakta, yeni bir karayolu boğaz geçişi kesinlikle reddedilmekte ve planın bu konudaki temel yaklaşımı vurgulanmaktadır.

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

“BÖLÜM 6. PLANLAMA YAKLAŞIMI

(...)

6.2. İSTANBUL İL ÇEVRE DÜZENİ PLANI YAKLAŞIMI

(...)

6.2.4. HEDEFLER VE STRATEJİLER

(...)

HEDEF 3. İSTANBUL 'UN MEKANSAL GELİŞİMİNİ, ÇEVRESEL, EKONOMİK VE TOPLUMSAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK DOĞRULTUSUNDA KENTSEL İŞLEVSEL BÜTÜNLEŞMEYİ SAĞLAMAK

(...)

Ana Strateji 7. Ulaşım Kararlarını Plan Kararları ile Uyumlu Olarak Geliştirmek (sf. 535-536) (Ek 1)

- Öncelikle araçların değil insanların ekonomik ve hızlı ulaşımının sağlanması

- İstanbul genelinde demiryolu ve denizyolu ağırlıklı, yüksek kapasiteli, kaliteli ve ulaşım türlerinin entegre edildiği toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sisteminin kurulması

(...)

6.2.5. MAKROFORM

(...)

6.2.5.2. Makroform Riskleri ve Temel Makroform Stratejileri

- "BÖLÜM 7. PLAN KARARLARI VE GEREKÇELERİ

(...)

7.8. İŞLEVSEL BAĞLANTILAR

7.8.1. ULAŞIM (sf. 666-667) (Ek 2)

(...)

Diğer yandan, arazi kullanım planları ile ulaştırma arasındaki ilişkileri iyi anlayarak ve kentin gelecekteki arazi kullanım yapısını doğru planlayarak gelecekteki ulaşım taleplerini azaltmak; diğer bir deyimle birçok ulaşım sorununun ortaya çıkmasını önlemek mümkündür.

Plan kararları geliştirilirken, arazi kullanım-ulaşım ilişkisini göz ardı etmeyen, ulaştırma altyapı yatırımlarının kentin gelecekte öngörülen arazi kullanımının biçimlendirilebilmesi için bir araç olarak kullanıldığı, sürdürülebilir kentsel gelişmeye olanak sağlayan sürdürülebilir ulaşım planlama yaklaşımı benimsenmiştir. Tüm bu değerlendirmeler doğrultusunda, aşağıdaki ana ilkeler ve politikalar esas alınmıştır:

- Kentin gelecekteki ulaşım sistemi, araçların değil insanların en ekonomik, hızlı ve güvenli bir biçimde ulaşımına öncelik verilerek planlanmıştır. Bu amaçla, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ve kullanımının özendirilmesi ilkesi benimsenmiştir.

- Kentin doğrusal, 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) (Ek 3)

(...)

İstanbul'un doğusu ile batısı arasında sürekliliği karayolu ile sağlanmış bir boğaz geçişinin İstanbul'un kentsel gelişimi açısından olumsuz sonuçları, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü geçişi sonrasında ortaya çıkan kentsel gelişme deseni ile deneyimlenmiştir. TEM Otoyolu boyunca kentin doğusu ile batısı arasında uzanan, yağ lekeli şeklinde büyüyen doğal yapıyı tahrip eden, niteliksiz bir yapı stoku ve Sultanbeyli ve Sarıgazi gibi yerleşmeleri oluşturan süreçlerin tekrarlanmasına neden olacak gelişmelerin önüne geçilmesi hazırlanan Plan'da esas alınmıştır.”

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

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

Bilindiği gibi, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 13.02.2009 tarihli toplantısında oy çokluğu ile kabul edilmiş; 15.06.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanarak, 17.07.2009 tarihinde askıya çıkarılmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 16.06.2010 tarihli toplantısında ise, 1/100.000 ölçekli planın Plan Uygulama Hükümleri üzerinde değişiklik yapılmış; oy çokluğu ile meclisin onayından geçen bu değişiklikle, Plan Uygulama Hükümleri'nin "*Plan'da ölçek sebebiyle gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, plan'ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilecektir*" biçimindeki 8.4.9.1. maddesinde yer alan "*ölçek sebebiyle*" ibaresi değiştirilerek, madde, "*8.4.9.1. Plan'da gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, plan'ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilecektir*" biçimine getirilmiş; yeni bir madde olarak da, "*8.2.17. İlave Boğaz Geçiş ve 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 Çevre Düzeni Planı'nda yer almayan; planın reddettiği ulaşım kararlarını, planlama ilkelerini ve imar mevzuatını çiğneyerek, "*üstten inmecî biçimde*", uygulamaya geçirilebilmesinin yolu açılmış; ilave edilen "*8.2.17. İlave Boğaz Geçiş ve güzergâhları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir*" hükmü ile de, üst ölçekli planda yer almamasına karşın, sadece gündemde olan 3. Boğaz köprüsünün ve karayolu tüp geçişinin değil, istendiği anda 4., 5., ve daha da fazla sayıda karayolu boğaz geçişinin hayata geçirilmesinin yolu açılmıştır.

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

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

Plan Uygulama Hükümleri'nin "8.2. GENEL HÜKÜMLER" başlığı altında, 8.2.1 maddesinde, "Bu plan, plan paftaları, plan hükümleri ve plan raporu ile bir bütündür." hükmü yer almaktadır. Bu hüküm, planlamanın temel ilkelerinden birini açık biçimde vurgulamaktadır. Bu çerçevede, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Uygulama Hükümleri'nde yapılan söz konusu değişiklik ve ilavenin plana ve plan raporuna açıkça aykırı olmasının bu bütünlüğü, *planı geçersiz kılacak biçimde*, parçaladığı ve yok ettiği açıktır. 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda üçüncü bir karayolu Boğaz geçişine ve otoyoluna kesinlikle yer verilmemekte; Plan Raporu'nda, karayolu ulaşımının ve karayolu Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde yarattığı tahribat açık biçimde vurgulanmakta, yeni bir karayolu boğaz geçişi kesinlikle reddedilmektedir. Bu çerçevede, 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Plan Notları'nda yapılan söz konusu plan hükmü değişikliği ve plan tadilatı imar mevzuatına ve planlama esaslarına açıkça aykırı olduğundan, buna dayalı olarak Çevre Düzeni Planı ilke ve kararlarıyla uyuşmayan Avrasya Tüneli Projesi'nin işlendiği 1/5000 Ölçekli Nâzım ve 1/1000 Ölçekli Uygulama İmar Planları İmar Kanunu ve mevzuatına, planlama ilke ve esaslarına açıkça aykırıdır.

II.B) Ulaşım Planlaması Açısından

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

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

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

II.B.2) Dava konusu planlara işlenen projeye dair gerek DLH'nın ve bu projenin yapım ve işletiminden sorumlu ATAŞ firmasının dokümanlarında gerekse söz konusu projenin (Avrasya Tüneli Projesi) işlendiği dava konusu 1/5000 ve 1/1000 Ölçekli İmar Planları Raporu'nda, projenin yapım gerekçeleri arasında 1997 yılında tamamlanan İstanbul Ulaşım Ana (Master) Planı'na atıf yapılarak, böylesi bir karayolu tünel geçişinin İstanbul Boğazı için en uygulanabilir seçenek olduğu savunulmaktadır. Oysaki 1997 yılında İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve İstanbul Teknik Üniversitesi işbirliği ile yapılan İstanbul Ulaşım Ana Planı'nda İstanbul'un kent içi ve Boğaz trafiği üzerinden yapılan ulaşım analizi ve modelleme çalışmalarının hiçbirinde ne böylesi bir karayolu tünel projesi etüt edilmiş ne de önerilmiştir. Bu planda 2010 yılı için önerilen ulaşım projeleri arasında Boğaz geçişini içeren tek proje Metro/Banliyö başlığı altında gösterilen “Boğaz Demiryolu Tüneli Geçişi”dir (1997 Ulaşım Ana Planı, s. 4.74 – Ek 5) Başbakan R. Tayyip Erdoğan'ın 1997 yılında İBB Başkanı olarak imzasını attığı ve onayladığı bu Ulaşım Ana Planı'nda yeni bir karayolu tüneli olmadığı gibi, 3. Köprü Projesi de önerilmemiştir. Planın temel öngörülleri raylı sisteme dayalı toplu ulaşım uygulamaları olmuştur.

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

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

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

II.B.6) İstanbul Büyükşehir Belediyesi için Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü otoyol uzmanlarınca dava konusu planlarla öngörülen proje güzergâhını ve Boğaz Karayolu Tünel Geçişlerini konu alan bir “Ön Fizibilite Raporu” hazırlanmıştır. Mayıs 2010’da tamamlanan bu rapora göre, dava konusu planlara işlenen karayolu tünel projesi ile ilgili bu güzergâhı kullanacak trafik hacminin yarısının Boğaziçi Köprüsü, diğer yarısının ise yeni oluşacak trafik talebinden oluşması öngörüsü değerlendirilmiştir. Bu şekilde oluşacak bir trafik dağılımında, Boğaziçi Köprüsü trafiğinde % 7’lik bir azalma yaşanacak ve bu pay köprü yerine projeye birlikte hizmete açılacak karayolu tüneline kullanılacaktır. Günümüzde her gün ortalama 205 bin aracın geçiş yaptığı Boğaziçi Köprüsü’nden çekilecek ortalama % 7’lik bir trafik, köprü’nün özellikle sabah ve akşamki tıkanıklık durumunu rahatlatarak düzeyin oldukça altında ve Boğaz geçişlerini rahatlatma amacıyla yapılacak olan bu projeyi “gerektirmeyecek” düzeydedir (İBB İçin Ön Fizibilite Raporu, s. 21 Ek 6).

II.B.7) Ulaşım uzmanlarına göre dava konusu planlara işlenen projenin Boğaziçi Köprüsü’nden çekeceği trafik öncelikle yaka geçişlerinde kısa süreli bir rahatlama yaşanmasını sağlayacaktır. Ancak çok geçmeden, köprü trafiğinden eksilen bu trafiğin yerini, sağlanan erişim rahatlığından yararlanmak isteyen yeni bir trafik akımı alacaktır ve ulaşım bilimindeki karşılığıyla “kısıktırılan trafik” denilen bu yeni akımın ardından Boğaz

Köprüsü'ndeki yoğunluğun orta ve uzun vadede değişmeyeceği öngörülmektedir. İstanbul trafiğindeki geçmiş deneyimlerin de defalarca kanıtladığı bu öngörü, kentin ilk iki köprü sürecinde somut bir şekilde gözlemlenmiştir. Trafikten –özellikle Boğaz trafiğinden- motorlu araç trafiğini azaltıcı ulaşım politikalarının bu araçları tercih eden yolcuları toplu ulaşımaya yönlendirici uygulamalardan geçtiği bilinmektedir.

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

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

II.C) Tarihi Yarımada Açısından

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

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

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

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

“6.2.4. HEDEFLER VE STRATEJİLER

(...)

HEDEF 1. İSTANBUL'UN KÜRESEL DÜZEYDE GÜÇLENMESİNİ SAĞLAMAK

(...)

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

- İstanbul'un sahip olduğu tarihi ve kültürel dokusu, evrensel kimliği, peyzajı, kentin simgeleri ve silüetini korumaya yönelik çalışmaların yapılması

- Tarihi Yarımada ve Boğaziçi üzerindeki kentsel gelişme baskısının, kentin doğu ve batı yönünde kademeli-lineer gelişmesi sağlanarak engellenmesi

- İstanbul'un geleneksel kent dokusunun; sanayi, imalat, depolama gibi tarihi dokuyla uyumlu olmayan tahrip edici fonksiyonlardan arındırılması

- Öncelikle Tarihi Yarımada olmak üzere kentin tarihi dokularında lastik tekerlekli araç trafiğinin azaltılması, yaya ulaşım akslarının oluşturulması” (ÇDP, s.535) (Ek 1)

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

“Planın ulaşım kararları açısından temel ilkesi ise, kent içi yolculukların karşılanması için, kentin gelecekteki ulaşım ağının omurgasının yüksek kapasiteli raylı toplu taşıma sistemlerine dayandırılması ve ağırlıklı olarak raylı sistem ağının oluşturulmasıdır. Bu doğrultuda yeni karayolu bağlantıları sınırlı tutulmuş... raylı hizmet hatlarının da tamamlanarak, hizmet vermeye başlayacakları kabul edilmiştir.” (İstanbul Tarihi Yarımada Yönetim Planı 1. Taslak, 31 Ocak 2011, s. 79, Ek 8)

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

“2. TARİHİ YARIMADA YÖNETİM PLANI

(...)

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

(...)

Tablo 9:

(...)

TEHDİTLER

(...)

Ulaşım Projeleri, transit ulaşımda odak noktası olması

- Çevre Kirliliği, yoğunluk artışı

- Tüp Geçit Projesi

- Transit Nokta Olma”

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

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

Sonuç olarak araç trafiğinden arındırılmaya çalışılan Tarihi Yarımada gibi bir alanda, söz konusu proje sonucu lastik tekerlekli araç ulaşımı arttırılarak kentsel ve tarihi sit alanı olan Tarihi Yarımada'da yeni ve yoğun yapılaşmaların geliştirilmesi yönünde baskı artacak, yaya ulaşımı ve turistik faaliyetler olumsuz yönde etkilenecek ve özgün tarihi dokunun yeni yapılaşma ve soylulaşma baskıları altına girmesi daha da kolaylaşabilecektir. Bu nedenle nitelikli bir kamusal yarar sağlamayacak olan dava konusu planların iptali gerekmektedir.

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

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

II.C.7) Güzergâh boyunca yer alan Marmara Denizi surları ve Yenikapı'da neolitik döneme uzanan arkeolojik miras da, bu güzergâhın etkileyeceği ve dönüştüreceği en önemli alanlardır. Tarihi Yarımada'nın batısında yer alan Kara Surları da benzer süreçlerden geçerek Dünya Miras Varlığı olarak ilan edilmiş olmasına rağmen, dava konusu planlara işlenen proje

güzergâhının bu surların güney ucundan geçen kısmının bu bölgedeki kültür varlıklarını etkilememesi neredeyse imkansızdır.

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

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

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

(...)

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

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

(...)

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

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

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

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

“... konu hakkında yapılan görüşmeler sonucunda;

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

Görüleceği üzere Kurul, planın uygulanması halinde Tarihi Yarımada'da yaratacağı sakıncaları açık ve net biçimde ortaya koymuştur. Ancak, aynı Kurul, bir yıl sonra, aynı planlara –ilk kararda konu edilen hiçbir red gerekçesinin değişmemesine rağmen– 20.09.2010 tarih ve 4110 sayılı kararı ile onay vermiştir (İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı kararı, Ek 14).

“Koruma Kurulları’nın yasaları gereği sadece koruma yararı varsa geçmiş kararlarını değiştirebilme” yetkisiyle çelişen, koruma ve planlama ilkeleriyle bağdaşmayan bu durumun nedenleri bir soru olarak ortada durmakta ise de, bu durum, Kurul’un ilk kararını ve gerekçelerini ortadan kaldırmadığı gibi, dava konusu planları değerlendirmede, bu ilk bağımsız kararın ufuk açıcı bir etkisi olduğu, göz ardı edilmemesi ve yapılacak değerlendirmelerde dikkate alınması gereği bizce ortadadır.

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

DELİLLER: Davalı İdare tarafından onaylanarak diğer davalı İdareler tarafından askıya çıkarılan dava konusu imar planları, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli projesi ve proje raporu ile proje hakkında alınmış Koruma Bölge Kurulu kararları, her türlü belgeyi ihtiva eden işlem dosyaları, dilekçe içeriğinde ifade edilen ve ek olarak sunulan belgeler, keşif ve bilirkişi incelemesi ve her türlü hukuki delil.

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

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

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

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

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

EKLER

1. İstanbul Çevre Düzeni Planı (*Ulaşım Kararlarını Plan Kararları ile Uyumlu Olarak Geliştirmek* Sayfa 535, 536)

2. İstanbul Çevre Düzeni Planı (Ulaşım Sayfa 666, 667)

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

9.6.2. Ek 2: Dava Dilekçesi

26.04.2011

Dosya No: 2011/797 Esas

Ankara 9. İdare Mahkemesi

Ankara 9. İdare Mahkemesi Sayın Başkanlığı'na

DAVACILAR: 1- TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası (İstanbul Şubesi)

Vekili Av. Taner Savaş

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

2- TMMOB Mimarlar Odası (İstanbul Büyükşehir Şubesi)

Vekili Av. M. Can Atalay

Yıldız Sarayı Dış Karakol Binası Barbaros Bulvarı 34349 Beşiktaş/İstanbul

3- TMMOB Şehir Plancıları Odası (İstanbul Şubesi)

DAVALI: Ulaştırma Bakanlığı – Ankara

KONU: Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünün İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçiş Yap-İşlet-Devret Modeli Kapsamında gerçekleştirilmesi için sözleşme yapılmasına ilişkin işlemin iptali talebidir.

Öğrenme Tarihi: Dava açma tarihidir.

İdari İşlemin Tarih ve Sayısı: Tarafımızca tespit edilememiştir, davalı idareden sorulmasını talep ediyoruz.

AÇIKLAMALAR

1. Dava konusu idari işlemle ilgili olarak müvekkile yazılı bildirimde bulunulmamış olup, müvekkilim söz konusu ihalenin yapıldığına dair kamuoyundan duyum almıştır. Yapılan araştırmalar neticesinde dava konusu ihale işlemiyle ilgili olarak bilgiye ulaşılamamış, yalnızca davalı idarenin Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünün İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçiş Yap-İşlet-Devret Modeli Kapsamında gerçekleştirilmesi için sözleşme yaptığı öğrenilmiştir. Huzurdaki davada

da, davalı idarenin bu işleminin iptali istenmektedir. Dolayısıyla, *müvekkilin dava konusu idari işlemlerden haberdar olma tarihinin, dava tarihi olarak kabul edilmesi gerektiği kanaatindeyiz*. Ayrıca dava konusu ihalenin tarih ve sayısının davalı idareden sorulmasını talep ediyoruz.

2. Müvekkilim, 6235 sayılı kanuna göre kurulmuş olan, kamu kurumu niteliğinde bir meslek kuruluşudur. Müvekkilim kanunda sayılan kuruluş amaçları arasında, mesleği menfaatlere uygun olarak gelişmesini sağlamak, meslek menfaatlerini korumak, bu doğrultuda gerekli gördüğü bütün faaliyet ve teşebbüslerde bulunmak yer almaktadır. Dava konusu inşaa işi müvekkilimizin mensubu olduğu mesleğe ilişkindir. Dolayısıyla meslek kurallarına, şehircilik ilkelerine, yasalara ve kamu yararına aykırı olan dava konusu işlemin iptalinde müvekkilimin doğrudan doğruya menfaati bulunmaktadır. Yüksek mahkemenin bir başka tünel inşaatı ihalesinin iptali istemiyle açılan davada, müvekkilimiz odanın menfaati bulunduğu karar vermiş olup, yüksek mahkeme kararını dilekçemiz ekinde sunuyoruz (Ek 1- Danıştay Kararı).

3. Davalı idare, Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünün İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçişi inşaatı işi için ihale yapmış, sözleşme imzalamıştır. Tarafımızca sözleşme yapılmasına ilişkin işlemin iptali için Ankara İdare Mahkemesinin E. sayılı dosyasıyla dava açılmışsa da, henüz sözleşme imzalanmadığı gerekçesiyle davanın reddine karar verilmiştir. Yerel mahkeme kararı onanarak kesinleşmiştir (Ek 2- Gerekçeli karar).

4. Müvekkilimiz kendi çabasıyla yaptığı araştırmalar neticesinde, henüz sözleşme yapmadığını iddia eden davalı idarenin temel atma töreni gerçekleştirdiğini öğrenmiştir. Söz konusu işlem aşağıda belirtileceği üzere, kamu yararıyla bağdaşmadığı gibi, 3996 sayılı yasaya da aykırı bulunmaktadır.

5. Öncelikle davalı idarenin 3996 sayılı kanun çerçevesinde Boğaz Tüp Geçişi inşaatı işini yapmasına imkân bulunmamaktadır. Zira 3996 sayılı kanunun 1.maddesinde ““ileri teknoloji veya yüksek maddi kaynak” gerektiren bazı yatırım ve hizmetlerin, yap-işlet-devret modeli çerçevesinde yaptırılmasını” sağlamanın amaçlandığı belirtilmiş, 2.maddesinde yatırım ve hizmetler sınırlı olarak açıklanmıştır. Bu kapsam içerisinde TÜP GEÇİŞ inşası bulunmamaktadır. Dolayısıyla TÜP GEÇİŞ inşaatının 3996 sayılı kanun kapsamında yapılmasına imkân yoktur.

6. İhale için gerekli ilanlar yapılmamıştır. 3996 sayılı kanunun 4.maddesinin yapmış olduğu atıf uyarınca, dava konusu işlemin Bazı Yatırım ve Hizmetlerin Yap-İşlet-Devret Modeli Çerçevesinde Yaptırılması Hakkında 3996 Sayılı Kanunun Uygulama Usul ve Esaslarına İlişkin Karar Hakkında Karara uygun olması gereklidir. Ne var ki, bu kararda öngörülen ilan ve ön hazırlık süreçlerine riayet edilmemiş, bu suretle rekabet ortamı yaratılamamıştır.

7. Davalı idarenin ihale konusu ettiği işin boyutları göz önüne alındığında, ihale yapmadan önce yerine getirilmesi gereken fizibilite çalışmasının da yapılmadığı anlaşılmaktadır. Hâlbuki güncel veriler elde edilerek, İstanbul'un geleceğine ilişkin nüfus, istihdam, öğrenci sayıları vb. plan öngörülerin değişeceği de değerlendirilmeli, bu kriterler doğrultusunda fizibilite çalışması yapılması gereklidir.

8. Her şeyden önce söz konusu projenin boyutları göz önüne alındığında, ulaşım ana master planında yer alması gerektiği anlaşılmaktadır, hâlbuki söz konusu proje ulaşım ana master planında yer almamaktadır. Aslında ulaşım ana master planında yer almayan bir hususun ihtiyaç olmadığı da sayın mahkemenin takdirindedir. Diğer yandan, *gerekli imar planı değişiklikleri yapılmadan ihaleye çıkmış olması da, ihale işleminin hukuka aykırı olmasına neden olmuştur.*

9. *İhale konusu iş için yeterli düzeyde yerbilimsel çalışma da yapılmamıştır.* Halbuki bu derece bir işe başlamadan önce gerekli zemin çalışması tüm ayrıntılarıyla yapılmalıdır. Tüm kamuoyunca bilinmekte olan Ayaş tüneli bu gerekliliğin en somut örneklerindedir. Gerçekten de, tünel yapılacak bölgenin zemini üzerindeki gerekli çalışma yapılmadan başlanan Ayaş tüneli, bir tünel inşaatının öngörülenden ne kadar farklı bir maliyete sahip olabileceğini ortaya koymuştur. Dava konusu inşaatta da gerekli ön çalışma yapılmamıştır ve zeminin durumuna göre maliyetin çok fazla olması muhtemeldir. İstanbul şartları göz önüne alındığında, Ayaş örneğinde olduğu gibi inşaata başladıktan sonra yıllar boyunca beklemek gibi bir durum da söz konusu olamaz. Zira ihale konusu mevkilerdeki yoğunluk dikkate alındığında, yıllar boyunca devam edecek bir inşaatın şehir hayatını ne derece felç edeceği tartışmasızdır.

10. Dava konusu işlem şehircilik bilimi ilkelerine aykırı olup, kamu yararı amacıyla da bağdaşmamaktadır. Gerçekten, İstanbul gibi bir metropolde, artan trafiğin yeni yollar yapılarak yahut mevcut yolları genişleterek çözmenin mümkün olmadığı şehir bilimcilerince tartışmasız olarak kabul edilmektedir. Salt olarak İstanbul ilinin günümüze kadar uzanan

geçmiş irdelendiğinde dahi bu husus ortaya çıkmaktadır. Şimdiye kadar yapılan karayolu çalışmaları, karayolları genişletildikçe, trafikte geçici bir rahatlık sağlandığını, ancak bu rahatlığında trafiğe katılan araç sayısının artmasına neden olduğunu, nihayet bu süreç sonunda yapılan genişletme yol çalışmalarının yetersiz kaldığını ortaya koymaktadır.

11. Görüldüğü üzere, *yeni karayolu yapmak yahut mevcut karayollarını genişletmek, kavşak bağlantıları yapmak bugüne kadar ulaşım ve trafiğe hiçbir katkı sağlamamış, sadece ve sadece ülke kaynaklarının boşa harcanmasına neden olmuştur. Gelişmiş ülkelerdeki ulaşım stratejisi irdelendiğinde, karayolu ulaşımını geliştirmek yönünde herhangi bir çaba sarf edilmediği mevcut kaynakların toplu taşımacılığa geliştirme amacıyla kullanıldığı ortaya çıkmaktadır.*

12. *Yüksek mahkeme de, Ankara’da bulunan Güvenparkın bulunduğu bölgenin imar planı değişikliği ile ilgili olarak verdiği kararda, “kent merkezi yakın çevresi içinde kalan alanda özel oto kullanımının yasaklanması, toplu taşımacılığa öncelik verilmesi gerektiğini, buna aykırı düzenlemenin kamu yararı ve şehircilik ilkeleri ile bağdaşmayacağına” hükmetmiştir (Ek 3- Danıştay Kararı).*

13. Somut olayda, çok basit bir maliyet hesabı yapıldığında dahi raylı sistemin karayoluna nazaran daha köklü ve ekonomik bir çözüm olduğu anlaşılmaktadır. Ortalama verilere göre karayolunda bir şeritten saatte yaklaşık olarak 2 bin araç geçebilmektedir, her araç da ortalama 2 (istatistiklere göre ortalama 1.7’dir) yolcu olduğu düşünüldüğünde, toplam 4 bin yolcu seyahat edebilmektedir. Ancak, raylı sistemde aynı güzergâhta saatte ortalama 70 bin kişiyi taşımak mümkündür.

14. *Yine bir başka muhtemel risk, zamanla yetersiz kalacak olan tünellerin giriş ve çıkışlarında trafik yoğunluğu yaşanmasıdır.* Böyle bir durumda da, trafik açılana kadar binlerce araç tünellerde beklemek durumunda kalacaktır ki, bu husus insan sağlığı açısından da büyük bir handikaptır.

15. Tüm bunlar göstermektedir ki, İstanbul’da bu derece tünel inşaatı yapılmasında, herhangi bir kamu yararı bulunmamaktadır. Bilakis mevcut kaynaklar tüketilmek suretiyle ulaşım için köklü bir çözümün de önüne geçilmektedir.

16. Tarihi Yarımada’ya ilişkin planlarda, tarihi yarımadanın taşıyacağı fonksiyonlara uygun olarak motorlu araç trafiğinin azaltılmasının hedeflenmesi gereklidir. Yukarıda ifade ettiğimiz

Güvenpark'a ilişkin Yüksek Mahkeme kararında da bu durum açıklanmıştır. Üstün kamu yararı bunu gerektirmektedir. Oysa proje konusu tüp geçiş, yeni yapılacak yol genişletmeleri ve kavşaklarla Avrupa yakasındaki mevcut yol ağına bağlanarak, günde yaklaşık 90.000 motorlu aracın önemli bir kısmını tarihi yarımada'ya yönlendirecektir. Bu durum, Tarihi Yarımada'yı motorlu araç trafiğinden arındırma hedefiyle çelişmektedir.

17. Tünelin Avrupa ve Asya yakalarında bağlanacağı ana arterler, sabah ve akşam saatlerinde İstanbul'un trafik tıkanıklığı en fazla olan arterleri arasındadır. Projede, Avrupa yakasında Kumkapı-Kazlıçeşme arasında, Asya yakasında ise Harem-Göztepe kavşağı arasında yol genişletme ve kavşak çalışmaları trafik tıkanıklığının çözülebileceği öngörülmüştür. Ancak, çok iyi bilinmektedir ki, yol genişletme ve kavşak yapımlarıyla sağlanan kapasite artışları kısa bir süre sonra yaratılan yeni motorlu araç trafiği tarafından doldurulmaktadır. Kentlerimizde ve dünyada, bu durumu kanıtlayan sayısız örnek vardır. Bu nedenle, yapılacak genişletme çalışmalarına karşın, özellikle sabah ve akşam saatlerinde, karayolu tünelinin her iki yakadaki çıkış yollarında ve kavşaklarda trafik tıkanacaktır. Bu durum, motorlu araçların tünele kontrollü bir biçimde yönlendirilmelerini zorunlu kılacaktır.

18. Sonuç olarak, dava konusu işlem, İstanbul'un ulaşım ve sorunlarına çözüm getirmek bir yana trafik tıkanıklığı ve özellikle çevresel etkiler açısından ciddi sorunlar getirmesi beklenen, yapılmış mevcut planlarda yer almayan, toplu taşıma sisteminin geliştirilmesi ve kentin merkez bölgelerinde ve Tarihi Yarımada'da motorlu araç trafiğinin azaltılması amaçlarıyla çelişen bir projedir. Sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi için İstanbul'un raylı sistem projelerini hızla tamamlaması gereklidir. Buna karşılık, yapılmakta olan ya da yapımına karar verilmiş olan büyük karayolu projeleri beklenen amaçları (trafik tıkanıklığını azaltmak, erişebilirliği arttırmak) gerçekleştirmeyeceği gibi ekonomik ve çevresel sürdürülebilirlik açısından da uyumlu ve sürdürülebilir bir ulaşım politikası paketi içinde yer almaması gereken projelerdir. Bu projelere ayrılacak kaynaklar, finansman sorunları nedeniyle yavaş ilerleyen raylı sistem ve diğer toplu taşıma projelerine ayrılmalıdır. Üstün kamu yararı, bu durumu zorunlu kılmaktadır.

19. Dava konusu inşaatın dava sonuçlanıncaya kadar yapılıp bitirilmesi söz konusudur. Böyle bir olasılık da verilen kararın uygulanma imkânını en azından azaltacağından veya ortadan kaldıracığından giderilmesi imkansız zararlara neden olabilecektir. Bu yüzden *sakıncaları bertaraf etmek amacıyla idarenin savunmasını dahi beklemezsizin dava konusu işlem hakkında yürütmenin durdurulmasına karar verilmesini talep etmekteyiz.*

Hukuksal Nedenler: 3996 sayılı kanun, İYUK ve ilgili mevzuat.

Deliller: Davalı idare kayıtları ve her tür delil. Karşı tarafın delillerine mukabil delil sunma hakkımız saklıdır.

Sonuç ve İstek: Yukarıda belirtilen nedenlerle Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünün İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçişi Yap-İşlet-Devret Modeli Kapsamında gerçekleştirilmesi için sözleşme yapılmasına ilişkin işlemin öncelikle yürütmesinin durdurulmasına, neticeten iptaline, yargılama giderleri ve vekâlet ücretinin davalılara yükletilmesine karar verilmesini vekil olarak dilerim.
Saygılarımla. 26.04.2011

Davacılar Vekilleri
Av. Taner Savaş, Av. M. Can Atalay, Av. İnan Soydan

9.6.3. Ek 3: Ek Dilekçe

Ankara 9. İdare Mahkemesi Sayın Başkanlığına Ulaştırılmak Üzere

İstanbul Nöbetçi İdare Mahkemesi
Sayın Başkanlığına

07.09.2011

DOSYA NO: 2011/717 ESAS

YANITA YANIT

VEREN DAVACI: TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

DAVALI: Ulaştırma Bakanlığı

AÇIKLAMALAR

1. Öncelikle davalı idarenin savunma dilekçesinin ekinde bulunan tüm belgelerin tarafımıza tebliği gerekmektedir. Sayın Mahkeme'nin bu yönde bir ara karar vermesini talep ederiz.

2. Yargılama konusu işlemin uygulanabilmesi için hazırlanan 23.02.2011 onanlı 1/5000 Ölçekli İstanbul Boğazı Tüp Geçişi Projesi Nâzım İmar Planı ile Fatih, Üsküdar, Kadıköy ve Zeytinburnu 1/1000 Ölçekli İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişi Uygulama İmar Planları askıya çıkarılmıştır. Anılan idari işlemin iptali istemi ile müvekkil Oda tarafından açılan dava Danıştay 6. Dairesi'nin 2011/5698 Esas sayılı dosyası kapsamında derdesttir.
3. Davalı idarenin davanın süresi içinde açılmadığı iddiası yersizdir.
4. İlk olarak, dava dilekçemizin ekinde sunulan Ankara 4. İdare Mahkemesi'nin 06.11.2009 gün, 2009/988 Esas ve 2009/1670 Karar sayılı kararı ile açılan dava süresinden önce açıldığı gerekçesi ile reddedilmiştir.
5. Anılan red kararı sonrasında 27.02.2011 günü gazetelerde çıkan haberler sonucunda (Ek 1- Ek 9) yapılan araştırma ile internet üzerinden Ek 10'da sunulan metine ulaşılmış ve anılan metinde açık bir biçimde Avrasya Tüneli Projesi'nin uygulama sözleşmesinin Şubat 2011'de imzalandığı hususunun belirtilmesi üzerine Sayın Mahkeme'nin görüşmekte olduğu dava açılmıştır.
6. Açıklanan nedenlerle, davanın süresinde açılmadığı yönündeki savunma yersiz ve dayanaksızdır.

SONUÇ VE İSTEM

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

Saygılarımızla.

Davacı

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

Vekili Av. Ş. Can Atalay

Ek 1: 24.01.2011 tarihli *Sabah* gazetesi haberi

Ek 2: 27.02.2011 tarihli *Zaman* gazetesi haberi

Ek 3: 27.02.2011 tarihli *Habertürk* gazetesi haberi

Ek 4: 27.02.2011 tarihli *Radikal* gazetesi (I) no'lu haberi

Ek 5: 27.02.2011 tarihli *Cumhuriyet* gazetesi haberi

Ek 6: 27.02.2011 tarihli *Radikal* gazetesi (II) nolu haberi

Ek 7: 27.02.2011 tarihli *Taraf* gazetesi haberi

Ek 8: 27.02.2011 tarihli *Sabah* gazetesi haberi

Ek 9: 27.02.2011 tarihli *Milliyet* gazetesi haberi

Ek 10: www.avrasyatuneli.com/yap-islet-devret.html adresli internet sitesinden 08.03.2011 tarihinde çıktı alınan yargılama konusu idari işlemin imzalanma tarihini gösterir metin

9.6.4. Ek 4: Müdahillik Dilekçesi

İstanbul 4. İdare mahkemesi

Sayın Başkanlığına

04.04.2011

DOSYA NO: 2010/2605 E.

DAVACI YANINDA KATILMA İSTEMİNDE BULUNAN: TMMOB Mimarlar Odası

İstanbul Büyükkent Şubesi

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

Kemankeş Caddesi No: 31 Karaköy İstanbul

DAVACI: TMMOB Şehir Plancıları Odası

VEKİLİ: Av. Koray CENGİZ

DAVALI: Kültür ve Turizm Bakanlığı Ankara

İSTEM KONUSU: İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi imar planı tadilatına ilişkin 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı kararın öncelikle yürütmesinin durdurulmasına takiben iptaline karar verilmesi istemi ile açılmış olan davaya davacı yanındı katılma istemidir.

AÇIKLAMALAR

1. Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Mimarlar Odası, Anayasa'nın 135. Maddesi ile 6235 ve 3458 sayılı yasalara göre kurulan TMMOB'ye bağlı, kamu kurumu niteliğinde bir meslek kuruluşudur.

Müvekkil Oda, Anayasa'nın 135 inci maddesi Sayılı Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanunu ve Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Ana Yönetmelik 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 kurallarına aykırı olan, şehircilik ilkelerine kamu yararına ve hukuka aykırı idari işlemlerin hukuka uygunluk yönünden de denetlenmesini sağlamak için davalar açmakta ve zorunlu durumlarda da suç duyurularında bulunmaktadır.

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

2. Dava konusu Koruma Bölge Kurulu Kararı ile İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından, iki üyenin bulunmadığı toplantıda bir üyenin karşı oyu ile aşağıdaki karar alınmıştır.

İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.09.2010 Tarih ve 4110 Numaralı Kararı:

"... yapılan görüşmeler sonucunda;

1. Teknik alt yapı projesi olan söz konusu projede kamu yararı göz önünde bulundurularak, yukarıda belirtilen alanlarda, İstanbul'daki üniversitelerin birinin mühendislik fakültesi, uygulamalı jeofizik anabilim dalında görevli, konusunda deneyimli uzmanlar tarafından

uygun bulunacak metotlarla (jeoradar veya jeomanyetik veya jeoelektrik) arkeojeofizik çalışması yapılmasına, sözü geçen uzmanlarca onaylanacak arkeolojik değerlendirmeleri de içeren çalışma raporlarının Kurulumuza iletilmesine, bu raporların sonuçlarına göre arkeolojik buluntu çıkma olasılığı bulunan yerlerde, olası buluntular proje gereği yapılacak olan hafriyat kotunun üzerinde kalıyor ise, bilimsel kazı niteliğindeki sistematik arkeolojik kazıların Kurulumuzca görevlendirilecek arkeolog ve sanat tarihçisi denetiminde başlatılmasına, kazı raporlarının Kurulumuza iletilmesine, kazı alanlarında inşaat faaliyetine kazı çalışmalarının bitirilmesinden sonra Kurulumuz onayı ile başlanabileceğine,

2. Havalandırma bacası yüksekliğinin 5 metreyi geçmemesinin ve baca çevresindeki hava emisyon değerlerinin standartlarda belirtilen limitlerin altında kalmasının sağlanmasına,

3. Proje güzergâhında daha önceden Kurulumuzca onaylanmış olan proje ve planlar dikkate alınarak gerektiğinde düzeltmelerin yapılmasına,

4. İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi İmar Planı Tadilatı teklifinin diğer kurulların sorumluluk alanında kalan kısımların da ilgili kurullarca uygun görülmesi halinde,

Sunulan İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi İmar Planı Tadilatı'nın, ekli paftalarda belirtilen, Kurulumuz sorumluluk alanında kalan bölümlerin uygun bulunduğuna karar verildi.”

Oysaki yargılama konusu edilen Koruma Bölge Kurulu Kararından bir yıl önce, aynı Koruma Bölge Kurulu ve kurulda görevli aynı uzman kişiler tarafından alınan başka bir kararda, davaya konu karar ile kabul edilen proje ve plan oybirliği ile reddedilmektedir. Buna göre karar metninde;

**İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun
19.08.2009 Tarih ve 3191 Numaralı Kararı**

“... konu hakkında yapılan görüşmeler sonucunda;

İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nca 2.8.1995 tarih ve 6898 sayılı kararında, Hazırlanacak koruma amaçlı imar planında, Tarihi Yarımada'nın transit trafikten arındırılması; ulaşım planlarının nâzım planlara paralel olarak gerçekleştirilmesi ve Marmara kıyısında sahilyolu ile deniz arasındaki şeridin yeşil alan olarak korunması

hususları belirtilmiştir. Ayrıca Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartları uyarınca, Kennedy Caddesi'nin Eminönü-Yenikapı arasındaki bölümündeki yoğunluğun düşürülmesi ve bu bölgede çok hızlı seyreden trafiğin azaltılması özellikle de yayanın kıyıya daha güvenli ve rahat bir şekilde inebilmesini sağlamak amacıyla, Kennedy Caddesi 2. derece yol olarak gösterilmiştir. Öneri proje raporunda ise Kennedy Caddesi, tüm bu ilkelere aykırı olarak, 1. derece yol olarak belirtilmektedir. Boğazı geçerek, Tarihi Yarımada'da yeryüzüne çıkan, İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçişine ait tünelin, yol kesiti ve ulaşım türü dikkate alındığında, iki kıta arasındaki trafik (özellikle özel araç) yükünü Tarihi Yarımada'ya taşıması toplu ulaşımı rahatlatmanın aksine araçlı ulaşımı teşvik edici olmakta ve buna bağlı olumsuzlukları (silueti bozucu, kentsel dokuyu tahrip edici etkisi ve çevre kirlenmesi) yaratması nedeniyle, Kurulumuza iletilen İmar Planı Değişikliği teklifinin uygun bulunmadığına karar verildi" denilmektedir.

Aynı Koruma Kurulu tarafından alınan iki farklı karardan da anlaşılacağı üzere; Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan dava konusu karar ile onaylanan İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesinin kanunlara, ilgili mevzuat ile koruma ilkelerine ve şehircilik esaslarına aykırı olduğu ve projenin yapılması halinde Tarihi Yarımada Kentsel ve Tarihi Sit Alanının onarılamaz şekilde zarar göreceği ortadadır. Koruma Bölge Kurulu tarafından da 19.08.2009 gün ve 3191 sayılı kararı ile bu gerçek kabul edilmekte ve mevzuata aykırılığı ile Tarihi Dokuda yaratacağı onarılamaz tahribat nedeniyle proje reddedilmektedir. Fakat çok kısa bir süre sonra, kararda bahsedilen gerekçeler ile İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesini ve imar planı tadilatını reddeden Koruma Bölge Kurulu; bir önceki gerekçelerini görmezden gelerek, bu kez bu projeyi onaylamıştır. Başta Koruma Bölge Kurulu'nun da kabul ettiği gibi, söz konusu projeyi ve imar planı değişikliğini onaylayan dava konusu karar; hukuka ve koruma ve planlama ilkeleri ile şehircilik esaslarına açıkça aykırıdır. Bu nedenlerle Koruma Bölge Kurulu'nun kendi aldığı bir önceki kararını hiçe sayan, bilimsellikten uzak, koruma ve planlama ilkelerine aykırı ve şehircilik esaslarına uygun olmayan dava konusu kararın iptali gerekmektedir.

3. Yargılama konusu karar ile İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun görev alanında kalan kısımları onaylanan İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi; İstanbul İli, Kadıköy, Üsküdar, Fatih ve Zeytinburnu İlçeleri, Kazlıçeşme ve Göztepe mevkileri arasında projelendirilmiş ve Projeye ait imar planı değişikliği bu bölgeler için geçerli olmak üzere hazırlanarak ilgili Koruma Bölge Kurullarına

sunulmuştur. Fakat İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun yetki alanında kalan ve dava konusu karar ile imar planı değişikliği onaylanan alan plansız alanda kalmakta ve geçerli bir geçiş dönemi yapılanma koşulu bulunmamaktadır.

Yargılama konusu kararda bahsedilen projenin yapılacağı, İstanbul İli, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.7.1995 tarih ve 6848 sayılı kararıyla Fatih İlçesinin tamamı ile Eminönü İlçesinin bir bölümü Kentsel ve Tarihi Sit, Eminönü İlçesi Sur-u Sultani içi (Topkapı Sarayı ve çevresi) 1. derece arkeolojik sit, Eminönü İlçesi Cankurtaran ve çevresi kentsel arkeolojik sit ilan edilen alanda yer alan; 5366 sayılı Yıpranan Tarihi ve Kültürel Taşınmaz Varlıkların Yenilenerek Korunması ve Yaşatılarak Kullanılması Hakkında Kanun'un 2. Maddesine göre, Bakanlar Kurulu'nca, 22.04.2006 tarih ve 26147 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu'nun 2006/10299 sayılı kararı, 22.06.2006 tarih ve 26206 sayılı Resmi Gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu'nun 2006/10501 sayılı kararı, 13.10.2006 tarih ve 26318 sayılı resmi gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu'nun 22.04.2006 gün ve 2006/10961 sayılı kararı, 20.07.2007 tarih ve 26588 sayılı resmi gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu'nun 2007/12375 sayılı kararı, 29.07.2007 tarih ve 26597 sayılı resmi gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu'nun 2007/12429 sayılı kararı ve 25.12.2007 tarih ve 26737 sayılı resmi gazetede yayınlanan Bakanlar Kurulu'nun 2007/12893 sayılı kararı ile "Yenileme Alanı" olarak belirlenen; İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada (Eminönü – Fatih) Koruma Amaçlı Nâzım İmar Planının uygun bulunduğuna ilişkin 26.01.2005 tarih ve 399 sayılı kararı, İstanbul 8. İdare Mahkemesi tarafından 2006/388 esas numaralı davada aldığı 29.11.2007 tarih ve 2007/2444 sayılı karar uyarınca usul yönünden iptal edilen ve İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 1/1000 ölçekli Fatih Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planının uygun bulunduğuna ilişkin 26.01.2005 tarih ve 402 sayılı kararı, İstanbul 8. İdare Mahkemesi tarafından aynı dava ve karar uyarınca usul yönünden iptal edilen, İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından 28.11.2008 gün ve 2511 sayılı karar ile geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları belirlenen ve İstanbul 7. İdare Mahkemesi'nin 2008/1649 Esas No'lu 2009/1529 Karar No'lu kararı ile geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları iptal edilen ve Kurul tarafından alınan son geçiş dönemi kararının Danıştay 6. Daire tarafından 2010/6413 Esas No'lu davada 25.10.2010 günü verilen karar ile yürütmesi durdurulan Tarihi Yarımada Sit Alanı plansız alanda kalmaktadır. Bahsi geçen mahkeme kararlarının içeriği tarafımızdan bilinse de Mahkemeniz aracılığı ile celbini talep ediyoruz.

Yargılama konusu karara konu olan bir diğer alan olan, Gayrimenkul Eski Eserler ve Anıtlar Yüksek Kurulu'nun 19.06.1981 tarih ve 12850 sayılı kararı ile Tarihi Sit Alanı olarak belirlenmiş, daha sonra alınan 27.02.1991 tarih ve 2523 sayılı, 03.03.1993 tarih ve 4447 sayılı ve 18.05.1994 tarih ve 5629 sayılı İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu kararlarıyla sınırları kesinleşmiş, 02.08.1995 tarih ve 6898 sayılı kararla Tarihi Yarımada Kentsel ve Tarihi Siti Koruma Alanı olarak tanımlanmış, 31.01.2005 tarih ve 409 sayılı İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu kararı ile güney sınırına açıklık getirilmiş ve 26.10.2005 tarih ve 1371 sayılı karar ile Sur Tecrit Bandı'nın sınır düzenlemesine son şekli verilmiş ve Tarihi Yarımada Sit Alanı ile aynı plan çalışmaları kapsamında değerlendirildiğinden Zeytinburnu Sur Tecrit Bandı da plansız alanda kalmaktadır.

Fakat Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan dava konusu karar ile Tarihi ve Kentsel Sit Alanı olan plansız bir alanda, imar planı değişikliğine onay verilerek mevzuata aykırı işlem düzenlenmektedir. Buna göre, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.7.1995 tarih ve 6848 sayılı kararıyla Fatih İlçesinin tamamı ile Eminönü İlçesinin bir bölümü Kentsel ve Tarihi Sit alanı olan, 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununa tabi bulunan, onaylı planları Mahkeme kararı ile iptal edilmiş ve geçiş dönemi yapılanma koşullarının yürütmesi durdurulmuş plansız durumdaki alanda; plan değişikliği yapılması mümkün değildir. Plan değişikliği onaylı koruma amaçlı imar planı onama sınırı içinde yapılabilecek iken, plansız bir alanda imar planı değişikliğine onay veren dava konusu Koruma Bölge Kurulu kararının geçerliliği bulunmamaktadır.

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun 17. Maddesi ve Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik hükümleri uyarınca sit alanlarında proje uygulaması yapılabilmesi ve plan değişikliğinin gerçekleştirilebilmesi için Koruma Amaçlı İmar Planının bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla koruma amaçlı imar planı bulunmayan ve geçiş dönemi yapılanma koşulları iptal edilen alanda, dava konusu karar ile proje onayı yapılması ve plan değişikliğine izin verilmesi açıkça hukuka aykırıdır.

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun eki olan Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmeliğin 11. Maddesinde ise Koruma amaçlı imar planı değişikliği şu şekilde tanımlanmaktadır: "*Koruma amaçlı imar planlarında*

yapılacak değişiklikler, revizyon ve ilaveler de yukarıda belirtilen usullere tabidir. Bu Yönetmeliğin 5 inci maddesine göre Bakanlık tarafından yaptırılan koruma amaçlı imar planlarında değişiklik, revizyon ve ilave yapılması durumunda Bakanlığın görüşü de alınır. Koruma amaçlı imar planlarında sit alanının bütünü olumsuz etkileyecek, mevcut korunması gerekli değerleri bozacak ya da yok edecek, geleneksel kentsel doku özelliklerini olumsuz yönde değiştirecek yeni işlev dönüşümlerine ilişkin plan değişikliği yapılamaz.”

Buna göre 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun 17. Maddesi ve Kanunun eki olan Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik hükümleri uyarınca, Koruma Bölge Kurulu tarafından projenin değerlendirilmesi için; öncelikle söz konusu alanda plan çalışmalarının onaylanması gerekmektedir. Koruma amaçlı imar planı yapılmadan sit alanında uygulamaya izin verilmesi, ilgili kanun hükümlerine açıkça aykırı olacaktır. Bu nedenlerle ilgili mevzuata aykırı olarak İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi imar planı tadilatına ilişkin 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı kararın ivedilikle yürütmesinin durdurulması ve iptali gerekmektedir.

4. Yargılama konusu karar ile Çevresel Etki Değerlendirmesi yapılması gereken projenin, Çevresel Etki Değerlendirme Raporu hazırlanmadan uygulanmasına onay verilmiştir. Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliğinden muaf olduğu, Çevre ve Orman Bakanlığınca belirtilen projenin etkilerine bakıldığında, Yönetmelik hükümleri gereği ÇED Yönetmeliği kapsamında olması gerekirken; bu kapsam dışında tutulması ve Koruma Bölge Kurulu'nun ÇED Raporu olmadan proje hakkında karar alması hukuka aykırıdır. Yapılan bilimsel araştırmalar ve benzer projelere ilişkin yurt dışı deneyimleri, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesinin telafisi mümkün olmayacak bir çevresel risk taşıdığını göstermektedir. ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulması gerektiği açık olmasına rağmen, Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Havameydanları İnşaatı (DLH) ve Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından projenin ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulmaması; Merkezi yönetim tarafından yapılması planlanan projenin, hem ortaya çıkaracağı çevresel risklerin çok yüksek olacağı öngörüsünün yersiz olmadığını, hem de bu projenin gerekli çevresel etki analizlerinin yeterli düzeyde yapılmadığını göstermektedir. Koruma Bölge Kurulu ise böylesi bir projede ÇED raporu olmadan aldığı karar ile hukuka aykırı işlem düzenlemiştir. Bu nedenle dava konusu karar, projenin Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliğinden

muaf olduğu söylemi ile bu kapsam dışında bırakılarak onaylanmasına neden olduğundan; hukuka aykırıdır ve ivedilikle yurütmesinin durdurulması ve iptali gerekmektedir.

Yargılama konusu karar ile uygun bulunan Proje ve İmar Planı Değişikliği kapsamında, Tarihi Yarımada Kentsel ve Tarihi Sit Alanı ve Tarihi sit alanı Zeytinburnu Sur Tecrit Bandı içerisinde; yol genişletme çalışmaları, havalandırma bacaları, kavşaklar, U – dönüşleri ve yaya geçişleri yapıldığı görölmektedir. Buna göre plan kararlarında yer alan 1. Kısım – Avrupa Tarafı Yol ve Kavşak Düzenlemeleri başlığı altında, proje ile; Yol, yanyol ve otopark düzenlemeleri, Kazlıçeşme U-dönüşü (altgeçit), Kocamustafa Paşa U-dönüşü (altgeçit), Samatya U-dönüşleri (2 altgeçit), Yenikapı Altgeidi, Yenikapı U-dönüşü (altgeçit), Kumkapı Kavşağı (altgeçit), Yaya altgeitleri (2 adet), Yaya üstgeitleri (3 adet) yapılacağı belirtilmektedir.

Koruma Bölge Kurulu tarafından dava konusu karar ile kabul edilen proje ve imar planı tadilatı, her ne kadar Mahkemelerce, bölgenin Koruma Amaçlı İmar Planları ve geçiş dönemi yapılanma koşulları yürürlükten kaldırılmış olsa da, bu iptal edilen planlar üzerinde gerçekleştirilmiştir. İmar planı değişikliği ve üzerinde yapıldığı, meriyette olmayan Eminönü - Fatih Koruma Amaçlı İmar Planları karşılaştırıldığında; plan değişikliğinin bu planları tamamen göz ardı ederek hazırlandığı ve imar planlarının getirdiği kararlar açısından uyumsuzluk yarattığı görölmektedir. Bu anlamda değişiklik yaptığı meriyette olmayan planlarla bile uyumlu olmayan bir plan çalışmasını onaylayan kurul kararının hukuka, koruma ve planlama ilkeleri ile şehircilik esaslarına aykırı olduğu açıkça ortadadır.

İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi ile imar planı değişikliğinde, proje güzergâhının Tarihi Yarımada ve burada yer alan tarihi mirası etkilemediği belirtilirken, proje raporlarında yer alan bu sonuca nasıl varıldığı ise anlaşılamamaktadır. Üst ölçekli planlarda ve İstanbul için hazırlanan tüm rapor çalışmalarında, İstanbul'da trafik sorununun raylı ulaşım sistemleri ve deniz ulaşımı yatırımları ile özölebileceği belirtilirken; Tarihi Yarımada gibi araç trafiğine kapatılması önerilen ve plan çalışmalarında bugüne kadar bu görüşün sürekli savunulduğu bir alanda, mevcut araç sayısının ileride artacağı söylemi ile yapılmak istenen projenin trafiğin çözümüne hiçbir katkısı olmayacaktır. Tersine araç trafiğinden arındırılmaya çalışılan bir alanda, dava konusu karar ile onaylanan proje sonucu; lastik tekerlekli araç ulaşımı arttırılarak kentsel ve tarihi sit alanı olan Tarihi Yarımada yok olmaya yüz tutacak, yaya ulaşımı ve turistik faaliyetler olumsuz yönde etkilenecektir.

Bu savımızı destekleyecek şekilde, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 02.08.1995 tarih ve 6898 sayılı kararında yer alan ve Planlamaya Yönelik Öneriler başlığı altında bulunan *“Hazırlanacak koruma amaçlı imar planında Tarihi Yarımada'nın transit trafikten arındırılmasına; ulaşım planlarının nâzım planlara paralel olarak gerçekleştirilmesine”* ve *“Marmara kıyısında sahiyolu ile deniz arasındaki şeridin yeşil alan olarak korunmasına”* hükmü; dava konusu karar ile düzenlenen işlemin uygunsuzluğunu bir kez daha göstermek adına oldukça önemlidir.

5. Ayrıca yargılama konusu karar ile uygun bulunan proje ve imar planı değişikliğinde Kennedy Caddesi, İstanbul ulaşım sisteminde 1. derece yol olarak belirtilirken; iptal edilen Tarihi Yarımada Nâzım İmar Planı raporunda 6.4.5.1.3 Plan Dönemi Ulaşım Seçenekleri başlığı altında, *“Kennedy Caddesi'nin 2. derece yol olarak belirlendiği, amacın sahil yolunun Yenikapı'dan sonraki bölümündeki yoğunluğun düşürülmesi ve bu bölgede çok hızlı seyreden trafiğin azaltılması ve de yayanın sahile daha güvenli bir şekilde inebilmesini sağlamak”* şeklinde bir hüküm getirilerek, Tarihi Yarımada kentsel sit alanının korunması adına yolun kademeli olarak araç trafiğine kapatılması planlanmaktadır. Oysa ki koruma bilincinden tamamen uzak ve nereden geldiği belli olmayan argümanlar ile korunması gerekli yapıya zarar vermeyeceği söylenen İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi ve imar planı tadilatı, bu kararın tersine cadde üzerindeki araç trafiğini arttırmaktadır. Buradan da anlaşıldığı üzere, davaya konu Koruma Bölge Kurulu kararının onay verdiği proje ve imar planı nedeniyle korunması gerekli kültür varlıklarımız onarılamaz şekilde zarar görecektir ve kamu zarara uğratılacaktır. Bu nedenlerle söz konusu kararın bir an önce iptali gerekmektedir.

6. Yargılama konusu İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi imar planı tadilatına ilişkin 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı karar ile uygun bulunan projenin, mevcut ulaşım ihtiyacı ve tarihi dokuda yaratacağı tahribat ile birlikte değerlendirildiğinde; koruma ve planlama ilkeleri ile şehircilik esaslarına aykırı olduğu açıkça görülmektedir. Proje alanında sabah zirve saatlerinde Bakırköy'den Sarayburnu yönüne doğru olan mevcut trafik akımı, önerilen proje sonrasında Anadolu'dan Avrupa yakasına yönelecek olan yeni ve yoğun bir trafik akımı ile birleşerek, Tarihi Yarımada ve yakın çevresinde mevcut karayolu ağının ve taşıma kapasitelerinin artmasına neden olacaktır. Günümüzde kentin iki yakası arasında yapılan boğaz geçişlerinin % 72'si sabah zirve saatlerde Anadolu yakasından Avrupa yakası yönüne yapıldığından, Bakırköy'den sahil boyunca gelen trafikle birlikte bu yönde ciddi bir

trafik akımı söz konusudur. Sahil koridoru boyunca artması muhtemel bu trafik yoğunluğunun yaratacağı cazibe eksenini, Tarihi Yarımada bütününde ve özellikle sahil kesimi ile etkileşim halindeki bölgelerde, yaya erişimini ve toplu ulaşımı geri plana iten, özel araç kullanımını teşvik edici bir etki ortaya koyacaktır.

7. Yargılama konusu proje güzergâhının paralelinde yer alan ve birkaç yıl içinde hizmete açılacak olan Marmaray Projesi'nin bir günde yaklaşık 1 milyon yolcu geçirme kapasitesi, dava konusu projenin günlük toplam 150-160 binlik yolcu geçirme kapasitesini de taşıma niteliğine sahip olduğundan, önerilen karayolu tünel geçişinin ulaşım bakımından insan odaklı bir taşıma niteliği ve önceliği bulunmamaktadır.

Gerek Tarihi Yarımada içindeki, gerekse sahil ve çevresindeki yol ağının yetersizlikleri dikkate alındığında, ulaşım hiyerarşisinde 2. derece öneme sahip sahil yolunun tünel hattına uyumlu hale gelebilmesi (otoyol niteliği kazanması) için projede önerilen takviye kavşak ve yol düzenlemelerinin ihtiyaca yanıt veremeyeceği ve Avrupa yakasında proje hattının yükünü dağıtacak yeni otoyol bağlantılarına ihtiyaç duyulacağı, bağımsız karayolu ulaşım uzmanlarınca öngörülmektedir. Bu ihtiyaçla dava konusu karar ile onaylanan projenin inşaat, yapım maliyeti ve fiziksel etkilerini de arttırıcı bir durum yaratılacaktır.

Proje sonrasında 1. derece öneme sahip olacak olan Kennedy Caddesi'nin yaratacağı çekim etkisi ve erişim üstünlüğü, bu yolun yakın çevresinde ulusal ve uluslar arası pek çok yeni yatırımın şekillenmesine ve hem nüfus hem de yapılaşma üzerinde yoğunluk arttırıcı bir etki yaratılmasına neden olacaktır. Öte yandan Tarihi Yarımada'nın gerek silüetini gerekse yaya odaklı dolaşım ve toplu taşımaya dayalı ulaşım yaklaşımlarını yakın gelecekte tehdit edecek olan bu olası yeni yatırım potansiyeli, koruma planları ve kararlarını da zorlayıcı koşullar yaratacaktır.

Projeyle sahil yolundaki hemzemin (sinyalize) geçişlerin köprülülük kavşaklar şeklinde dönüştürülmesi ve mevcut yol altyapısının ek şeritlerle otoyol düzeyine çıkartılması; hem Tarihi Yarımada'nın, hem de yakın yerleşimlerde yaşayanların sahil kesimindeki rekreatif (eğlence-dinlenme) amaçlı alanlarla ve denizle olan organik bağımlılığını zayıflatacak ve yaya erişimlerini azaltacaktır.

8. Yedikule Hisarı'nın güneyindeki sahil kesiminde yer alan sur kalıntılarının yol genişletme çalışmaları sonrasında gidiş ve geliş istikametli yeni yol güzergâhları arasında kalması söz

konusudur. Anıt eser niteliğindeki bu yapıların yaya erişiminin zayıflatılması ve tarihsel bütünlük alanından izole edilecek olması koruma ilkeleri bakımından savunulamaz bir durum ortaya koymaktadır. Bu nedenlerle, dava konusu İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi ve imar planı tadilatına ilişkin 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı karar, koruma ve planlama ilkeleri ile şehircilik esaslarına açıkça aykırıdır.

9. Öte yandan, yargılama konusu karar ile uygun bulunan projede, biri Anadolu Yakası'nda (Selimiye Kışlası'nın doğu kulesi karşısında) ve diğeri Avrupa Yakası'nda (Sultanahmet-Çatladıkapı önünde) iki adet havalandırma bacası öngörülmektedir. Zeminden yüksekliği 5 metre (25 metresi de yerin altında kalacak şekilde) ve şaft alanı 12 m² olarak belirtilen havalandırma bacaları, uygulamaya geçmiş benzer tünel örnekleri ile karşılaştırıldığında ve bağımsız ulaşım uzmanlarınca yapılan hesaplamalara bakıldığında gerçekçi görülmemektedir. Dünya'nın çeşitli ülkelerindeki benzer tünel uygulamaları –tarihi sit alanları içinde veya yakınında olsa dahi- ağırlıklı olarak 30-45 metre aralığında yüksekliklere sahipken, dava konusu karar ile uygun bulunan projede önerilen tünel-baca ilişkisi ve bacanın yeryüzü üzerindeki yüksekliğine bir başka uygulamada rastlanmamıştır.

Karayolu tünellerinde yüksek baca seviyelerinin temel nedeni, zehirli gaz ve parçacık salınımlarının insan sağlığı için yeterli mesafelerde havaya karışarak dağılmasını sağlamaktır ve bu da baca yüksekliği ile doğru orantılıdır. Bağımsız uzmanlarca yapılan teknik hesaplamalar, dava konusu proje özelliklerinin iki adet 40 metrelik havalandırma bacası gerektirdiğini ortaya koymaktadır. Bu nitelikteki bacaların her iki yakada da gerek tarihi dokuyu, gerekse öngörünüm alanlarında silueti bozucu etkisi dikkate alındığında, önerilen projedeki 5 metre yüksekliğindeki baca kabullerinin uygulama sürecinde çeşitli teknik gerekçelerle artacağı, koruma ve şehircilik ilkeleriyle bağdaşmayacak nitelik kazanacağı açıktır. Tünel bacalarından açığa çıkacak yoğun egzost (hidrokarbonlar (HC), azot oksitler (NOX) ve karbon monoksit (CO) içermektedir) salımı ve yaratacağı olası asit yağmurlarının, yakın çevredeki tarihi ve kültürel yapılar (Avrupa yakasında Ayasofya Müzesi, Sultanahmet Camii, Küçük Ayasofya Camii, Topkapı Sarayı; Anadolu yakasında Selimiye Kışlası, Marmara Üni. Tıp Fakültesi ve Gata Haydarpaşa Askeri Hastanesi) üzerinde yaratacağı yıpratıcı etkiler yanında, hakim rüzgarların da etkisiyle hava ve yaşam kalitesini düşürecek ve insan sağlığını tehdit edecektir.

10. Bağımsız ulaşım uzmanları ve Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nün otoyol mühendisliği birimi uzmanlarınca da ulaşım bakımından tercih edilmemesi gereken bir proje olarak değerlendirilen davaya konu karar ile uygun bulunan proje, tarihi yarımada ve yakın çevresinde geri dönülmez kalıcı sorunlara neden olacaktır. Projenin uygulanması halinde bu sorunların çözümü için gelecekte, hem ekonomik, hem de çevresel açıdan daha maliyetli ek çözüm projelerinin yapılması gerekecektir. Ayrıca projenin sorumlu kurumu olan T.C. Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava meydanları İnşaatı (DLH) Genel Müdürlüğü'nün bugüne kadar karayolu tüneli yapma ve işletme tecrübesinin olmayışı, önerilen projenin hangi titizlikle ve tecrübeye dayalı yapıldığı sorusuna tutarlı bir yanıt da sunamamaktadır. Bu nedenlerle, bilimsel bir çalışma olmadan ve gerekli hassasiyet gösterilmeden Koruma Bölge Kurulu onayına sunulan projeye ilişkin dava konusu, İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 20.09.2010 gün ve 4110 sayılı kararının iptali gerekmektedir. Ayrıca yukarıda da bahsedildiği gibi, projeye dair dava konusu karar ile uygun bulunan imar planı değişikliği; İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nca 19.08.2009 tarih ve 3191 numaralı karar ile uygun bulunmamıştır.

11. Ancak, bu kararda atıfta bulunan ve projenin red gerekçeleri arasında yer alan gerekçelerden hiç birinin düzeltilmesi yapılmamasına, fiziksel ve teknik başka bir iyileştirme önerilmemesine rağmen; aynı Koruma Bölge Kurulunun 20.09.2010 tarih ve 4110 numaralı kararı ile projeyi içeren imar planı tadilatını uygun görmesi, *“Koruma Kurulları'nın yasaları gereği sadece koruma yararı varsa geçmiş kararlarını değiştirebilme”* yetkisiyle çelişmektedir. Bu nedenle yukarıda bahsedildiği gibi Kurul kararı kamu yararı gözetmeden ve hukuka aykırı bir şekilde düzenlenmiştir. Kamu yararı ihlallerine baktığımızda ise, kamunun dava konusu karar ile onaylanan proje sonucunda çok ciddi kayıplarının olacağı görülmektedir. Dava konusu projeye Kennedy Caddesi boyunca yapılacak yol genişletme ve diğer düzenleme çalışmalarında 1250 adet 30-50 cm. çapındaki tescilli ağacın kesilecek olması, Tarihi Yarımada ve sahil kuşağındaki doğal değerlerin sürekliliği ve koruma ilkeleriyle çelişen bir durum ortaya koymaktadır.

12. Birleşmiş Milletler Eğitim Bilim ve Kültür Kurumu (UNESCO) tarafından 1985 yılından bu yana Dünya Miras Listesi'nde yer alan Tarihi Yarımada'nın dava konusu proje ile birlikte risk altına gireceği ve olumsuz-yıkıcı etkilere maruz kalacağı UNESCO'nun 31 Aralık 2008 tarih'inde ilgili kamu kurumları ve Tarihi Yarımada Alan Yönetimi Başkanlığı'na gönderdiği

resmi yazıda açık bir şekilde ifade edilmektedir. Yetersiz ve yanlış koruma uygulamaları (Sulukule'deki kentsel Dönüşüm Projesi gibi) ve uygulanmaya çalışılan ulaşım projeleri (Haliç Metro Köprüsü gibi) nedeniyle Tarihi Yarımada'nın UNESCO'nun Tehlike Altındaki Dünya Miras Listesi'ne girme ihtimalinin giderek artması, dava konusu karar sonucu onaylanan proje ile birlikte daha da artacak ve İstanbul'un uluslararası kamuoyunda saygınlığını zedeleyerek, başarısız bir kültür yönetimi örneği olarak gösterilecektir

SONUÇ VE İSTEM

Yukarıda açıklanan nedenlerle öncelikle davacı yan yanında davaya kabulümüze ve yargılama konusu idari işlemin iptaline karar verilmesini talep ederiz.

Saygılarımızla.

Davacı Yanında Davaya Katılma Talebinde Bulunan TMMOB Mimarlar Odası İstanbul
Büyükkent Şubesi

Vekili Av. Ş. Can Atalay

Ek: Vekâletname

9.6.5. Ek 5: Müdahillik Dilekçesi

İstanbul 9. İdare Mahkemesi

Sayın Başkanlığına

25.05.2011

DOSYA NO: 2011/361 E.

DAVACI YANINDA KATILMA İSTEMİNDE BULUNAN: TMMOB Mimarlar Odası
İstanbul Büyükkent Şubesi

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

Kemankeş Caddesi No: 31 Karaköy İstanbul

DAVACI: TMMOB Şehir Plancıları Odası

VEKİLİ: Av. Koray CENGİZ

DAVALI: Kültür ve Turizm Bakanlığı Ankara

İSTEM KONUSU: İstanbul Yenileme Alanları Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi imar planı tadilatına ilişkin 11.10.2010 gün ve 1817 sayılı kararın öncelikle *yürütmesinin durdurulmasına* takiben *iptaline* karar verilmesi istemi ile açılmış olan davaya davacı yanındı katılma istemidir.

AÇIKLAMALAR

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Mimarlar Odası, Anayasa'nın 135. Maddesi ile 6235 ve 3458 sayılı yasalara göre kurulan TMMOB'ye bağlı, kamu kurumu niteliğinde bir meslek kuruluşudur.

Müvekkil Oda, Anayasa'nın 135 inci maddesi Sayılı Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanunu ve Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Ana Yönetmelik 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 kurallarına aykırı olan, şehircilik ilkelerine kamu yararına ve hukuka aykırı idari işlemlerin hukuka uygunluk yönünden de denetlenmesini sağlamak için davalar açmakta ve zorunlu durumlarda da suç duyurularında bulunmaktadır.

Anayasa, kanun ve oda yönetmeliklerinde belirtildiği gibi Müvekkil Oda, mesleğin ve meslektaşların hak ve çıkarlarını korumak, kentlerin planlama esaslarına, şehircilik ilkelerine ve kamu yararına uygun yapılmasını denetlemek, bu konudaki eksiklikleri, yanlışlıkları ortadan kaldırmak için gerekli çalışmaları yapmakla yükümlüdür.

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun 17. Maddesi ve Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik hükümleri uyarınca sit alanlarında proje uygulaması yapılabilmesi ve plan değişikliğinin gerçekleştirilebilmesi için Koruma Amaçlı İmar Planının bulunması gerekmektedir. Dolayısıyla koruma amaçlı imar

planı bulunmayan ve geçiş dönemi yapılanma koşulları iptal edilen alanda, dava konusu karar ile proje onayı yapılması ve plan değişikliğine izin verilmesi açıkça hukuka aykırıdır.

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun eki olan Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmeliğin 11. Maddesinde ise Koruma amaçlı imar planı değişikliği şu şekilde tanımlanmaktadır: *“Koruma amaçlı imar planlarında yapılacak değişiklikler, revizyon ve ilaveler de yukarıda belirtilen usullere tabidir. Bu Yönetmeliğin 5 inci maddesine göre Bakanlık tarafından yaptırılan koruma amaçlı imar planlarında değişiklik, revizyon ve ilave yapılması durumunda Bakanlığın görüşü de alınır. Koruma amaçlı imar planlarında sit alanının bütünü olumsuz etkileyecek, mevcut korunması gerekli değerleri bozacak ya da yok edecek, geleneksel kentsel doku özelliklerini olumsuz yönde değiştirecek yeni işlev dönüşümlerine ilişkin plan değişikliği yapılamaz.”* Buna göre 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun 17. maddesi ve Kanunun eki olan Koruma Amaçlı İmar Planları ve Çevre Düzenleme Projelerinin Hazırlanması, Gösterimi, Uygulaması, Denetimi ve Müelliflerine İlişkin Usul ve Esaslara Ait Yönetmelik hükümleri uyarınca, Koruma Bölge Kurulu tarafından projenin değerlendirilmesi için; öncelikle söz konusu alanda plan çalışmalarının onaylanması gerekmektedir. Koruma amaçlı imar planı yapılmadan sit alanında uygulamaya izin verilmesi, ilgili kanun hükümlerine açıkça aykırı olacaktır.

Yargılama konusu karar ile Çevresel Etki Değerlendirmesi yapılması gereken projenin, Çevresel Etki Değerlendirme Raporu hazırlanmadan uygulanmasına onay verilmiştir. Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliğinden muaf olduğu, Çevre ve Orman Bakanlığınca belirtilen projenin etkilerine bakıldığında, Yönetmelik hükümleri gereği ÇED Yönetmeliği kapsamında olması gerekirken; bu kapsam dışında tutulması ve Koruma Bölge Kurulu'nun ÇED Raporu olmadan proje hakkında karar alması hukuka aykırıdır. Yapılan bilimsel araştırmalar ve benzer projelere ilişkin yurt dışı deneyimleri, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesinin telafisi mümkün olmayacak bir çevresel risk taşıdığını göstermektedir. ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulması gerektiği açık olmasına rağmen, Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Havameydanları İnşaatı (DLH) ve Çevre ve Orman Bakanlığı tarafından projenin ÇED Yönetmeliği'ne tabi tutulmaması; Merkezi yönetim tarafından yapılması planlanan projenin, hem ortaya çıkaracağı çevresel risklerin çok yüksek olacağı öngörüsünün yersiz olmadığını, hem de bu projenin gerekli çevresel etki

analizlerinin yeterli düzeyde yapılmadığını göstermektedir. Yenileme Kurulu ise böylesi bir projede ÇED raporu olmadan aldığı karar ile hukuka aykırı işlem düzenlemiştir. Bu nedenle dava konusu karar, projenin Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED) Yönetmeliğinden muaf olduğu söylemi ile bu kapsam dışında bırakılarak onaylanmasına neden olduğundan; hukuka aykırıdır ve ivedilikle yürütmesinin durdurulması ve iptali gerekmektedir.

Yargılama konusu karar ile uygun bulunan Proje ve İmar Planı Değişikliği kapsamında, Tarihi Yarımada Kentsel ve Tarihi Sit Alanı ve Tarihi sit alanı Zeytinburnu Sur Tecrit Bandı içerisinde; yol genişletme çalışmaları, havalandırma bacaları, kavşaklar, U – dönüşleri ve yaya geçişleri yapıldığı görülmektedir. Buna göre plan kararlarında yer alan 1. Kısım – Avrupa Tarafı Yol ve Kavşak Düzenlemeleri başlığı altında, proje ile; Yol, yanyol ve otopark düzenlemeleri, Kazlıçeşme U-dönüşü (altgeçit), Kocamustafa Paşa U-dönüşü (altgeçit), Samatya U-dönüşleri (2 altgeçit), Yenikapı Altgeçidi, Yenikapı U-dönüşü (altgeçit), Kumkapı Kavşağı (altgeçit), Yaya altgeçitleri (2 adet), Yaya üstgeçitleri (3 adet) yapılacağı belirtilmektedir.

Koruma Bölge Kurulu tarafından dava konusu karar ile kabul edilen proje ve imar planı tadilatı, her ne kadar Mahkemelerce, bölgenin Koruma Amaçlı İmar Planları ve geçiş dönemi yapılanma koşulları yürürlükten kaldırılmış olsa da, bu iptal edilen planlar üzerinde gerçekleştirilmiştir. İmar planı değişikliği ve üzerinde yapıldığı, meriyette olmayan Eminönü - Fatih Koruma Amaçlı İmar Planları karşılaştırıldığında; plan değişikliğinin bu planları tamamen göz ardı ederek hazırlandığı ve imar planlarının getirdiği kararlar açısından uyumsuzluk yarattığı görülmektedir. Bu anlamda değişiklik yaptığı meriyette olmayan planlarla bile uyumlu olmayan bir plan çalışmasını onaylayan kurul kararının hukuka, koruma ve planlama ilkeleri ile şehircilik esaslarına aykırı olduğu açıkça ortadadır.

İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi ile imar planı değişikliğinde, proje güzergâhının Tarihi Yarımada ve burada yer alan tarihi mirası etkilemediği belirtilirken, proje raporlarında yer alan bu sonuca nasıl varıldığı ise anlaşılamamaktadır. Üst ölçekli planlarda ve İstanbul için hazırlanan tüm rapor çalışmalarında, İstanbul'da trafik sorununun raylı ulaşım sistemleri ve deniz ulaşımı yatırımları ile çözülebileceği belirtilirken; Tarihi Yarımada gibi araç trafiğine kapatılması önerilen ve plan çalışmalarında bugüne kadar bu görüşün sürekli savunulduğu bir alanda, mevcut araç sayısının ileride artacağı söylemi ile yapılmak istenen projenin trafiğin çözümüne hiçbir katkısı olmayacaktır. Tersine araç trafiğinden arındırılmaya çalışılan bir alanda, dava konusu karar ile onaylanan proje sonucu; lastik tekerlekli araç

ulaşımı arttırılarak kentsel ve tarihi sit alanı olan Tarihi Yarımada yok olmaya yüz tutacak, yaya ulaşımı ve turistik faaliyetler olumsuz yönde etkilenecektir.

Bu savımızı destekleyecek şekilde, İstanbul I Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 02.08.1995 tarih ve 6898 sayılı kararında yer alan ve Planlamaya Yönelik Öneriler başlığı altında bulunan *“Hazırlanacak koruma amaçlı imar planında Tarihi Yarımada'nın transit trafikten arındırılmasına; ulaşım planlarının nâzım planlara paralel olarak gerçekleştirilmesine”* ve *“Marmara kıyısında sahiyolu ile deniz arasındaki şeridin yeşil alan olarak korunmasına”* hükmü; dava konusu karar ile düzenlenen işlemin uygunsuzluğunu bir kez daha göstermek adına oldukça önemlidir.

Sabah zirve saatlerinde Bakırköy'den Sarayburnu yönüne doğru olan mevcut trafik akımı, önerilen proje sonrasında Anadolu'dan Avrupa yakasına yönelecek olan yeni ve yoğun bir trafik akımı ile birleşerek, tarihi yarımada ve yakın çevresinde mevcut karayolu ağının ve taşıma kapasitelerinin artmasına neden olacaktır. Günümüzde kentin iki yakası arasında yapılan boğaz geçişlerinin % 72'si sabah zirve saatlerde Anadolu yakasından Avrupa yakası yönüne yapıldığından, Bakırköy'den sahil boyunca gelen trafikle birlikte bu yönde ciddi bir trafik akımı söz konusudur. Sahil koridoru boyunca artması muhtemel bu trafik yoğunluğunun yaratacağı cazibe eksenini, Tarihi Yarımada bütününde ve özellikle sahil kesimi ile etkileşim halindeki bölgelerde, yaya erişimini ve toplu ulaşımı geri plana iten, özel araç kullanımını teşvik edici bir etki ortaya koyacaktır.

Yargılama konusu idari işlemin konusu olan güzergâhın paralelinde yer alan ve birkaç yıl içinde hizmete açılacak olan Marmaray Projesi'nin bir günde yaklaşık 1 milyon yolcu geçirme kapasitesi, dava konusu projenin günlük toplam 150-160 binlik yolcu geçirme kapasitesini de taşıma niteliğine sahip olduğundan, önerilen karayolu tünel geçişinin ulaşım bakımından insan odaklı bir taşıma niteliği ve önceliği bulunmamaktadır.

Gerek tarihi yarımada içindeki, gerekse sahil ve çevresindeki yol ağının yetersizlikleri dikkate alındığında, ulaşım hiyerarşisinde 2. derece öneme sahip sahil yolunun tünel hattına uyumlu hale gelebilmesi (otoyol niteliği kazanması) için projede önerilen takviye kavşak ve yol düzenlemelerinin ihtiyaca yanıt veremeyeceği ve Avrupa yakasında proje hattının yükünü dağıtacak yeni otoyol bağlantılarına ihtiyaç duyulacağı, bağımsız karayolu ulaşım uzmanlarınca öngörülmektedir. Bu ihtiyaçla dava konusu karar ile onaylanan projenin inşaat, yapım maliyeti ve fiziksel etkilerini de arttırıcı bir durum yaratılacaktır.

Anılan idari işlemin uygun bulunduğu uygulama sonrasında 1. derece öneme sahip olacak olan Kennedy Caddesi'nin yaratacağı çekim etkisi ve erişim üstünlüğü, bu yolun yakın çevresinde ulusal ve uluslar arası pek çok yeni yatırımın şekillenmesine ve hem nüfus hem de yapılaşma üzerinde yoğunluk artırıcı bir etki yaratılmasına neden olacaktır. Öte yandan Tarihi Yarımada'nın gerek silüetini gerekse yaya odaklı dolaşım ve toplu taşımaya dayalı ulaşım yaklaşımlarını yakın gelecekte tehdit edecek olan bu olası yeni yatırım potansiyeli, koruma planları ve kararlarını da zorlayıcı koşullar yaratacaktır.

“Proje” ile sahil yolundaki hemzemin (sinyalize) geçişlerin köprülü kavşaklar şeklinde dönüştürülmesi ve mevcut yol altyapısının ek şeritlerle otoyol düzeyine çıkartılması; hem Tarihi Yarımada'nın, hem de yakın yerleşimlerde yaşayanların sahil kesimindeki rekreatif (eğlence-dinlenme) amaçlı alanlarla ve denizle olan organik bağımlı zayıflatacak ve yaya erişimlerini azaltacaktır.

Öte yandan, yargılama konusu karar ile uygun bulunan projede, biri Anadolu Yakası'nda (Selimiye Kışlası'nın doğu kulesi karşısında) ve diğeri Avrupa Yakası'nda (Sultanahmet-Çatladıkapı önünde) iki adet havalandırma bacası öngörülmektedir. Zeminden yüksekliği 5 metre (25 metresi de yerin altında kalacak şekilde) ve şaft alanı 12 m² olarak belirtilen havalandırma bacaları, uygulamaya geçmiş benzer tünel örnekleri ile karşılaştırıldığında ve bağımsız ulaşım uzmanlarınca yapılan hesaplamalara bakıldığında gerçekçi görülmemektedir. Dünya'nın çeşitli ülkelerindeki benzer tünel uygulamaları –tarihi sit alanları içinde veya yakınında olsa dahi- ağırlıklı olarak 30-45 metre aralığında yüksekliklere sahipken, dava konusu karar ile uygun bulunan projede önerilen tünel-baca ilişkisi ve bacanın yeryüzü üzerindeki yüksekliğine bir başka uygulamada rastlanmamıştır.

Karayolu tünellerinde yüksek baca seviyelerinin temel nedeni, zehirli gaz ve parçacık salınımlarının insan sağlığı için yeterli mesafelerde havaya karışarak dağılmasını sağlamaktır ve bu da baca yüksekliği ile doğru orantılıdır. Bağımsız uzmanlarca yapılan teknik hesaplamalar, dava konusu proje özelliklerinin iki adet 40 metrelik havalandırma bacası gerektirdiğini ortaya koymaktadır Bu nitelikteki bacaların her iki yakada da gerek tarihi dokuyu, gerekse öngörünüm alanlarında silüeti bozucu etkisi dikkate alındığında, önerilen projedeki 5 metre yüksekliğindeki baca kabullerinin uygulama sürecinde çeşitli teknik gerekçelerle artacağı, koruma ve şehircilik ilkeleriyle bağdaşmayacak nitelik kazanacağı açıktır. Tünel bacalarından açığa çıkacak yoğun egzoz (hidrokarbonlar (HC), azot oksitler (NOX) ve karbon monoksit (CO) içermektedir) salımı ve yaratacağı olası asit yağmurlarının,

yakın çevredeki tarihi ve kültürel yapılar (Avrupa yakasında Ayasofya Müzesi, Sultanahmet Camii, Küçük Ayasofya Camii, Topkapı Sarayı; Anadolu yakasında Selimiye Kışlası, Marmara Üni. Tıp Fakültesi ve Gata Haydarpaşa Askeri Hastanesi) üzerinde yaratacağı yıpratıcı etkiler yanında, hakim rüzgarların da etkisiyle hava ve yaşam kalitesini düşürecek ve insan sağlığını tehdit edecektir.

Bağımsız ulaşım uzmanları ve Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nün otoyol mühendisliği birimi uzmanlarınca da ulaşım bakımından tercih edilmemesi gereken bir proje olarak değerlendirilen davaya konu karar ile uygun bulunan proje, Tarihi Yarımada ve yakın çevresinde geri dönülmez kalıcı sorunlara neden olacaktır. Projenin uygulanması halinde bu sorunların çözümü için gelecekte, hem ekonomik, hem de çevresel açıdan daha maliyetli ek çözüm projelerinin yapılması gerekecektir. Ayrıca projenin sorumlu kurumu olan TC Ulaştırma Bakanlığı Demiryolları Limanlar ve Hava meydanları İnşaatı (DLH) Genel Müdürlüğü'nün bugüne kadar karayolu tüneli yapma ve işletme tecrübesinin olmayışı, önerilen projenin hangi titizlikle ve tecrübeye dayalı yapıldığı sorusuna tutarlı bir yanıt da sunamamaktadır. Bu nedenlerle, bilimsel bir çalışma olmadan ve gerekli hassasiyet gösterilmeden Koruma Bölge Kurulu onayına sunulan projeye ilişkin dava konusu, İstanbul Yenileme Alanları Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu tarafından alınan, İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Geçiş Tüneli Projesi imar planı tadilatına ilişkin 11.10.2010 gün ve 1817 sayılı kararın iptali gerekmektedir.

Birleşmiş Milletler Eğitim Bilim ve Kültür Kurumu (UNESCO) tarafından 1985 yılından bu yana Dünya Miras Listesi'nde yer alan Tarihi Yarımada'nın dava konusu proje ile birlikte risk altına gireceği ve olumsuz-yıkıcı etkilere maruz kalacağı UNESCO'nun 31 Aralık 2008 tarih'inde ilgili kamu kurumları ve Tarihi Yarımada Alan Yönetimi Başkanlığı'na gönderdiği resmi yazıda açık bir şekilde ifade edilmektedir. Yetersiz ve yanlış koruma uygulamaları (Sulukule'deki kentsel Dönüşüm Projesi gibi) ve uygulanmaya çalışılan ulaşım projeleri (Haliç Metro Köprüsü gibi) nedeniyle Tarihi Yarımada'nın UNESCO'nun Tehlike Altındaki Dünya Miras Listesi'ne girme ihtimalinin giderek artması, dava konusu karar sonucu onaylanan proje ile birlikte daha da artacak ve İstanbul'un uluslararası kamuoyunda saygınlığını zedeleyerek, başarısız bir kültür yönetimi örneği olarak gösterilecektir

SONUÇ VE İSTEM

Yukarıda açıklanan nedenlerle öncelikle davacı yan yanında davaya kabulümüze ve yargılama konusu idari işlemin iptaline karar verilmesini talep ederiz.

Saygılarımızla.

Davacı Yanında Davaya Katılma Talebinde Bulunan TMMOB Mimarlar Odası İstanbul
Büyükkent Şubesi

Vekili Av. Ş. Can Atalay

Ek: Vekâletname

9.7. Tarihi Yarımada

Tarihi yarımada'nın tamamının İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.07.1995 tarih ve 6848 sayılı kararı ile Kentsel ve Arkeolojik Sit Alanı ilan edilmesinden sonra, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce 1/5000 ölçekli koruma amaçlı imar planı çalışmaları başlatılmış, o tarihten bu yana da, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi'nin çalışmalarında tarihi yarımada ağırlıklı bir yer tutmuştur.

Tarihi yarımada'nın sit alanı ilan edilmesinden itibaren başlayan planlama süreci 10 yıl sürmüştür, uygulanması halinde arkeolojik mirası yok edecek, sivil mimari mirası bilimsel koruma kriterleriyle açıklanamayacak bir restorasyon sürecine sokacak, tarihi Türk evi örnekleriyle tiyatro dekorları oluşturacak, dolayısıyla tarihi yarımada'da ciddi tahribat yaratacak 2005 tasdik tarihli 1/5000 ve 1/1000 ölçekli koruma amaçlı nâzım ve uygulama imar planlarının ve bu planları onaylayan kurul kararlarının iptali için Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi'nce davalar açılmıştır.

Açılan plan iptal davaları devam ederken, süreç içinde alınan yargı kararlarını *bypass* etmek için yeni kurul kararları gündeme gelmiş, 2008-2010 yıllarını kapsayan 39. çalışma döneminde yargı kararlarına karşın uygulamaların sürmesine olanak sağlayan IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 2015 sayılı kararının üçüncü fıkrası ile 2020 sayılı kararının iptali için gene yargıya başvurulmuştur. Bunlardan 2015 no'lu kararın üçüncü fıkrası, yargı kararı ile geçerliği kalmayan 1/1000 ölçekli planların "geçiş dönemi yapılaşma şartları" adı altında uygulamaya devamını sağlayan bir karar iken, 2020 sayılı kurul

kararı da, Sultanahmet Meydanı'nda, Büyük Saray'ın arkeolojik kalıntıları üzerinde yer alan Four Seasons Oteli'nin ek inşaatlarının devamının yolunu açan bir karardır.

Devam eden yargı sürecinde 7. İdare Mahkemesi'nin idari işlemin iptali kararı (28.09.2009 tarih ve 2009/1529 sayılı kararı) almasının ardından, yargı sürecinin tamamlanması beklenmeden, konu ile ilgili yeni bir kurul kararı daha gündeme gelmiştir.

Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi'ne onay için getirilen bir proje ile tarihi yarımada "geçiş dönemi yapılaşma şartları" adı altında uygulamaya devam edildiği, bu uygulamanın da 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 17.03.2010 tarih ve 3632 sayılı kararına dayandığı öğrenilmiştir. Kurul kararı temin edildiğinde, bu kararın dayanağının Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun 19.01.2010 gün ve 761 sayılı ilke kararı olduğu görülmüştür.

Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun, "Tarihi Yarımada Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartları" konulu 17.03.2010 gün ve 3632 sayılı kararı ile bu karara dayanak oluşturan, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun "1/5000 veya 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planlarının veya Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartlarının İdari Yargı Kararlarıyla İptal Edilmesi Halinde Sit Alanlarında Yapılacak Uygulamaların Koruma Bölge Kurullarında Değerlendirilmesi" başlıklı 19.01.2010 gün ve 761 sayılı ilke kararının yürütmesinin durdurulması ve iptali için Danıştay'da dava açılmıştır. Konu ile ilgili çalışmalar Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi'nce yürütülmüş, dava merkez tarafından açılmıştır. Dava dilekçesi ekte bilgilerinize sunulmuştur (Bkz. 9.7.1. Ek).

Bu arada, İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmış olan yeni 1/5000 Ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nâzım İmar Planı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nden geçmiş ve kurul tarafından da onaylanmış, ancak henüz askıya çıkmamıştır. Görünen odur ki, Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi'nin önümüzdeki çalışma döneminde de tarihi yarımada öncelikli çalışma alanlarından biri olmaya devam edecektir.

9.7.1. Ek: Dava Dilekçesi

Danıştay 6. Dairesi

Dosya No: 2010/6413 E.

Dava Tarihi: 27.05.2010

Danıştay Başkanlığı'na

Yürütmenin Durdurulması İstemlidir

DAVACI: Mimarlar Odası Başkanlığı

Konur Sokak No: 4/2 Kızılay-ANKARA

VEKİLLERİ: Av. Berna Yeşilkaya - Av. Şerafettin Can Atalay (Aynı Adreste)

DAVALI: Kültür ve Turizm Bakanlığı - ANKARA

KONU: Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun, "Tarihi Yarımada Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartları" konulu 17.03.2010 gün ve 3632 sayılı kararı ile bu karara dayanak oluşturan, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun, "1/5000 veya 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planlarının veya Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartlarının İdari Yargı Kararlarıyla İptal Edilmesi Halinde Sit Alanlarında Yapılacak Uygulamaların Koruma Bölge Kurullarında Değerlendirilmesi" başlıklı, 19.01.2010 gün ve 761 sayılı ilke kararının *yürütmesinin durdurulması ve iptali* istemidir.

ÖĞRENME TARİHİ: 29.03.2010

AÇIKLAMALAR

İstanbul Tarihi Yarımada'nın (Suriçi) tamamı, İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.07.1995 tarih ve 6848 sayılı kararı ile Tarihi ve Kentsel Sit, Kentsel ve Arkeolojik Sit ve 1. Derece Arkeolojik Sit olarak ilan edilmiş ve bu karar ile Suriçi'ndeki onaylı her türlü imar planı uygulamaları durdurulmuştur. Kurul, 02.08.1995 tarih ve 6898 sayılı kararı ile Geçiş Dönemi Yapılanma Koşulları'nı belirlemiş, 04.09.1996 tarih ve 7891 sayılı kararı ile de bu konuda bazı yeni düzenlemeler getirmiştir.

1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nâzım İmar Planı ile 1/1000 Ölçekli Eminönü ve Fatih Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nce hazırlanmış; İstanbul Büyükşehir Belediyesi ile Fatih ve Eminönü Belediye

Meclislerinden geçmiş; 1/5000 Ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nâzım İmar Planı 26.01.2005 gün ve 399 sayılı Kurul kararı ile 1/1000 Ölçekli Eminönü Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı 26.01.2005 gün ve 403 sayılı Kurul kararı ile, 1/1000 Ölçekli Fatih Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ise 26.01.2005 gün ve 402 sayılı Kurul kararı ile, hiçbir değişiklik yapılmadan onaylanmıştır. Bu onay sürecinin ardından, 1/5000 Ölçekli Koruma Amaçlı Nâzım İmar Planı 20.05.2005 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde, 1/1000 ölçekli Eminönü Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı 30.05.2005 tarihinde Eminönü Belediyesi'nde ve 1/1000 Ölçekli Fatih Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı 27.05.2005 tarihinde Fatih Belediyesi'nde askıya çıkarılmıştır.

Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından, gerek Koruma Amaçlı Nâzım ve Uygulama İmar Planlarının, gerekse de bu konudaki Kurul Kararlarının iptali talebiyle yargıya başvurulmuştur.

Dava Konusu İdari İşlemlerle İlgili Sürecin Gelişimi

İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 1/5000 Ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nâzım İmar Planı'nın kabulüne ilişkin 26.01.2005 tarih ve 399 sayılı kararının iptali istemiyle Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından açılan dava sonucunda, İstanbul 8 No'lu İdare Mahkemesi'nin 29.01.2007 tarih ve 2007/2444 K. sayılı kararı ile söz konusu Kurul kararı iptal edilmiştir.

Anılan iptal kararının taraflara tebliğinden sonra, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi'ne onay için getirilen bir proje ile Tarihi Yarımada'da 1/1000 planların "geçiş dönemi yapılaşma şartları" adı ile uygulanmaya devam edildiği; bu uygulamanın da 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 2015 sayılı kararına dayandığı bilgisi edinilmiştir. Bunun üzerine, ilgili Kurul kararı yazı ile talep edilmiş olup; Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.03.2008 gün ve 2015 sayılı kararı, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi'nin talebi üzerine, Kurul Müdürlüğü'nün 12.08.2008 gün ve B.16.0.KVM.4.34.00.12/1435 sayılı yazısı ile Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi'ne iletilmiştir.

İdari yargının vermiş olduğu bir iptal kararının nasıl geçersiz kılınacağına tipik bir örneğini oluşturan söz konusu Kurul kararının ikinci ve üçüncü paragraflarında;

“1/5000 Ölçekli Tarihi yarımada (Eminönü-Fatih) Koruma Amaçlı Nâzım İmar Planı'nın uygun bulunduğuna ilişkin İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.1.2005 tarih ve 399 sayılı kararı, İstanbul 8. İdare Mahkemesi'nin 29.11.2007 tarihli ve K: 2007/2444 sayılı kararı ile usul yönünden iptal edildiğinden, aynı tarih ve toplantı numarası ile alınmış olan 1/1000 Ölçekli Fatih Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planının uygun bulunduğuna ilişkin 26.1.2005 tarih ve 402 sayılı, 1/1000 Ölçekli Eminönü Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planının uygun bulunduğuna ilişkin 26.01.2005 tarih ve 403 sayılı kararlarımızın da, İstanbul 8. İdare Mahkemesi'nin 2006/388 esasında açılan davada, anılan mahkemenin 29.11.2007 tarih ve K: 2007/2444 sayılı iptal kararının gerekçesi doğrultusunda kaldırılmasına,

“1/5000 Ölçekli Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) Koruma Amaçlı Nâzım İmar Planının uygun bulunduğuna ilişkin İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.1.2005 tarih ve 399 sayılı kararı usul yönünden Mahkemece iptal edildiğinden, 26.1.2005 tarih ve 402 sayılı kararla uygun bulunmuş olan 1/1000 Ölçekli Fatih Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve 26.1.2005 tarih ve 403 sayılı kararla uygun bulunmuş olan 1/1000 Ölçekli Eminönü Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planının ilke, esas, plan notları ve şu ana kadar yapılmış olan tadilatlarıyla beraber geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları olarak kabulüne, ... karar verildi” denmektedir.

Görüldüğü üzere ilk paragrafta, 1/5000 ölçekli plana ilişkin Kurul Kararını iptal eden yargı kararının gerekçesi doğrultusunda 1/1000 ölçekli planların onayına ilişkin Kurul kararlarının da kaldırılmasına yer verilmiştir. Bu, hukuka bir karardır. Ancak, planlara ilişkin Kurul kararlarının kaldırılmasından sonra, bu işlemin devamı olarak, Kurul onaysız bu planlara dayanarak hiçbir işlem yapılmaması gerekirken, 1/1000 Ölçekli Fatih ve Eminönü Uygulama İmar Planlarının plan ilkeleri, esasları, plan notları ve şu ana kadar yapılmış olan tadilatlarıyla beraber geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları olarak kabulüne karar verilmiş olması hukuka aykırıdır.

Bu çerçevede, Kültür ve Turizm Bakanlığı İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.03.2008 gün ve 2115 sayılı kararının üçüncü paragrafının (*“1/5000 Ölçekli Tarihi Yarımada (Eminönü-Fatih) Koruma Amaçlı Nâzım İmar Planının uygun bulunduğuna ilişkin İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.1.2005 tarih ve 399 sayılı kararı usul yönünden Mahkemece iptal edildiğinden, 26.1.2005 tarih ve 402 sayılı kararla uygun bulunmuş olan 1/1000 Ölçekli Fatih*

Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı ve 26.1.2005 tarih ve 403 sayılı kararla uygun bulunmuş olan 1/1000 Ölçekli Eminönü Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planının ilke, esas, plan notları ve şu ana kadar yapılmış olan tadilatlarıyla beraber geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları olarak kabulüne”) yürütmesinin durdurulması ve iptali istemi ile dava açılmış; açılan davada, İstanbul 7. İdare Mahkemesi’nce plan iptal kararı verilmiştir. (Ek-1: 28.09.2009 tarih ve E: 2008/ 1640 ve K: 2009/1529 sayılı karar)

Bu süreçte, Tarihi Yarımada planları ve ilgili Koruma Kurulu kararlarının iptali için açılmış olan davalar da sonuçlanmış olup; 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun, 1/1000 ölçekli Fatih Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı’na ilişkin 26.01.2005 tarih ve 402 sayılı kararı iptal edilmiş, 1/1000 ölçekli Eminönü Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planı’na ilişkin 26.01.2005 tarih ve 403 sayılı kararı için, *“2015 sayılı Kurul kararı ile dava konusu 403 sayılı karar kaldırıldığından konusuz kalan dava hakkında karar verilmesine yer olmadığına”* karar verilmiş; 1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nâzım İmar Planı iptal edilmiş; 1/1000 ölçekli Fatih ve Eminönü Koruma Amaçlı Uygulama İmar Planları için ise, *“Kurulca 402 ve 403 sayılı kararların geri alındığı anlaşıldığından, karar verilmesine yer olmadığına karar verilmiştir.”* Bunlarla birlikte, Tarihi Yarımada’nın “Turizm Merkezi” ilan edilmiş alanlarını kapsayan ve Kültür ve Turizm Bakanlığı’nca onaylanan “1/5000 ölçekli Tarihi Yarımada-Eminönü İlçesi Koruma Amaçlı Nâzım İmar Planı (Süleymaniye, Sultanahmet, Barbaros Evleri Turizm Merkezleri Kısmı)”nın iptali ile ilgili olarak açılan davada da “yürütmenin durdurulması” kararı alınmıştır.

Böylece, Tarihi Yarımada, yasal olarak uygulama yapılabilecek hiçbir plan kalmadığı ve uygulamanın yeni planlar hazırlanana kadar durması gerektiği açık olduğu halde, Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi’ne onay için getirilen bir proje ile Tarihi Yarımada, “geçiş dönemi yapılaşma şartları” adı altında uygulamaya devam edildiği; bu uygulamanın da 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun 3632 sayılı kararına dayandığı öğrenilmiş ve Kurul kararı da, 29.03.2010 tarihinde kayda alınmıştır. (Ek-2: 17.03.2010 tarih ve 3632 sayılı Kurul kararı)

Dava Konusu Koruma Kurulu Kararı ve Yüksek Kurul İlke Kararı’nın Kapsamı ve Niteliği

Söz konusu Kurul Kararında,

“... İstanbul 8. İdare Mahkemesi'nin Tarihi Yarımada 1/5000 ölçekli koruma amaçlı nâzım imar planını iptal gerekçesi olarak gösterilen hukuka aykırılıkların Fatih ve Eminönü 1/1000 ölçekli koruma amaçlı uygulama imar planlarında da bulunması nedeniyle İstanbul IV Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 26.03.2008 tarihli 2015 sayılı kararıyla uygulama imar planlarının Kurulca uygun bulunması kararlarının kaldırılmasına bağlı olarak, geçiş dönemi yapılaşma koşulu olarak usul eksikliği bulunan planların uygulamaya altlık olarak belirlenmesi yönündeki 26.03.2009 tarih ve 2015 sayılı kararının da İstanbul 7. İdare Mahkemesinin 20.09.2009 tarih ve K: 2009/1529 sayılı iptal edilmesi üzerine, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun 19.01.2010 tarih ve 761 sayılı ilke kararında ve 2863 sayılı Kanunda belirtilen ilkeler çerçevesinde koruma uygulamalarının devam zorunluluğu dikkate alınarak, (...) yapılan incelemeler sonucunda;

İstanbul İli, İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 12.7.1995 tarih ve 6848 sayılı kararıyla bir bölümü kentsel ve tarihi sit, bir bölümü kentsel arkeolojik sit ve bir bölümü 1. derece arkeolojik sit olarak ilan edilen alana ait geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları olarak;

(...)

karar verildi.”

denerek, mevcut planların iptalinden sonra uygulanmak üzere yeni “geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları” belirlenmiştir.

Görüleceği üzere, 2015 sayılı Kurul kararının ve Tarihi Yarımada planlarının yargı tarafından iptal edilmesi üzerine, bu süreçte, önce Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu, “1/5000 veya 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planlarının veya Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartlarının İdari Yargı Kararlarıyla İptal Edilmesi Halinde Sit Alanlarında Yapılacak Uygulamaların Koruma Bölge Kurullarında Değerlendirilmesi” başlıklı, 19.01.2010 tarih ve 761 sayılı ilke kararını, ardından da bu karara dayanarak, 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu, söz konusu “geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları”nı belirleyen 17.03.2010 tarih ve 3632 sayılı kararı almıştır.

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun 761 sayılı ilke kararında da (Ek- 3), konuyla ilgili olarak;

“... ilgili idareler tarafından onaylanarak yürürlüğe giren koruma amaçlı imar planları için yürütmenin durdurulması veya iptali yönünde yargı kararı verilmesi durumunda;

• İlgili koruma bölge kurulunca, 2863 sayılı Kanun, ilgili yönetmelikler ve ilke kararlarının icaplarına göre mevzuata uygun şekilde yeniden işlem tesis edilmesi gerektiğine,

• 2863 sayılı Kanunla bir alanın plansız olarak bırakılması amaçlanmadığından;

• Sit alanlarına ilişkin belirlenen geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartlarının veya koruma bölge kurullarınca uygun bulunduktan sonra ilgili idareler tarafından onaylanarak yürürlüğe giren 1/5000 ve 1/1000 ölçekli koruma amaçlı imar planlarının yargı kararı gereği yürütmesinin durdurulması veya iptal edilmesi durumunda, yargı kararındaki gerekçeler dikkate alınarak, ilgili koruma bölge kurulunca süresi içinde geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları belirlenmek suretiyle yeniden bir plan yapma sürecinin başlatılması gerektiğine,

karar verildi.”

denmektedir.

Dava konusu idari işlemler koruma mevzuatına aykırıdır

4 Numaralı Kurul, yukarıda yer verilen alıntıda da görüldüğü üzere, söz konusu kararının, sadece Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun 19.01.2010 tarih ve 761 sayılı ilke kararının değil, aynı zamanda, “2863 sayılı Kanunda belirtilen ilkeler çerçevesinde koruma uygulamalarının devam zorunluluğu dikkate alınarak” alındığını vurgulamaktadır. Oysa 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'na göre, ne Yüksek Kurul, ne de Koruma Bölge Kurulları Koruma Amaçlı planların iptal edilmesiyle yeni koruma amaçlı planlar yapılana kadar geçen sürede uygulanmak üzere, “geçiş dönemi uygulama koşulları” belirleyemezler. Sit alanlarında “geçiş dönemi yapılaşma koşulları” sadece sit kararı alınmasından koruma amaçlı imar planları yapılana kadar geçen süre için belirlenir ve uygulanır. Koruma amaçlı imar planlarının iptalinden sonra, yeni koruma amaçlı imar planı yapılana kadar uygulamanın devam etmesi söz konusu değildir. Sit alanlarında da, planları iptal edilen diğer tüm alanlardaki gibi, yeni planlar yapılana kadar uygulama durur. Bu çerçevede, gerek Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun, gerekse de 4

Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulunun aldıkları kararlar koruma mevzuatına aykırıdır.

1) 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nun 'Sit alanlarında geçiş dönemi-koruma esasları ve kullanma şartları ile koruma amaçlı imar plânı' başlıklı 17. maddesinin (a) bendinde,

'MADDE 17. - a) Bir alanın koruma bölge kurulunca sit olarak ilanı, bu alanda her ölçekteki plân uygulamasını durdurur. Sit alanının etkileşim çevresine ilişkin varsa 1/25.000 ölçekli plân kararları ve notları alanın sit statüsü dikkate alınarak yeniden gözden geçirilerek ilgili idarelerce onaylanır.

Koruma amaçlı imar plânı yapılıncaya kadar, koruma bölge kurulu tarafından üç ay içinde geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları belirlenir. Belediyeler, valilikler ve ilgili kurumlar söz konusu alanda ilgili meslek odaları, sivil toplum kuruluşları ve plândan etkilenen hemşerilerin katılımı ile toplantılar düzenleyerek koruma amaçlı imar plânını hazırlatıp, incelenmek ve sonuçlandırılmak üzere koruma bölge kuruluna vermek zorundadır. İki yıl içinde koruma amaçlı imar plânı yapılmadığı takdirde, geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartlarının uygulanması, koruma amaçlı imar plânı yapılıncaya kadar durdurulur.

Bu iki yıllık süre içinde zorunlu nedenlerle plân yapılamadığı takdirde koruma bölge kurulunca bu süre bir yıl daha uzatılabilir.'

2) *Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun 27.10.2006 tarih ve 26329 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan 04.10.2006 tarih ve 720 numaralı ilke kararında,*

“2- Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartları Temel İlkeleri

Kentsel sitin ilanından itibaren, üç ay içinde kentsel sit alanlarında koruma amaçlı imar planı elde edilinceye kadar izlenecek kuralları tanımlayan geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartlarının kentsel sitin niteliklerine bağlı olarak koruma bölge kurullarınca belirlenmesine, (...)”

İfadeleri yer almaktadır.

3) 2863 sayılı Koruma Kanunu, Koruma Bölge Kurullarının ve Yüksek Kurul'un görev ve yetkilerini ise aşağıdaki gibi tanımlamaktadır:

“Madde 57. Koruma Bölge Kurulları, Koruma Yüksek Kurulunun ilke kararları çerçevesinde olmak kaydıyla aşağıdaki işleri yapmakla görevli ve yetkilidir.

a) Bakanlıkça tespit edilen veya ettirilen korunması gerekli kültür ve tabiat varlıklarının tescilini yapmak,

b) Korunması gerekli kültür ve tabiat varlıklarının gruplandırılmasını yapmak,

c) Sit alanlarının tescilinden itibaren üç ay içinde geçiş dönemi yapı şartlarını belirlemek,

d) Koruma amaçlı imar planları ile bunların her türlü değişikliklerini inceleyip karar almak,

e) Korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının koruma alanlarının tespitini yapmak,

f) Korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarından özelliklerini kaybetmiş olanlarının tescil kaydını kaldırmak,

g) Korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ve koruma alanlarıyla sit alanlarına ilişkin uygulamaya yönelik kararlar almak.”

“Madde 51.

Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun görev ve yetkileri şunlardır;

- a) *Korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıklarının korunması ve restorasyonu ile ilgili işlerde uygulanacak ilkeleri belirlemek,*
- b) *Koruma bölge kurulları arasında gerekli koordinasyonu sağlamak,*
- c) *Uygulamada doğan genel sorunları değerlendirerek görüş vermek suretiyle, Bakanlığa yardımcı olmak,*

Koruma Yüksek Kurulu yılda en az iki defa toplanır. Bakanlık gerekli gördüğünde Kurulu olağanüstü toplantıya çağırır.

Koruma Yüksek Kurulu salt çoğunlukla toplanır, toplantıya katılan üyelerin en az dörtte üçünün oyları ile karar verir.

Koruma Yüksek Kurulunun çalışma usul ve esasları ile diğer hususlar bir yönetmelikle düzenlenir.”

Görüleceği üzere, yasa koyucu tarafından tanımlanan görev ve yetkiler arasında İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun yargılama konusu işlemine dayanak olarak değerlendirilebilecek bir hüküm bulunmamakta olup, aksine, Geçiş Dönemi Yapılaşma koşullarının belirlenmesi ile ilgili hükümler, dava konusu kararların hukuka aykırı olduğunu açıkça göstermektedir.

Yüksek Kurul'un görev ve yetkileri arasında da, “c) *Uygulamada doğan genel sorunları değerlendirerek görüş vermek suretiyle, Bakanlığa yardımcı olmak*” yer almakla birlikte, bu konudaki değerlendirme ve görüşlerinin Koruma Kanunu'na uygun olması gerektiği ayrıca vurgulanması gerekmeyecek kadar açık ve nettir.

4) İstanbul 7. İdare Mahkemesi'nin 2015 sayılı kurul kararının iptali kararında da (Ek-1) şu değerlendirmeler dikkat çekmektedir:

“Dava konusu olayda, 2863 sayılı kanununun 17. maddesinde düzenlenen geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları belirleme yetkisinin koruma amaçlı uygulama imar planları yapıncaya kadar oluşacak boşluğun doldurulması ve bu süreçte ortaya çıkacak zorunlu ihtiyaçların karşılanması amacıyla getirilmiş olduğu ve buna paralel olarak yukarıda yer verilen Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu ilke kararında geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartlarının koruma amaçlı planlar kabul edilinceye kadar izlenecek kuralları tanımlamak suretiyle belirleneceğine yer verildiği göz önünde

bulundurulduğunda, Kanun hükmünün belirtilen amacını aşacak ve ileride kabul edilecek olan koruma amaçlı imar planı kriterlerini tamamen etkileyecek şekilde geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartları belirlenmesine ilişkin dava konusu işlemlerde hukuka uyarlık bulunmamaktadır.”

5) Dava konusu işlemlerin 2863 sayılı Kanuna aykırılıklarının yanı sıra İstanbul 4 Numaralı Koruma Bölge Kurulu kararındaki koruma ilkelerine uygun olmayan geçiş dönemi yapılaşma koşulları Dünya Kültür Mirası olan Tarihi Yarımada için ciddi sakıncalar taşımaktadır.

Tarihi Yarımada Koruma Amaçlı Nâzım ve Uygulama İmar Planları ve yürürlükten kalkan 1/1000 ölçekli planları “Geçiş Dönemi Yapılaşma Koşulları” adı altında tekrar yürürlüğe sokmayı hedefleyen 2015 sayılı Kurul kararının yargı tarafından iptalinin ardından, Tarihi Yarımada’daki uygulamanın yeni koruma amaçlı planlar yürürlüğe girene kadar durdurulması gerekirken, 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu’nun 17.03.2010 gün ve 3632 sayılı kararı alarak uygulamanın devamına olanak sağlaması açıkça 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu’na aykırıdır. Ancak, 3632 sayılı Kurul kararı, bu hukuk dışılığın yanı sıra, bir Dünya Kültür Mirası olan Tarihi Yarımada yaratacağı ciddi tahribat ve geri dönülemez sonuçlara yol açacak anti-korumacı içeriğiyle de dikkat çekmektedir.

Tarihi Sit olarak ilan edilmesinin ardından İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nca, 02.08.1995 tarih ve 6898 sayılı kararı ile Geçiş Dönemi Yapılanma Koşulları belirlenmiş (Ek-4), Kurul’un 04.09.1996 tarih ve 7891 sayılı kararı ile de bazı yeni düzenlemeler getirmiştir (Ek-5). Görüleceği üzere, bu Kurul kararlarında belirlenen geçiş dönemi yapılaşma koşulları titiz ve detaylı yaklaşımlarıyla dikkat çekerken, dava konusu Kurul kararının bu kararlarla kıyaslanamayacak biçimde, koruma değil yapılaşma ağırlıklı olduğu görülmektedir.

Örneğin;

- 1995 ve 1996 tarihli Kurul kararlarında, Tarihi Yarımada’nın alt bölgeler bazında ele alınarak farklı biçimde değerlendirildiği (Karasurları Dış Koruma Alanı, Karasurları İç Koruma Alanı, Marmara Surları, Haliç Surları, 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı, Tarihi ve Kentsel Sit Alanı), geçiş dönemi yapılaşma koşulları da her bir bölge için farklı yaklaşım

olduğu halde, dava konusu kurul kararında bu bölgeleme yaklaşımının aynı ciddiyetle ele alınmadığı görülmektedir.

- 6898 sayılı Kurul kararında Marmara ve Haliç surlarına bitişik ve sur üzerinde hiçbir yeni inşaata izin verilmeyeceği vurgulanırken, dava konusu Kurul kararında bu hüküm yer almamaktadır.

- 6898 sayılı Kurul kararında 1. Derece Arkeolojik Sit Alanı'nda yeni yapılaşmaya izin verilemeyeceği vurgulanırken, dava konusu Kurul kararında bu hüküm de yer almamaktadır.

- 7981 sayılı Kurul kararında, "Koruma amaçlı imar planı hazırlanıncaya kadar +40 rakım üzerinde olan bölgelerde yapılaşmanın hangi yönden bakılırsa bakılsın H = 9.50 m aşamayacağı" dendiği halde, dava konusu Kurul kararında bu hüküm, "1. ve 2. ve 3. Derece Koruma Bölgelerinde +40 rakım üzerinde yer alan bölgelerde H = 12.50 m. olarak belirlenmiştir. 7981 sayılı Kurul kararında, +40 rakım altı alanlar için, adada tescilli ve tescilsiz eski eser bulunması halinde, yapılaşma talebinin Kurulca belirleneceği kararı yer alırken, dava konusu kurul kararında 1., 2. ve 3. Derece Koruma Alanlarında +40 rakım altında olan bölgelerin tamamında H = 15.50 m. irtifada yeni bina yapımına izin verilmektedir.

- 6898 sayılı Kurul kararında, Tarihi ve Kentsel Sit alanında, "kurul kararına bağlı olarak en fazla bir bodrum kat yapılabileceği; eğimli arazide eğimden dolayı oluşacak katların Kurul'ca değerlendirileceği" karara bağlanmışken, dava konusu Kurul kararında, bölge ayırımı yapılmaksızın, tüm Tarihi Yarımada için geçerli olan" birden fazla bodrum kat taleplerinin Kurul'ca değerlendirileceği" kararı alınarak, Tarihi ve Kentsel Sit Alanındaki bir kat bodrum sınırlaması da kaldırılmıştır.

- Dava konusu 3632 sayılı Kurul kararının 1. maddesinde, "İstanbul 7. İdare Mahkemesi'nin 20.09.2009 tarih ve K: 2009/1529 sayılı kararıyla geçiş dönemi koruma esasları ve kullanma şartlarının iptal edilmesine kadar başlatılmış inşai faaliyetlerin devamına" kararı yer almaktadır. Burada söz konusu edilen 7. İdare mahkemesi kararı, yürürlükten kaldırılmış 1/1000 ölçekli planlarla uygulama yapmanın, böylece yargı kararlarını by-pass etmenin yolunu açan 2015 sayılı Kurul kararının iptaline ilişkindir. İptal edilen bu karara dayanarak başlamış olan yasa dışı inşaatları devam etmesine izin vermek, Tarihi Yarımada gibi Dünya Mirası bir kültürel değerın daha fazla tahribine yol açacaktır. Burada bitmiş ya da

tamamlanmak üzere olan inşaatlarla henüz yeni başlamış; temel aşamasındaki bir inşaatı aynı değerlendirmede ele almak son derece sakıncalıdır.

Yukarıda sıralanan nedenlerle; 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 17.03.2010 tarih ve 3632 sayılı kararı, içeriği açısından da son derece sakıncalıdır ve uygulanması halinde Tarihi Yarımada'ya telafisi imkânsız zararlar verecektir.

Sonuç olarak; "Geçiş dönemi yapılaşma koşulları", sit alanlarında sit kararı alınması ile Koruma amaçlı imar planları yapılması arasındaki dönemde, belirli bir süre uygulanmak üzere çıkarılan kararlardır. 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu'nda, bu husus net biçimde tanımlanmıştır. Bu nedenle, Koruma amaçlı planların iptalinden sonra, yeni koruma planları yapılana kadar uygulamanın devamı için yeni "geçiş dönemi yapılaşma koşulları" kararı alınamaz ve uygulanamaz. Dava konusu kararlar, 2863 sayılı Kanuna aykırı olduğu gibi, Koruma Bölge Kurulu ve Yüksek Kurul Yasayla tanımlanmış yetkilerini aşan kararlar almışlardır.

Bu hukuk dışılıkların yanı sıra, 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun 17.03.2010 tarih ve 3632 sayılı "geçiş dönemi yapılaşma koşulları" kararı, koruma ilkelerine aykırı, uygulanması halinde Tarihi Yarımada'nın tarihi ve kültürel değerlerinde onarılmaz tahribatlar yaratacak çok sakıncalı hükümler içermekte, koruma değil yapılaşma öncelikli kararlardır.

SONUÇ VE İSTEM

İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun, "Tarihi Yarımada Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartları" konulu 17.03.2010 gün ve 3632 sayılı kararı ile bu karara dayanak oluşturan, Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun, "1/5000 veya 1/1000 ölçekli Koruma Amaçlı İmar Planlarının veya Geçiş Dönemi Koruma Esasları ve Kullanma Şartlarının İdari Yargı Kararlarıyla İptal Edilmesi Halinde Sit Alanlarında Yapılacak Uygulamaların Koruma Bölge Kurullarında Değerlendirilmesi" başlıklı, 19.01.2010 gün ve 761 sayılı ilke kararının *iptali* ile öncelikle *yürütmenin durdurulmasına* karar verilmesini, yargılama giderleri ile vekâlet ücretinin davalı idareye yükletilmesini vekil olarak saygılarımla arz ve talep ederim. 27.05.2010

Davacı Vekili

Av. Berna YEŞİLKAYA

EKLER

Ek 1: Koruma Kurulu'nun 2115 sayılı kararının üçüncü paragrafının iptaline ilişkin İstanbul 7. İdare Mahkemesi'nin plan iptaline ilişkin 28.09.2009 tarih ve E: 2008/ 1640 ve K: 2009/1529 sayılı kararı

Ek 2: İstanbul 4 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu'nun 17.03.2010 tarih ve 3632 sayılı kararı

Ek 3: Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Yüksek Kurulu'nun 19.01.2010 tarih ve 761 sayılı ilke kararı

Ek 4: İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun, 02.08.1995 tarih ve 6898 sayılı kararı

Ek 5: İstanbul 1 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu'nun, 04.09.1996 tarih ve 7891 sayılı kararı

Ek 6: Onanmış vekâletnameler