

9.5.3. Ek 3: Dava Dilekçesi

30.06.2011

Danıştay 14. Dairesi Başkanlığı'na

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

2) TMMOB Peyzaj Mimarları Odası (İstanbul Şubesi)

VEKİLİ: Av. Emre Baturay Altınok

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

3) TMMOB Şehir Plancıları Odası

VEKİLİ: Av. Koray Cengiz

Cinnah Cad. Farabi Sok. No: 38/4 Çankaya/ANKARA

4) TMMOB Mimarlar Odası (İstanbul Büyükşehir Şubesi)

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

Kemankeş Caddesi No: 31 Karaköy / İstanbul

5) Ekoloji Kolektifi Derneği

VEKİLİ: Av. Cömert Uygur Erdem

İlkyerleşim Mah. 1888 Sok. No: 8 Batıkent/Ankara

DAVALI: TC Çevre ve Orman Bakanlığı / Ankara

DAVA KONUSU: Kuzey Marmara Otoyolu'nun (İstanbul Boğazı 3. Karayolu geçişi projesi dahil) ÇED muafiyeti olup olmadığına dair Çevre Mühendisleri Odası tarafından yapılan yazılı başvuruya Bakanlık tarafından verilen 30.5.2011 tarih ve 49245 no'lu yazı ile (Ek 1: Muafiyet ile ilgili Bakanlık yazısı) söz konusu proje için 14.4.2011 tarih ve 27905 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren ÇED Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına

dair Yönetmelik uyarınca ÇED Yönetmeliği hükümlerinin uygulanmasına gerek bulunmadığının bildirilmesi üzerine söz konusu yazıya dayanak idari işlem ile bu işlemin dayanağı olarak gösterilen 14.04.2011 Tarih ve 27905 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinin geçici 3. maddesinde değişiklik yapan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik’in 1. maddesinin yürütmesinin durdurulması ve iptali istemidir.

İTTİLA TARİHİ: Çevre Mühendisleri Odası tarafından yapılan yazılı başvuruya Bakanlık tarafından verilen 30.5.2011 tarih ve 49245 no’lu yazının ÇMO’ya 7.6.2011’de tebliği ile öğrenilmiş, 28.6.2011 tarih ve 2011/ÇMO/1016-1017-1018-1020 sayılı yazılar ile ilgili meslek kuruluşu ve derneklere bildirilmiştir (Ek 2: Gönderilen yazılar ve evrak kayıtları).

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası

Öğrenme Tarihi: 07.06.2011

Evrak No: G-576

TMMOB Peyzaj Mimarları Odası

Öğrenme Tarihi: 28.06.2011

Evrak No: 665

TMMOB Şehir Plancıları Odası

Öğrenme Tarihi: 28.06.2011

Evrak No: 061268

TMMOB Mimarlar Odası

Öğrenme Tarihi: 28.06.2011

Evrak No: 08/4781

Ekoloji Kolektifi Derneği

Öğrenme Tarihi: 28.06.2011

A- USUL İLE İLGİLİ AÇIKLAMALAR

A.1- DAVA EHLİYETİ İLE İLGİLİ

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) Şehir Plancıları Odası, (TMMOB) Çevre Mühendisleri Odası, (TMMOB) Peyzaj Mimarları Odası ve (TMMOB) Mimarlar Odası, 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 odasıdır. Davacı Şubeler ise adı geçen Oda'ların İstanbul ili ve çevresinde faaliyet yürütmekle yetkili genel merkezi temsil eden şubelerdir.

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

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

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.

Ayrıca davacı Odalarca Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul Boğazı 3. Karayolu geçişi projesi dahil) ile ilgili olarak *İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisinin 16.06.2010 tarih ve 1394 sayılı kararı ile kabul edilen 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın 8.4.9.1 no'lu Plan Uygulama Hükmünde yapılan değişikliğin ve yeni ilave edilen 8.2.17 no'lu plan uygulama hükmünün iptali* ile İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nce 17.06.2010 tarihinde kabul edilerek, 08.08.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından onaylanan ve 01.09.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesinde askıya çıkarılmış olan "1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı"nın - pafta üzerindeki adıyla *1/25 000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı'nın şehircilik ilkeleri ve planlama esasları ile çevresel etkileri sebebi ile iptali* edilmesi talebiyle İstanbul 5 ve 6 İdare Mahkemelerinde davalar açılmıştır.

Ekoloji Kolektifi Derneği ise eşitlikçi, özgürlükçü, adil, paylaşımcı; dayanışmayı esas alan bir toplum için mücadele eden bir dernektir. Bu doğrultuda, ekolojik bir toplumsal yaşamın oluşturulmasını, toplumunun ve doğanın birlikte yaşamasının sürdürülebilir koşullara kavuşturulmasını amaçlayan dernek, çalışmalarında toplumsal eşitsizlik ve adaletsizliğin sonucu olan kırsal ve kentsel sorunlara; toplumsal yoksunluk, yoksulluk, şiddet, doğanın ve doğal hayatın yok edilişi sorunlarına odaklanmıştır. Bu nedenle toplumsal eşitsizliğin ve adaletsizliğin yaşandığı enerji, tarım, hayvancılık, su, orman, hava, toprak, iklim değişikliği gibi sorun alanlarında çözümler üretir. Barınma, ulaşım, sağlık, eğitim, kentleşme, bilim ve teknoloji, biyolojik türlerin, yerel kültürlerin, doğanın korunması ve sürdürülebilir kılınması konuları başta olmak üzere yaşamın tüm alanlarında alternatif politikalar geliştirmeyi ve uygulamayı amaçlar. Bu sorunların toplumsal bilince taşınmasına, çözümlenmesine, aşılmasına yönelik emeğin örgütlenmesini amaç edinir. Emeğin ve doğanın var oluş koşullarının korunması ve geliştirilmesini gözeterek, yönetim ve üretim ilişkilerinin, özyönetime dayalı olarak örgütlenmesi için yerel ve merkezi yönetim politikaları oluşturmayı amaçlar.

Bunun için de hukuka, kamu düzeni ve kamu yararına aykırı işlem, eylem ve düzenlemeleri yargı yoluna taşımak, ihtilafların çözülmesini için başta dava ve şikâyet yolu olmak üzere tüm hukuki yolları yetkili organları eliyle kullanmak hak ve menfaatine sahiptir.

Anayasa'nın 56. maddesindeki herkesin dengeli ve sağlıklı bir çevrede yaşama hakkının korunması görevinin yüklendiği tüzel kişiliğe sahip bir dernek olması sebebi ile dava açma

ehliyeti konusunda güncel, aktüel ve meşru menfaat sahibi olduğu tartışmasızdır (Ek 3: Dernek Tüzüğü)

A.2- DAVA AÇMA SÜRESİ İLE İLGİLİ

2577 sayılı İYUK'un 7. maddesinin 1. fıkrasında dava açma süresinin, özel kanunlarda ayrı süre gösterilmeyen hallerde Danıştay'da ve idare mahkemelerinde altmış gün olduğu, bu sürelerin idari uyuşmazlıklarda yazılı bildirimin yapıldığı tarihi izleyen günden itibaren başlayacağı, 4. fıkrasında ise ilanı gereken düzenleyici işlemlerde dava süresinin ilan tarihini izleyen günden itibaren başlayacağı ancak bu işlemlerin uygulanması üzerine ilgililerin düzenleyici işlem veya uygulayıcı işlem veyahut her iki işleme aleyhine birden dava açabileceği kurala bağlanmıştır.

2577 sayılı yasanın 8. maddesinin 1. fıkrasında "süreler, tebliğ, yayın veya ilan tarihini izleyen günden itibaren işlemeye başlar" hükmüne yer verilmiştir.

Kuzey Marmara Otoyolu'nun (İstanbul Boğazı 3. Karayolu geçişi projesi dahil) ÇED muafiyeti olup olmadığına dair Çevre Mühendisleri Odası tarafından yapılan yazılı başvurudaki soruya Bakanlık tarafından verilen 30.5.2011 tarih ve 49245 no'lu yazı ile söz konusu proje için 14.4.2011 tarih ve 27905 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren ÇED Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına dair Yönetmelik uyarınca ÇED Yönetmeliği hükümlerinin uygulanmasına gerek bulunmadığının bildirilmesi üzerine *bu bilgi öncelikle ÇMO İstanbul Şubesi ile diğer meslek odaları, yine benzer davalar yürütülen diğer ilgili derneklerle paylaşılmış ve beraber hareket edilmesi yönünde toplantı yapılması istenilmiştir. Çağrıya Peyzaj Mimarları Odası, Şehir Plancıları Odası, Mimarlar Odası ve Ekoloji Kolektifi Derneği'nden olumlu geri dönüş olmuş ve 28.6.2011 tarihinde yapılan toplantıda konu değerlendirilerek dava açılması için ortak hareket etme kararına varılmıştır.*

Toplantı sonucunda alınan karar ile ilgili meslek odalarının İstanbul ilinde faaliyet yürütmekle yetkili şubeleri, Şehir Plancıları Odası Genel Merkezi ile Ekoloji Kolektifi Derneği ile ortak dava açılmasına karar verilmiştir.

Söz konusu yazıya dayanak idari işlem ile bu işleme dayanak olarak gösterilen düzenleyici işlem olan 14.04.2011 Tarih ve 27905 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinin geçici 3. maddesinde değişiklik yapan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik'in 1. maddesinin

yürütmesinin durdurulması ve iptali istemi ile İYUK m. 7/4 uyarınca her iki işleme birlikte dava açılmıştır.

B- ESASA İLİŞKİN AÇIKLAMALAR

Otoyolun (3. Köprü Dahil) Çevresel Etkileri Üzerine Değerlendirmeler (Ek 4: Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi 3. Köprü Değerlendirme Raporu)

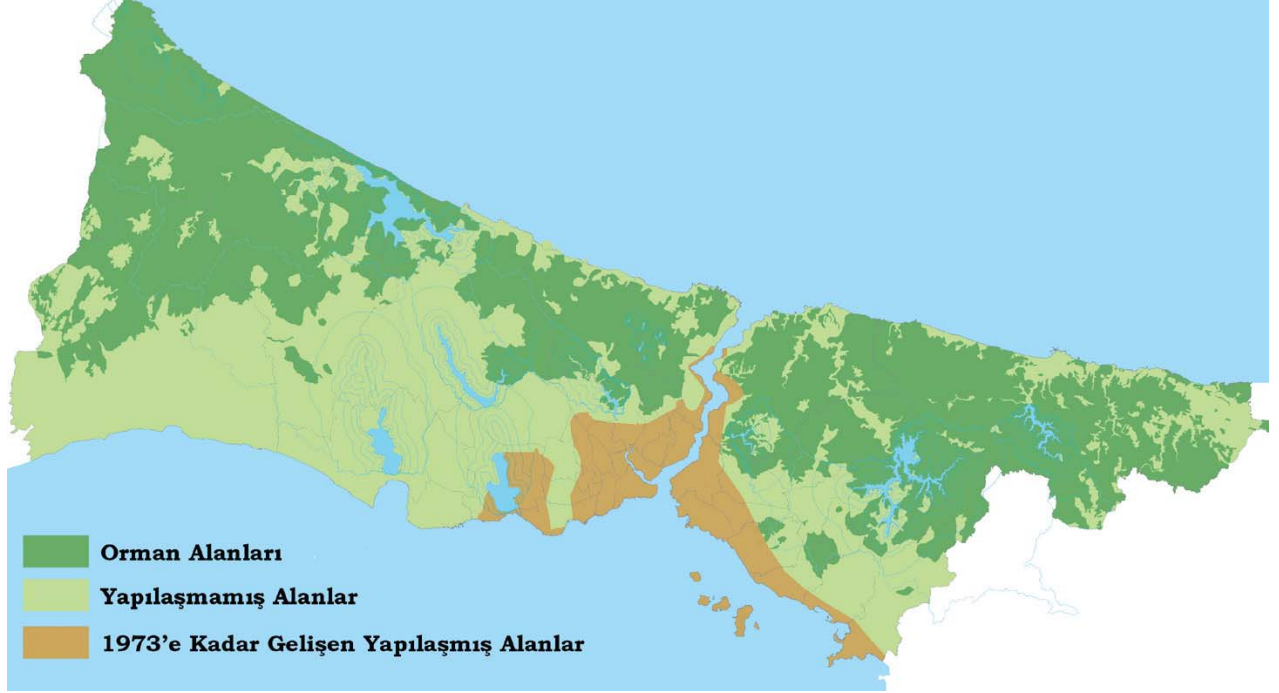
Geçmişte İstanbul Boğazı'na yapılan her köprü, bir sonraki köprünün habercisi olmuş ve yeni köprü tartışmalarını başlatmıştır. Boğaza 1973'te ilk köprü yapıldığında 2. köprünün de çok geçmeden yapılacağı konusu tartışılmış ve 15 yıl sonra 2. köprü yapılmıştır. 1988'de hizmete açılan 2. köprüden sadece 5 yıl sonra bu kez 3. köprü'nün yapımına dair tartışmalar başlamış, devlet yatırım programlarına 3. köprü projesi dahil edilmiş ancak sonraki yıllarda bu proje uygulamaya geçirilememiştir. Bu süreçte, başta Arnavutköy halkının karşı duruşu olmak üzere yaratılan örgütlü tepkiler, 3. köprü yapımının askıya alınmasını sağlayabilmiştir. 2. köprü ile başlayan 3. köprü konusu, günümüzde hükümetin artan baskısı ile yeniden gündeme alınmış ve güzergâhı İstanbul'un en kuzey kesiminde, Garipçe-Poyrazköy hattı olarak belirlenmiştir. 2. köprünün yapımında öne sürülen "transit trafiğin kent içi trafikten arındırılarak kuzeye kaydırılması" gerekçesi bu kez 3. Köprü Projesi için de savunulan tek gerekçedir.

İstanbul Boğazı'nda ilki 1973'de, ikincisi de 1988'de trafiğe açılan köprüler, boğaz geçişlerinin kentin arazi kullanımı, ulaşım yapısı, ulaşım tercihleri ve kent gelişimi üzerindeki büyük ve geri dönülemez etkileri olduğunu gösterirken; ulaşım ve planlama bilimleriyle, geçmişten bugüne her yeni köprü projesinin kendisinden önce yapılmış olan

köprülerin kent ile olan etkileşimlerini dikkate alarak geliştirilmesi ve tüm boyutlarıyla ele alınması gerekliliğini ortaya koymaktadır. Bu noktadan hareketle, İstanbul'da yapılması düşünülen 3. Boğaziçi Köprüsü'nü değerlendirmeden önce, kentin geçmiş köprü deneyimlerinin planlama ve ulaşım bakımından kente yönelik etkilerini ortaya koymak hem bir ön bilgilendirme olacak, hem de konuya daha bilinçli yaklaşılmasını sağlayacaktır.

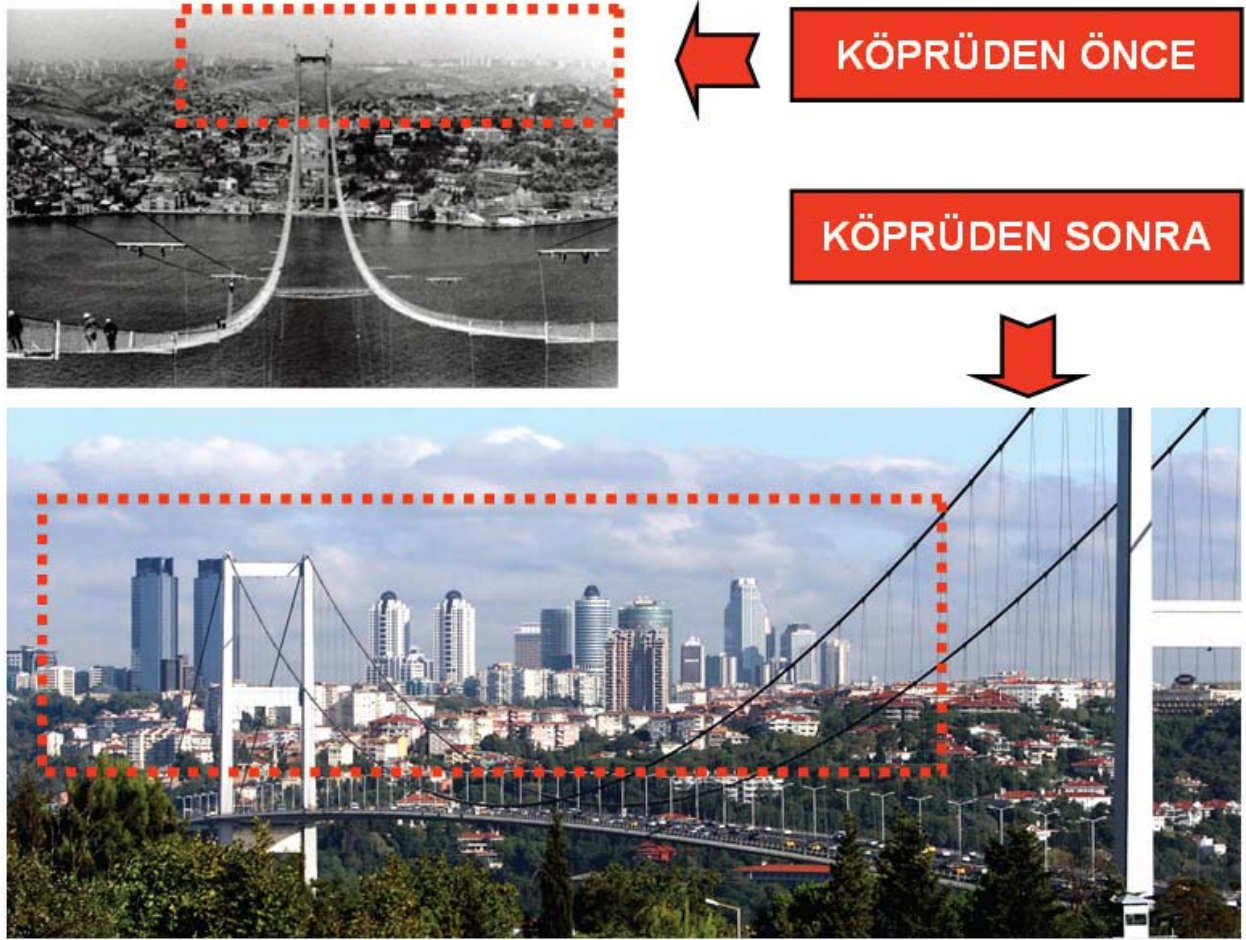
İstanbul, 1950'li yıllardan günümüze sürekli değişen nüfus, istihdam ve arazi kullanım yapısıyla her geçen gün ulaşım ihtiyaçlarının çeşitlenerek arttığı bir kenttir. Yarım asrı geçen bu dönemde kent içi ulaşım politikalarında izlenen yol temelde karayolu öncelikli yatırımların uygulama önceliği bulduğu ve özel araç kullanımını teşvik eden, deniz ve raylı ulaşımaya dayalı

toplu ulaşımın düşük pay ve sınırlı yatırımla ihmal edildiği bir süreç izlemiştir. Ulaşım konusunda izlenen bu politikalar, kentin genel yapısının gelişiminde belirleyici bir rol oynamıştır. 1950'lere kadar deniz ve demiryolunun da teşvik ettiği, Marmara Denizi'ne paralel olarak şekillenen kentsel gelişim, ulaşımında karayolunun ağırlık kazanmasıyla birlikte daha yayılcı bir süreç izlemiştir (Harita 1).



Harita 1. 1973'e Kadar Gelişen Yerleşim Alanları

Bu gelişim, 1973 yılında boğaza birinci köprü'nün (Boğaziçi Köprüsü) ve çevre yollarının yapılması ile köklü bir değişime girmiş ve kent, gerek nüfus, gerekse arazi kullanım yapısı bakımından yoğunlaşarak daha kuzeye yönelmiştir. Kentin transit taşımacılık işlevini güçlendiren Boğaziçi Köprüsü ve çevre yolları, hızlı büyüme sonucunda kısa sürede kent içi ulaşım ağının omurgası haline gelmiş ve kentin nüfus ve istihdam dengesini değiştirmiştir (Harita 2). Boğaziçi Köprüsü'nün yapılmasından sonra 1973'ten 1974'e, boğaziçi geçen taşıt sayısı %200 artarken taşınan yolcu sayısındaki artış sadece %4 kadar olmuş ve köprü'nün asıl etkisinin insan değil araç taşımaya dönük olduğu anlaşılmıştır. Köprü yapımıyla birlikte özel otomobil sahipliğinin 1970-1990 yılları arasındaki %230'luk artışının sağladığı hareketlilik, kentin merkezden uzak kesimlerinin yerleşime açılmasını hızlandırmış ve köprü'nün iki yaka arasındaki insan odaklı geçişler için değil, araç geçişleri için yarar sağladığını ortaya çıkarmıştır.

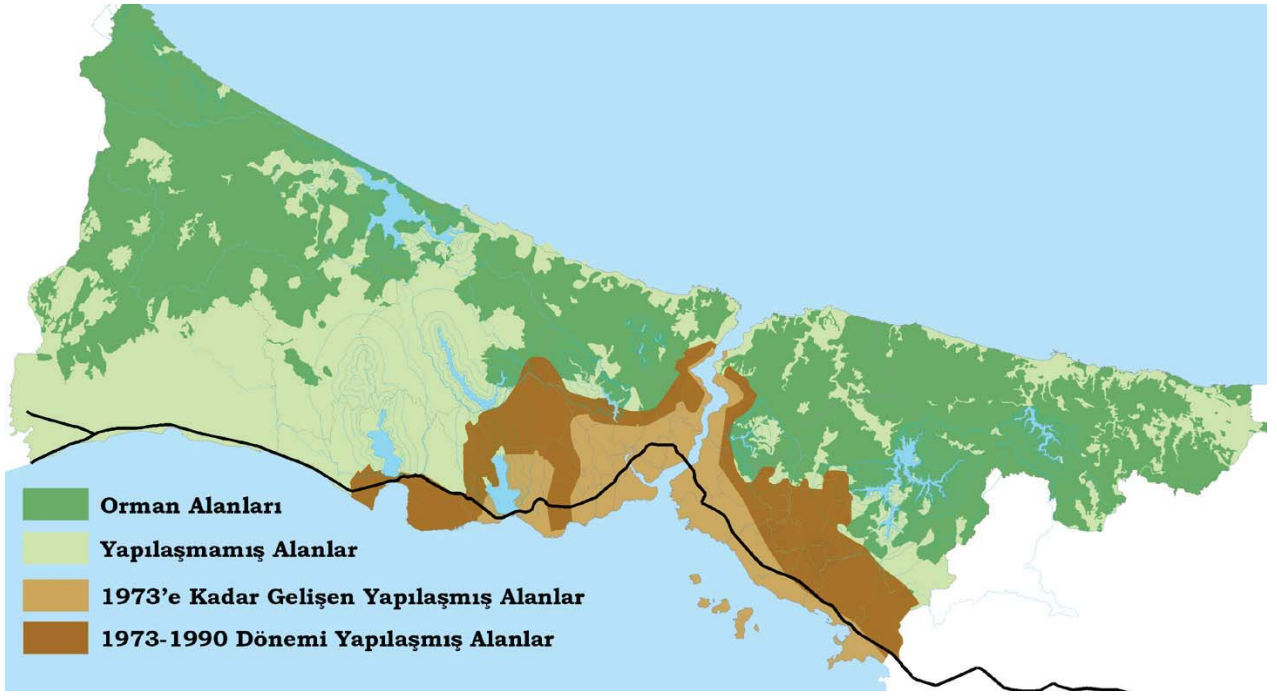


Şekil 1. Boğaziçi Köprüsü'nden Sonra Değişen Arazi Kullanımı

1970'te kent nüfusunun yüzde 23'ü Asya, yüzde 77'si Avrupa Yakası'nda yaşarken, 1990'da Asya yakasında yaşayanların kent nüfusu içindeki payı yüzde 34'e yükselmiştir (Tablo 1). Aynı dönemde (1970-1990) kent bütününde istihdam edilen nüfustaki artışın 1,5 milyona ulaşması da, köprü ve yarattığı karayolu erişim hareketliliğinin en önemli yansıması olmuştur.

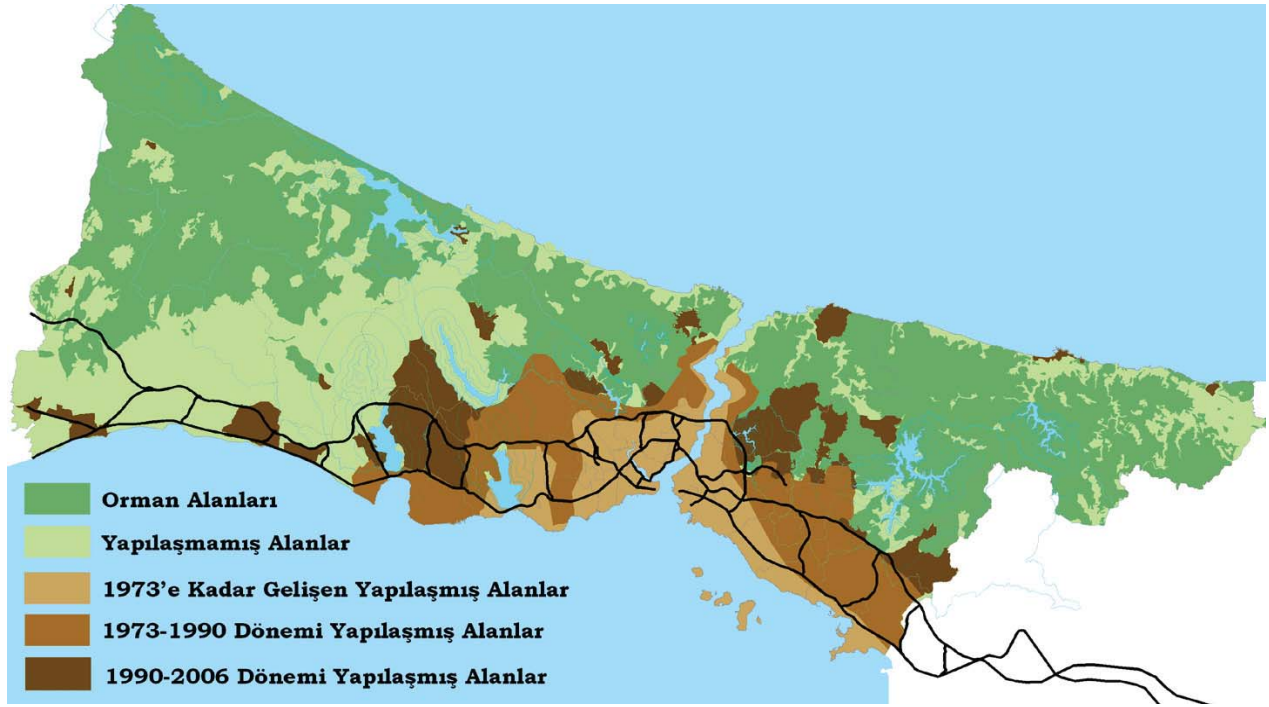
Yakalar	1970 (%)	1990(%)
Asya	23	34
Avrupa	77	66

Tablo 1. İstanbul'da İkamet Eden Nüfusun Yakalara Dağılımı, 1970-1990



Harita 2. 1973-1990 Dönemi Kentsel Yerleşim Alanları

1988'da transit trafiğin kentin daha kuzeyine taşınması amacıyla yapılan 2. boğaz köprüsü (Fatih Sultan Mehmet) ve TEM (Trans-European Motorway) bağlantı yollarıysa kentin kuzeyindeki içme suyu kaynakları, orman alanları, su havzaları, kırsal yerleşimler ve tarım alanları üzerindeki yapılaşma baskılarını arttırması yanı sıra özellikle yasal sorunlarla şekillenen yeni yerleşim alanlarının gelişmesinde en önemli itici güç olmuştur (Harita 3). 2. Köprü ve TEM bağlantılı yollarının faaliyete geçişini takip eden 10 yılın sonunda, TEM boyunca uzanan ve köprü bağlantılarıyla beslenen ilçelerden Gaziosmanpaşa'nın nüfusu 360 bin, Ümraniye'nin nüfusuysa 305 bin kadar artmıştır. 1989'da Ümraniye'ye bağlı bir yerleşim olan Çekmeköy'ün nüfusu aynı dönemde 13.500'den 37.500'e, Kartal'a bağlı bir belde olan Sultanbeyli'nin nüfusu 82.000'den 175.000'e ve Gaziosmanpaşa'ya bağlı bir yerleşim olan Arnavutköy'ün nüfusu ise 21.000'den 37.500'e yükselmiştir. Beykoz, Sarıyer ve Eyüp ise nüfusu önemli oranda (45-70 bin arasında) artan ilçeler olarak öne çıkmışlardır.



Harita 3. 1990-2006 Dönemi Kentsel Yerleşim Alanları

2. Boğaz Köprüsü yapıldıktan sonra boğazdan geçen taşıt sayısı %1180 artarken, yolcu sayısındaki artış sadece %170 olmuştur. İlk köprüde de benzer bir tablonun yaşanmış olması, ne kadar köprü yapılırsa yapılsın artan değer, köprüden geçen insanların değil araçların sayısı olduğunu tekrar göstermiştir.

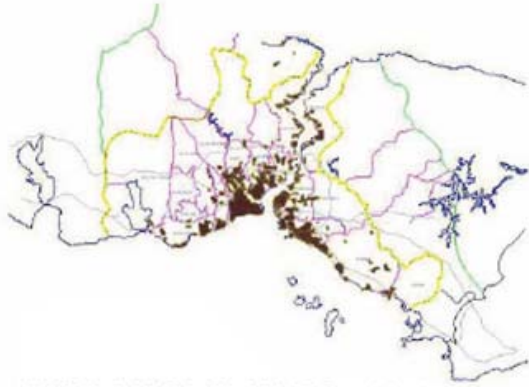
1987-2006 yılları arasında, araçlarla yapılan yolculuklarda özel otomobiller ve servis araçlarının paylarındaki artışa rağmen; otobüs ve deniz ulaşımı kullanımındaki düşüşler ve raylı sistemlerin payındaki %1'in bile altındaki artış, 2. köprü'nün kent içi trafiğine olan temel etkilerinin “özel araç sahipliğini arttırmak” ve “boğaz geçişlerinde toplu ulaşımın önemini azaltmak” şeklinde olduğunu göstermektedir (Tablo 2).

Ulaşım Türü	1987 (%)	1996 (%)	2006 (%)
Özel Otomobil	19,3	19,2	26,34
Taksi+Dolmuş	10,2	9,4	4,75
Servis Araçları	10,4	11,5	21,48
Otobüs (İETT + Özel Halk O.)	35,2	34,1	24,12
Minibüs	19	19,6	16,71
Raylı Sistemler	3,8	3,6	4,6
Deniz Ulaşımı	2,1	2,6	2

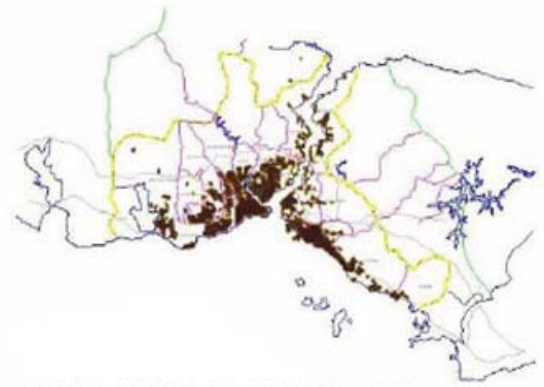
Tablo 2. Yolculukların Ulaşım Türlerine Göre Dağılımının 1987-2006 Dönemindeki Değişimi

Projenin Kentin Fiziksel Yapısı, Gelişimi ve Nüfus ile İlişkisi ve Etkileri

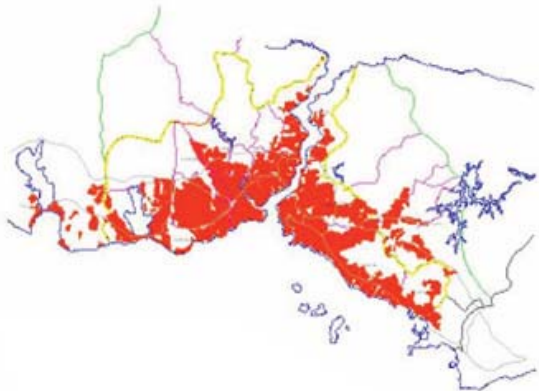
Özellikle ilk iki köprü deneyimi, İstanbul'da kentsel ulaşım ve arazi kullanım kararlarının birbirinden bağımsız alınamayacağını ciddi bir şekilde ortaya koymaktadır. Bu konuda özellikle ikinci köprü ve sonrası yaşanan kentsel yayılım, önemli ulaşım kararlarının kendi trafiğini ve nüfus çekimini de beraberinde getirerek kentin fiziksel yapısını nasıl etkilediğinin en somut örneğidir (Harita 8).



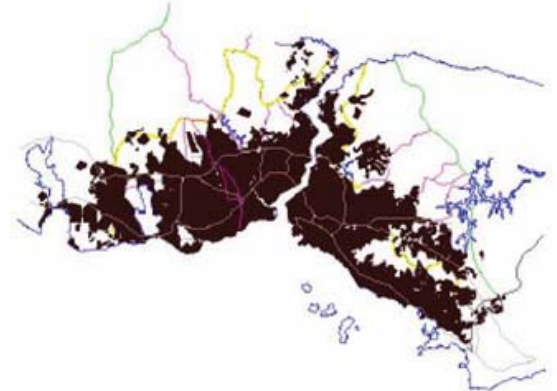
YAPILAŞMIŞ ALANLAR - 1950



YAPILAŞMIŞ ALANLAR - 1965



YAPILAŞMIŞ ALANLAR - 1985



YAPILAŞMIŞ ALANLAR - 2002

Harita 8. 1975-2002 Döneminde Gelişen Yerleşim Alanları

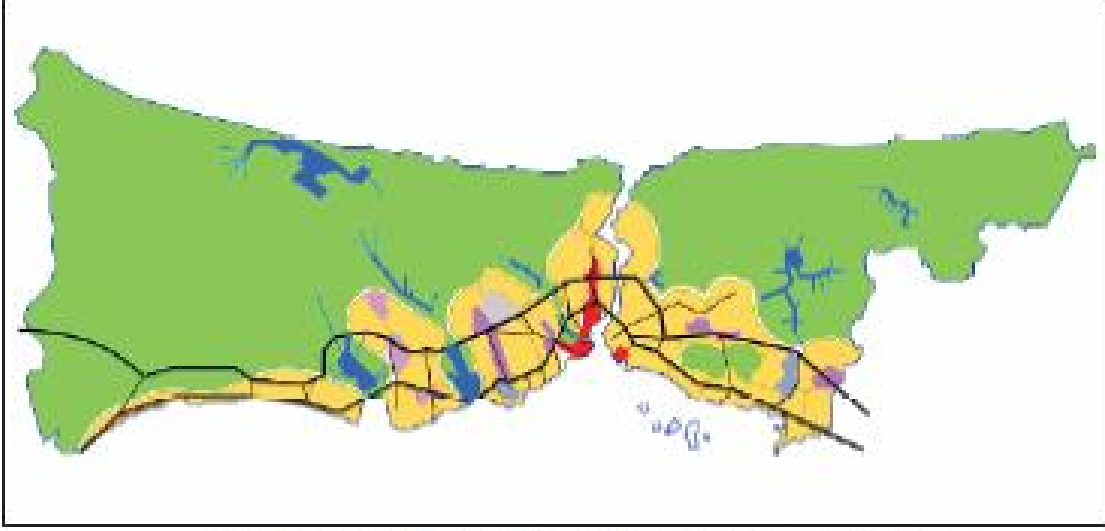
şekillenmesi için temel arazi kullanım ve ulaşım politikalarının birbiriyle uyumlu ve destekleyici olması gerekmektedir. Bu yapıyı belirleyen en temel planlama rehberi, İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) tarafından hazırlanarak 2009 yılında onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı (ÇDP)'dir. Temel arazi kullanım ve ulaşım kararlarının bir arada bulunduğu bu plan, alt ölçeğindeki diğer tüm planların da anayasası niteliğindedir.

Kentin ana ulaşım politikalarını ve alt uygulamalarını daha detaylı ve teknik olarak belirleyen İstanbul Ulaşım Ana Planı ise Çevre Düzeni Planı'na uygun olacak şekilde yine Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanmakta ve 2010 yılı içerisinde onaylanması beklenmektedir. Raporun ilerleyen bölümlerinde de sıkça atıfta bulunulacak olan ÇDP, içerdiği bazı plan kararları nedeniyle çeşitli meslek odalarının (TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi de dahil) itiraz ve davalarına konu olmasına karşın, 3. Boğaz Köprüsü gündemine ilişkin temel ulaşım yaklaşımı ve öngörüsüyle meslek odalarının da savunduğu önemli bir misyon yüklenmiştir.

Bu bölümde, henüz tamamlanmadığı için Ulaşım Ana Planı ve kararlarına ilişkin değerlendirmeler yapılmayarak, kentin 2023 yılına kadarki gelişimini belirleyen politikalarıyla ÇDP verileri ve kapsamı bir arada değerlendirilecektir.

Ulaşım yatırımlarının, arazi kullanım kararlarının destekleyici ve tetikleyicisi olarak akılcı kullanımı ve talep yönetiminin etkinleştirilmesi gerekirken ne yazık ki bu güne kadar bu süreç ters işlemiştir. Tek merkezlilik, boğaz geçişi talebini arttırmakta ve bu durum geçmişte olduğu gibi boğazın üçüncü defa karayolu köprüsü ile geçişini gündeme getirmektedir.

ÇDP'de, İstanbul'un doğusu ile batısı arasında sürekliliği karayolu ile sağlanmış bir Boğaz geçişinin İstanbul'un kentsel gelişimi açısından olumsuz sonuçları, FSM Köprüsü geçişi sonrasında ortaya çıkan kentsel gelişme deseni ile açıkça görüldüğünden, TEM Otoyolu boyunca kentin doğusu ile batısı arasında uzanan, yağ lekesi şeklinde büyüyerek doğal yapıyı tahrip eden, niteliksiz bir yapı stoku ve Sultanbeyli ve Sarıgazi gibi yerleşmeleri oluşturan süreçlerin tekrarlanmaması vurgulanmıştır. Aksi takdirde, İstanbul'un doğal eşikleri geçmişten beri benzer bir süreci yaşayamayacak derecede hasar gördüğünden, kuzeyden yeni bir karayolu boğaz geçişi ile su toplama havzalarının, tarım alanlarının ve ormanların önemli ölçüde yok olacağı kesindir. Ana ulaşım kararlarında üçüncü bir Boğaz köprüsüne yer verilmeyen ve kesin bir dille karşı politikaların savunulduğu Çevre Düzeni Planı'nın özellikle kentin fiziksel gelişimi ile ilgili 2023 yılı öngörüsünde, kuzeye yönelik yerleşim baskılarının önlenmesi ve doğal eşiklerin korunması amaçlanmış, kentin bundan sonraki gelişimi doğu-batı ekseninde kurgulanmıştır (Harita 9).

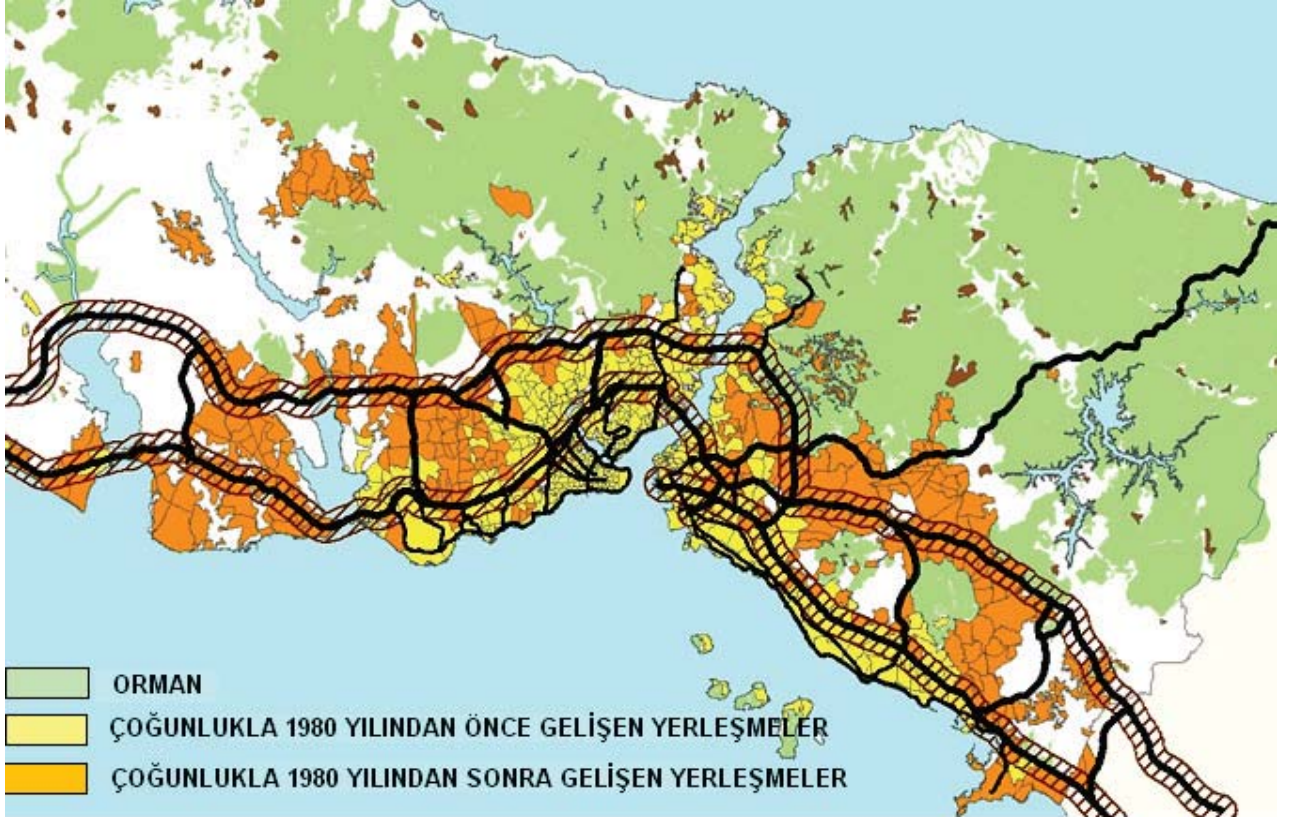


Harita 9. Çevre Düzeni Planı'nda Önerilen Kentsel Gelişim Yapısı

Özellikle 2. Boğaz köprüsü ve TEM bağlantı yollarının yapımıyla kentsel alanda görülen en büyük fiziksel değişim, büyük sanayi alanlarının bu yeni karayolu bağlantılarına yakın yer seçimi ve çevrelerinde yeni işgücünün konumlandığı plansız ve doğal eşiklere baskı kuran yerleşim alanlarının kurularak, kent bütünlüğünün bozulması şeklindedir. İstanbul'da 1980'lerden bu yana nüfusu en fazla artan ilçeler ve yerleşim alanlarının TEM çevresinde bulunması (Gaziosmanpaşa, Ümraniye, Sultanbeyli, Arnavutköy, Sultangazi) bu fiziksel değişimin sonuçlarıdır. En çarpıcı değişimse, nüfus ve yapılaşmanın olağan dışı arttığı Sultanbeyli'de 1985-1990 yılları arasında nüfusun %2100 artmasıyla görülmüştür. Aynı dönemde İstanbul'un nüfusu ise %23 oranında artmıştır.

Planlı bir arazi kullanım-ulaşım kararlılığından uzak bu gelişim, önerilen 3. Boğaz Köprüsü ile bu kez daha kuzeye aynı fiziksel sorunların taşınmasına ve kentsel bütünlük yaklaşımlarının ortadan kalkmasına yol açacaktır. Kentin kuzeyindeki doğal değerler yanında; kırsal yerleşim alanları, köyler ve kıyı yerleşimleri 3. köprü projesiyle birlikte özgün yapılarından uzaklaşarak, geçmişteki gibi yoğun bir nüfus ve yapılaşma baskısı altına girecektir (Harita 10). İstanbul'da 2000'li yıllarla birlikte gelişen nüfus hareketleri, özellikle FSM Köprüsü ve TEM güzergâhıyla bağlantılı ilçelerdeki yüksek artış eğiliminin sürdüğünü gösterdiğinden bu ilçelerin kuzeye doğru genişleme alanlarının (2B, özel orman, kırsal yerleşimler, köyler vb) varlığı dikkate alındığında, yapımı düşünülen 3. köprünün İstanbul'da nüfus hareketlerindeki eğilimi daha fazla arttıracığı açıkça görülmektedir (Tablo 6). Kırsal ekonomilerin ve yaşam biçimlerinin kontrolsüz ve plansız bir sürece gireceği bu durum,

kentin doğu-batı eksenli yerleşim yapısı ile raylı sistemlere ve deniz ulaşımına odaklı toplu ulaşım mantığına da ters düşmektedir.



Harita 10. 1980 Öncesi ve Sonrası Gelişen Yerleşim Alanları

İLÇELER	2000	2007	Nüfus Değişimi	Değişim (%)
Büyükdçekmece	384.089	688.774	304.685	79
Sultanbeyli	175.700	272.758	97.058	55
Ümraniye	605.855	897.260	291.405	48
Avcılar	233.749	323.596	89.847	38
Esenler	380.709	517.235	136.526	36
Gaziosmanpaşa	752.389	1.013.048	260.659	35
Tuzla	123.225	165.239	42.014	34
Pendik	389.657	520.486	130.829	34
Kartal	407.865	541.209	133.344	33
Küçükçekmece	594.524	785.392	190.868	32
Bağcılar	556.519	719.267	162.748	29
Eyüp	255.912	325.532	69.620	27

Tablo 6. İstanbul'da 2000-2007 Döneminde Nüfusu % 25'in Üzerinde Artış Gösteren İlçeler ve Nüfus Değişimleri

3. Köprü Projesi'nin kentin kuzey kesimlerindeki doğal kaynaklar ve kırsal yerleşimler üzerindeki yapılaşma ve nüfus etkisi öncelikle 2B alanları ve özel orman alanlarını tehdit edecektir. Bu alanlar, yakın çevrelerinde 1/100.000 Ölçekli ÇDP'nin öngördüğü düşük yoğunluklu (hektar başına 50-100 kişi) gelişme önerisi ile yapılaşması halinde, kente eklenecek nüfus 924.400 kişidir. 3. Köprü Projesi'nin etki alanı içinde yapılaşma baskısına maruz kalacak tarım alanları, içinde bulunduğu kırsal alanların yoğunluğuna uygun yapılaşsa dahi kente eklenecek nüfus miktarı 2.419.900 olacaktır.

Havza içi yapılaşma baskısının kontrol altına alınamaması halinde 3. Köprü Projesi'nin etkileyeceği havza alanlarının yapılaşmasıyla mevcut nüfusa 226.050 kişilik bir nüfus daha eklenecektir. Son olarak, etki alanı içindeki orman alanlarının da yapılaşma baskısı içine girmesi ve düşük yoğunlukla yapılaşması halinde, 3.773.250 kişilik bir nüfus kuzey kesimlere yerleşecektir.

3. Köprü Projesi ve bağlantı yollarının yaratacağı karayolu hareketliliği ve erişim kolaylıklarıyla kentin doğal kaynaklarını baskı altında bırakacak olması ve yapılaşmayı tetiklemesi; yerel ve merkezi yönetim zafiyetleri yanında denetim mekânizmalarının etkin olmayışıyla birlikte düşünüldüğünde 2023 yılı için ÇDP'nin öngördüğü 16 milyonluk nüfusa *en düşük yoğunluk değerleriyle, 7.343.600 kişilik bir nüfusun eklenmesini ve yaklaşık 23,3*

milyonluk bir kent nüfusunu kaçınılmaz kılacaktır. Kentin bugünkü nüfusu dikkate alındığında, kuzeyde yapılaşma etkisiyle artacak nüfus bugünkü toplam nüfusa eklendiğindeyse sonuç 20,2 milyona ulaşmaktadır. Yani kuzeydeki olası yapılaşmaların getireceği 7,3 milyonluk ek nüfus, ÇDP'nin öngörüsündeki nüfusun değil bugünkü nüfusun üzerine eklense bile, ortaya çıkacak tablo kentin artık sürdürülebilir ve sağlıklı yaşam koşullarını sunamayacağını göstermektedir.

Sonuçta, İstanbul'un plan kararlarının öngördüğü arazi kullanım kararlarıyla taban tabana zıt ve bu kararları baştan geçersiz kılan ulaşım kararlarının kentin fiziksel yapısında ortaya koyduğu nüfus ve mekânsal yayılım etkisi, yapımı düşünülen 3. Boğaz İstanbul'un plansız, dikte edilen ulaşım projeleri ile ortaya çıkan kentleşme ve mekânsal yayılma tarihinin bizlere 3. köprü'nün yaratacağı etki konusunda verdiği ders çok açıktır. İstanbul, 2. köprü yapımından sonra elinde kalan son doğal alanlarını da 3. köprü'nün yapımı ile birlikte tamamen kaybetme riskiyle karşı karşıyadır.

Tarım ve orman alanları etrafında var olan kırsal yerleşimler, köyler ve Karadeniz boyunca uzanan kıyı yerleşimlerinin özgün yapılarının korunması ve gelecekte İstanbul'un olası yeni ilçelerine dönüşmemeleri için ÇDP'nin ulaşım konusunda “*tepeden inme merkezi proje*” tanımıyla bir tehdit olarak gördüğü kuzeyde yeni bir boğaz köprüsü geçişi fikrinden en kısa sürede uzaklaşılmalıdır.

Projenin Doğal Çevre ile İlişkisi

İstanbul'un mevcut yerleşim alanları ile Karadeniz kıyısı arasında kalan kesiminde, önemli orman alanları, su havzaları, kumullar, barajlar, bentler, tabiat parkları, rekreasyon (eğlence-dinlenme) alanları ile çok sayıda endemik (başka yerde yaşamayan) bitki ve hayvan türlerinden oluşan farklı ekosistemlerin bir arada bulunduğu bütüncül bir ekolojik alan yer almaktadır (Harita 11).



Harita 11. İstanbul'un Ekolojik/Doğal Bütünlük Alanı

3. Boğaz Köprüsü'nün en büyük ve en yoğun olumsuz etkilerinin görüleceği bu hassas coğrafya, bünyesinde Türkiye ölçeğinde de önemli bir yere sahip farklı nitelikteki orman alanlarını barındırmaktadır. Bu ormanların yararlarını, odun ve diğer orman ürünlerinin kaynağı olması, su üretimi, su varlığını koruma ve düzenlemesi, toprağı koruması, biyolojik çeşitliliği geliştirmesi, iklim üzerinde olumlu etki yapması, rekreasyon yönünden yararı, sağlık üzerinde etkili olması, iş alanı ve geçim kaynağı sağlaması, ulusal savunma ve güvenlik yönünden yararları şeklinde sıralamak mümkündür.

İstanbul'un kuzeyinin ormanlar ile kaplı olması aynı zamanda kent ve insanlar için benzeri olmayan bir yarar sağlamaktadır. Çünkü bu ormanların özellikle havadaki zehirli karbon gazını tutma ve havadaki zararlı tozları filtreleyerek ürettiği temiz hava, kuzeyden güneye esen hakim rüzgârlar sayesinde kentin hava ve yaşam kalitesini artırmaktadır. Günümüzde pek çok gelişmiş batı ülkesinde kentlerde yaşayanlar ve orman endüstrisinde çalışan işçiler (Paris, Londra ve özellikle Viyana'da olduğu gibi), ormanlarının kentlerine sağladığı temiz hava ile gurur duymaktadır.

İstanbul'un kuzeyindeki ormanlar, aynı zamanda bu kentin içme ve kullanma suyu ihtiyacını karşılayan Avrupa yakasındaki Istranca, Terkos, Büyükçekmece, Alibeyköy ve Sazlıdere ile Anadolu yakasındaki Ömerli, Elmalı ve Darlık havzalarını barındırmaktadır (Harita 12). Ormanlar, içme suyu havzaları ile birlikte ele alındıklarında, İstanbul'un sürdürülebilir

The map illustrates the distribution of the Bursa population of the Common Noddy in the Marmara Sea region of Turkey. The Bursa region is highlighted in red, indicating the core distribution area. The map includes labels for the following districts: Iştirancılar, Terkos, Sazlıdere, Alibeyköy, Bentler, Darlık, Büyükçekmece, Elmalı, and Ömerli. The surrounding seas are labeled KARA DENİZ (Black Sea) to the north and MARMARA DENİZİ (Marmara Sea) to the south.

Harita 13. İstanbul'un Ekolojik Koridorları

En önemli orman alanlarından biri olan Belgrad Ormanlarıysa, yüzlerce yıldır İstanbul'un su ihtiyacını karşılama işlevini yerine getirmekte ve 7 adet su bendini barındırmaktadır. Aynı orman içerisinde yer alan Atatürk Arboretumu (Botanik bahçesi) ise dünyaca bilinen önemli 450 bitki türüne ev sahipliği yapmakta ve dünya ormancılık bilimi açısından özgün bir konuma sahiptir.

Belgrad Ormanından başka kentte ekolojik ve biyolojik yönden önemli diğer doğal yaşam alanları Terkos ve Kasatura arasındaki ormanlık alan ve kıyı şeridi, Ağıl Dere ve Ağaçlı Kumulları, Gümüşdere Kumulları, Kuzey Boğaziçi, Büyükçekmece Gölü, Küçükçekmece Gölü, Batı İstanbul Meraları, Ömerli Havzası, Sahilköy, Şile, Ağva Kumulları, Ağva Deresi ve Şile adalarından oluşmaktadır.

Biyolojik çeşitlilik (bitki ve hayvan çeşitliliği) bakımından da önemli bir yere sahip olan İstanbul ve çevresindeki orman alanları, dünyanın önemli kuş göçü yoğunlaşma alanlarından olup, yüz binlerce su kuşuna, yırtıcı ve ötücü kuş türüne göç döneminde ev sahipliği yapmaktadır. Bu özellikleri nedeniyle İstanbul Boğazı, ülkemizde ve dünya üzerinde kuş göçünün en iyi izlenebildiği yerlerden biridir. Ayrıca Sarıyer'deki Türkmenbaşı ve Beykoz'daki Polenezköy Tabiat Parkları, barındırdıkları önemli bitki örtüsü ve yaban hayatı ile halkın dinlenme ve eğlenmesine uygun tabiat parçaları olarak bu orman alanları içinde yer almaktadırlar.

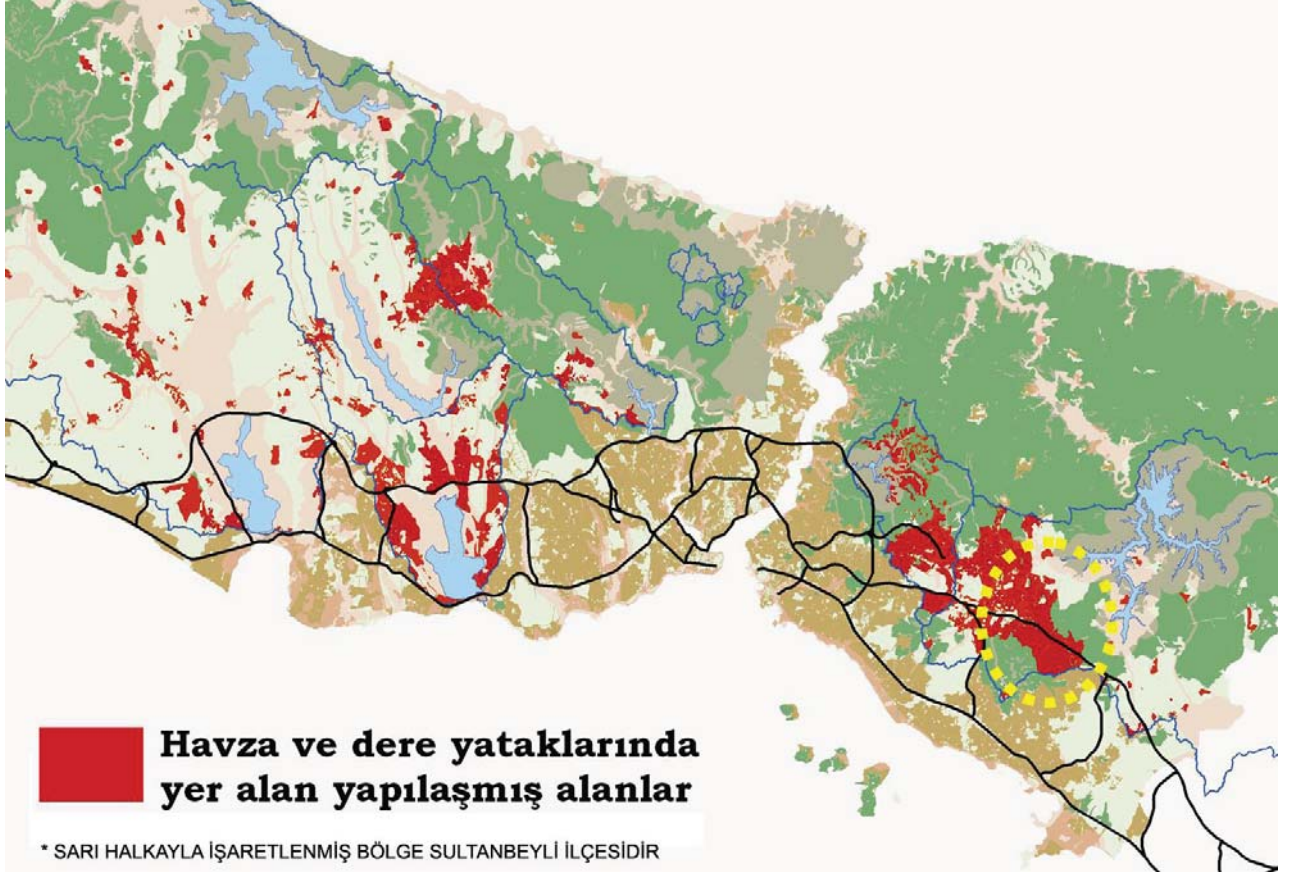
3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarının doğal çevre ile ilişkisindeki en can alıcı noktalardan biri de, İstanbul'da yapılan üst ölçekli arazi kullanımı ve ulaşım projelerinin doğal çevre üzerindeki tahribatları ve teşvik ettikleri yeni yapılaşmaların mikro klima üzerinde yarattığı "ısı adası" etkisidir. Mikro klima üzerinde serinletici etkisi olan orman alanlarının, doğal bitki örtüleriyle kaplı alanların ve yapılaşmamış-açık alanların tahribatı, ısı adası etkisini daha da arttırmaktadır.

Kentin kuzeyindeki tüm bu doğal/ekolojik alanların sürdürülebilirliği, İstanbul genelinde yaşanan göç, yetersiz altyapı, geciken imar uygulamaları, tarım arazilerinin el değiştirmesi ve tarım topraklarının parçalanması, ikinci konutlardaki artış, kırsalın özgün yapısının bozulması, yanlış 2B politikaları gibi sorunlar nedeni ile geçmişten bu yana sürekli tehlike altında kalmaktadır. Bu tehlikenin boyutlarını özellikle FSM köprüsü ve TEM bağlantı

yollarının yapımı sonrasında yaşanan kentsel yayılma süreci açıkça ortaya koymuştur. Kentin kuzeyindeki bu ekolojik/doğal bütünlük alanı, 3. Boğaz Köprüsü'nün yapılması halinde kaçınılmaz bir kentsel gelişme baskısı altında kalacak ve kent Karadeniz kıyısına kadar genişleyecektir. Bu durumun kentin doğal çevresi üzerindeki etkileri ise aşağıda sıralanan, telafisi son derece zor ve çoğu yerde imkansız sonuçlar doğuracaktır.

Boğaz'da yapılması düşünülen 3. Köprü Projesi ve bağlantı yollarının kısa süre sonra kendi trafiğini yaratarak egzoz salınımlarını arttıracak ve yeni yol ve bina yapılaşmalarını tetikleyerek doğal alan tahribatına yol açacağı düşünüldüğünde, İstanbul üzerindeki ısı adası etkisinin katlanarak artacağı öngörülmektedir. Son yıllarda mevsim normalleri üzerine çıkan ortalama sıcaklık değerleri ve barajlardaki su seviyelerinin kritik seviyelere kadar inmesiyle açıkça görülen ısı adası etkisi, havzalardaki su kalitesi ve miktarının, orman alanlarının bütünlüğünün korunmasını ve gerek kentsel gerekse kırsal alanlarda açık alan kullanımlarının planlanmasını gerektirmektedir.

Çok büyük bir kısmı su toplama havzalarında kalan 3. Boğaz Köprüsü bağlantı yolları İstanbul'un önemli içme suyu rezervleri olan Ömerli, Elmalı, Darlık, Alibeyköy, Büyükçekmece, Sazlıdere ve Terkos havzalarını yoğun yapılaşma baskısı altında bırakacaktır. Ömerli havzası'nda 1935-1975 yılları arasında nüfusun 4.000 civarından 40 yıl sonunda yaklaşık 3 kat artarak 10.000'in üzerine çıkmasına karşın; 1990 sonrası, özellikle TEM otoyolu etkisi ile nüfusun 50 katın üzerinde bir artışla 600.000'e yaklaşması, İstanbul için yaşamsal öneme sahip havzalardaki nüfus Baskısı net olarak ortaya koymaktadır (Harita 14;15).



Harita 14. Havza ve Dere Yataklarındaki Yapılaşmalar



Harita 15. 1982'den 2010'a Sultanbeyli'deki Mekânsal Değişim ve TEM'in etkisi

3. Boğaz Köprüsü güzergâhına bağlanacak ana ve ikincil yollar, kuzey ormanları ve çevresindeki yaban hayatı olumsuz etkileyecektir. Kenarları bariyerle çevrili oto yollar doğrudan yaban hayvanlarının yaşam alanlarını parçalayarak, hayvan türlerinin İstanbul'un kuzeyindeki yayılış alanlarını sınırlandıracaktır.

Kesilen ağaçlar ile orman alanlarının havadaki zehirli karbon çekimi azalacak, baskı altına girecek ormanlar etkinliklerini düşüreceklerdir. Orman içlerinden geçecek olan yeni karayolları, yangın riskini de beraberinde getirecektir. Ayrıca, bütün otoyollarda olduğu gibi, önemli bir sorun da araç egzozlarından çıkan gazların çevreye olan kirletici etkileridir.

Önerilen 3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarının her iki yönde 5 km'lik etki kuşağında İstanbul'daki özel orman alanlarının %34'ü, orman alanlarının %46'sı, 2B alanlarının %38'i, tarım alanlarının %43'ü yer almaktadır (Harita 16). Fiziki yapılaşmanın -arıtma tesisi yapımı dışında- yasak olduğu su havzalarının mutlak koruma alanlarının %18'ini kapsayan bu etki alanı içinde, aynı zamanda 29.000 ha'lık doğal sit alanı da (Tüm sit alanlarının %45'i) tahrip olma riski taşımaktadır.

Köprü ve bağlantı güzergâhları için düşünülen 150 metrelik kamulaştırma işlemi sonucunda hattın geçeceği ve doğrudan/koşulsuz etkilenecek olan bölgede ise *680 ha doğal sit alanı, 931 ha tarım alanı ve 2,5 milyondan fazla ağaç barındıran 1453 ha'lık orman alanı* tamamen yok olacaktır.

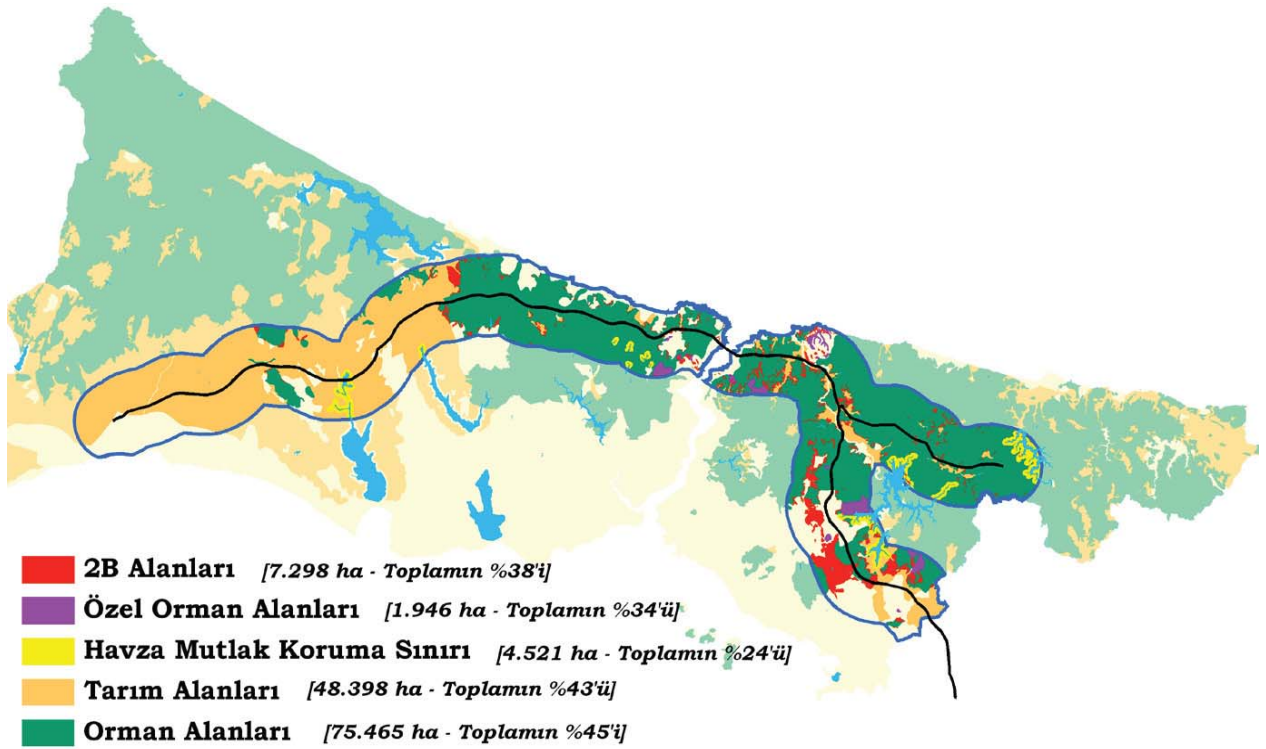
Ekolojik yaşam alanlarını ve biyoçeşitliliği tehdit eden etkenlerin başında, büyük yaşam ortamlarının yapılacak yollar ile daha küçük yaşam ortamlarına bölünmesi, bu nedenle de söz konusu ortamların kullanım şekillerinin değişmesi gelmektedir.

Bunun yanı sıra yoğun trafiğin gürültüsü ve egzoz salımı bu bölgelerde yaşayan canlıların yaşam alanlarını terk etmesine neden olacaktır. Hava kirliliğine yol açan atıklar bakımından değerlendirildiğinde ise taşıt egzozlarının kirletici payı (%47), sanayi ve evsel atıkların toplam kirletici payından (%35) bile daha fazladır.

3. Boğaz Köprüsü yapıldığı takdirde, FSM Köprüsü sürecinde yaşandığı gibi “orman niteliğini yitirdiği gerekçesiyle” bazı alanların orman sınırları dışına çıkarılması yönünde baskılar artacaktır (Anadolu Yakası'nda, TEM Otoyolu'nun geçtiği bölgede, orman niteliğini

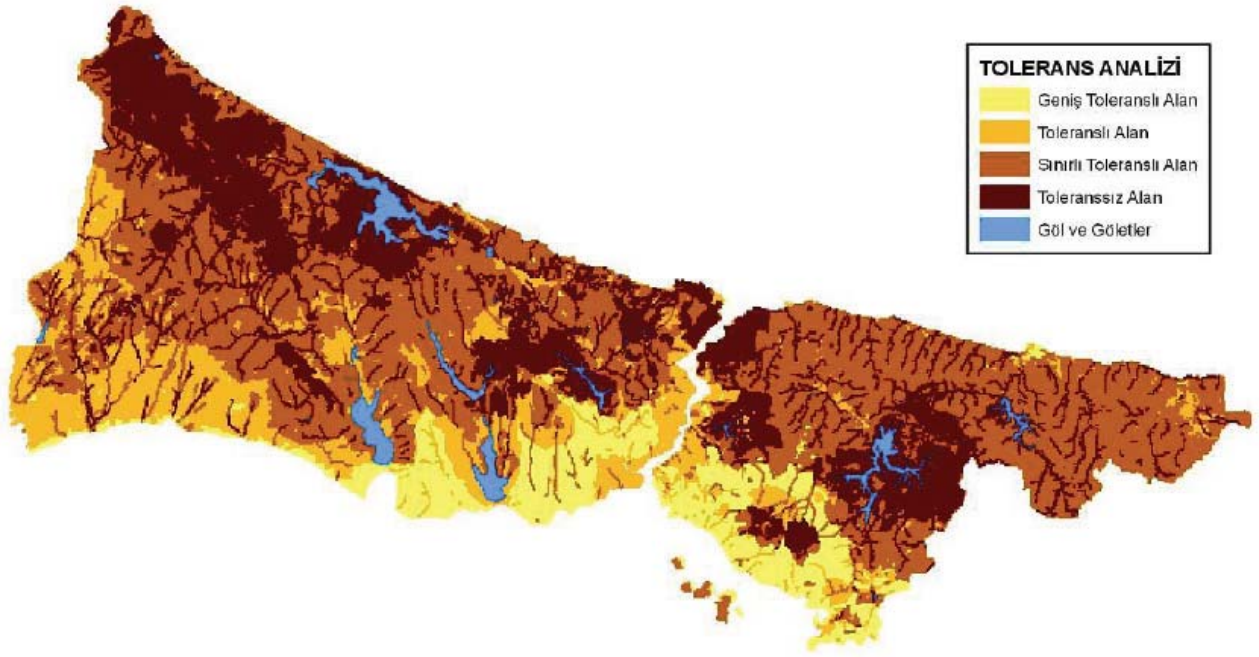
yitirdiği gerekçesiyle 11.856 hektar alan orman sınırları dışına çıkarılmıştır). 2B alanları, özel ormanlar ve tarım alanları bu süreçten ilk olarak etkilenecek alanların başında gelmektedir (Harita 16).

Devlet Planlama teşkilatı'nın (DPT), 3. Köprü Projesi'ne ilişkin “doğuracağı etkiler... düşünüldüğünde güzergâhı boyunca çevresel etkilerin ciddi bir şekilde etüt edilmesi gerekmektedir” şeklindeki değerlendirmesi de projenin ciddi bir çevresel etki analizi eksikliği olduğunu göstermektedir.



Harita 16. 3. Boğaz Köprüsü Güzergâhının 5 km'lik Etki Kuşağında Etkilenebilecek Doğal Alanlar

İstanbul'un özellikle ilk iki köprü tecrübesi, elinde kalan son doğal yaşam alanları ve bu alanlar üzerindeki ekolojik dengenin üçüncü bir köprü yapımıyla ne denli geri dönülmez bir dönüşüme uğrayacağını en tartışılmaz kanıtıdır. İstanbul'un doğal yapı analiziyle ortaya çıkan ve fiziksel etkilerin ne derece tolere edilebileceğini gösteren haritası, yeni bir boğaz köprüsünün ve olası yanlış arazi kullanım kararlarının önündeki en büyük engellerden biri durumundadır (Harita 17).



Harita 17. Doğal Yapı Tolerans Derecelendirmesi

Projenin Sosyal Yapı ile İlişkisi

3. Boğaz Köprüsü ve bağlantı yollarının kentte yaratacağı yeni yapılaşma baskıları ve nüfus hareketleri, İstanbul'un sosyal dokusunu olumsuz yönde etkileyecek sonuçlar yaratacaktır. Kent merkezinden çeperlere yeni göç hareketleri ve kente dışarıdan göç eğilimlerinin artması, kent çeperlerinde yeni ve kent ile sosyal bağı olmayan kapalı sitelerin/yerleşimlerin gelişmesi, kuzeydeki kırsal ve kıyı yerleşimlerde sosyal dokunun ve kent-kır ilişkisinin bozulması olarak şekillenecek bu süreç, kentin dengeli ve sürdürülebilir ulaşım-gelişim politikalarını da ortadan kaldıracaktır.

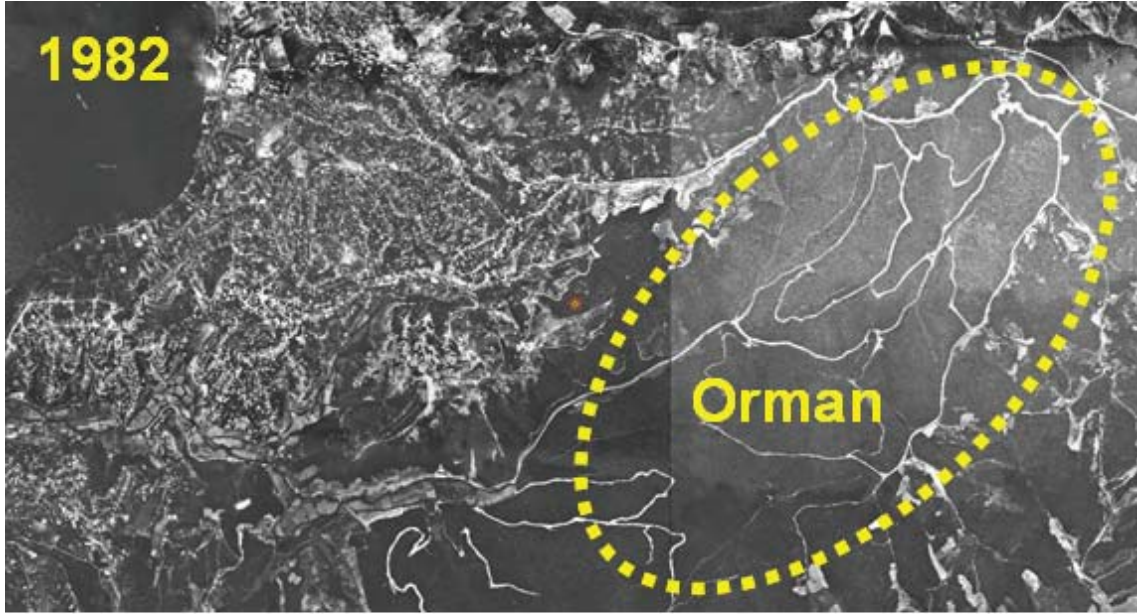
İstanbul'da özellikle ikinci köprü ve TEM bağlantı yollarının yapımı sonrasında konut ve sanayi başta olmak üzere temel arazi kullanım alanlarında kentin kuzeyine ve çeper alanlarına yayılma süreci son derece hızlanmış; bu süreçte yeni karayolu erişim imkanları kentin orman alanlarında, önemli içme suyu havzaları (Ömerli, Elmalı, Büyükçekmece gibi) ile kırsal karakterli çok sayıda yerleşim alanı veya yakınlarında yeni yapılaşmaların kontrolsüz yayılımını tetiklemiştir. İstanbul'un 1975-2000 dönemindeki göç hareketlerine bakıldığında, kente dışarıdan en yoğun göçün ikinci köprü yapım süreci ve sonrası dönemde (1985-1990) gerçekleştiği görülmektedir (Tablo 7).

1975-1980		1980-1985		1985-1990		1995-2000	
Net göç	Net göç hızı (‰)	Net göç	Net göç hızı (‰)	Net göç	Net göç hızı (‰)	Net göç	Net göç hızı (‰)
288 653	73,4	297 598	60,5	656 677	107,6	407 448	46,1

Tablo 7. İstanbul'un 1975-2000 Dönemi Net Göç Yapısı

Her yeni köprü ve bağlantı yolları ile yaratılan yeni karayolu hareketlilikleri, göç eğilimlerinde itici rol oynayarak, beraberinde önemli sosyal sorun alanları yaratmaktadır.

Bu alanların başında gelen ve kapalı siteler ya da kapalı yerleşmeler olarak adlandırılan yeni konutlaşma biçimi, ana ulaşım bağlantıları ile doğrudan ilişki içindeki yer seçimi ve özel araç sahipliğine bağımlı ulaşım tercihleriyle ön plana çıkan kesimlerce izole bir yaşam anlayışı yaratmıştır (Harita 18). İstanbul'a 1990'ların hemen başında yerleşen bu yeni konut eğiliminde, ulaşım bağlantılarının özel araç sahipliğine imkan verecek biçimde sağlanması kadar, manzara ve peyzaj gibi çevresel faktörler de yer seçiminde artı değer olarak önem taşımaktadır. Bu konut alanlarını pazarlamada kullanılan ve ayrıcalık olarak öne sürülen özellikler arasında yer alan '*orman alanına yakın yer seçimi*', özellikle orman ve havza alanlarında yapılaşmayı teşvik ederken kapalı sitelerin neden çeperlerde yer seçtiği konusunu da aydınlatmaktadır.



Harita 18. Beykoz'da Orman Alanları Üzerinde Kurulu ve Karayolu Erişimli Kapalı Siteler

1990 sonrasında TEM ve bağlantı yolları yakınında yapılan konut alanlarının büyük çoğunluğu kapalı siteler olarak yapılmış ve giderek 2B arazileri üzerine doğru yayılarak yeni 2B alanlarının oluşmasında ve kentin orman alanlarının tüketilmesinde büyük rol oynamıştır. 2. köprü bağlantı yollarının yapılmasından hemen sonra Göktürk ve Çekmeköy yerleşimleri, 2B arazilerinin varlığı ve geniş arazilere ulaşabilme imkanı (tarım arazileri, eski çiftlik alanları, vb.) sundukları için yatırımcıların dikkatini çekmiş ve kapalı sitelerin yoğun olarak bulunduğu, orman karakterini yitirmiş ve toplumsal olarak da parçalanmış alanlar haline gelmişlerdir. Her iki yerleşim de 1990'lara kadar dar gelirliilerin oturduğu birer alan iken,

sonradan yapılan kapalı sitelerin getirdiği farklı gelir guruplarının mevcut yerleşimlerle birbirine değmeden yaşamaya çalışması, sosyal açıdan ayrışmalara ve gerilimlere açık bir zemin yaratmıştır.

Kapalı siteler park, sağlık ve eğitim tesisleri, rekreasyon alanları gibi kentsel donatı alanlarının yoksun mahallelerin aleyhine olacak şekilde eşitsiz dağılımına imkan tanıdığından, kamu ve kentin ortak alan üretimi ve paylaşımını erozyona uğratmaktadır.

Böylece kamusal haklara erişme hakkı eşit ancak erişme imkanı eşit olmayan insanların bir aradalığıyla sonuçlanan, sosyal yapı bakımından adil olmayan yaşam alanları oluşmaktadır.

Bugün İstanbul'un çeperlerinde özel sektör eliyle geliştirilen kapalı siteler yanında kamusal kaynaklarla da şekillenen (TOKİ'nin geliştirdiği toplu konut projelerinde olduğu gibi) ve özellikle "toplukonut" ya da "sosyal konut" adı altında geliştirilen yeni konut alanları, kentin yerleşik fiziksel ve sosyal dokusunun ayrışmasına, kentin çeperlerinde yeni nüfus birikimleri ve ulaşım talepleri ile eşitsiz kentsel donatı dağılımının artmasına yol açmaktadır. Kamu ve özel sektör eliyle gelişen bu yeni yerleşimlerin eski gecekondu alanları, 2B alanları, orman alanları, su havzaları ve kırsal yapıdaki köy yerleşimleri ile bir arada veya komşu yer seçimlerine rağmen sosyal açıdan bütünleşmemeleri, yapımı düşünülen 3. köprü ve bağlantı yollarının yaratacağı yeni yerleşim baskılarıyla daha da artacaktır.

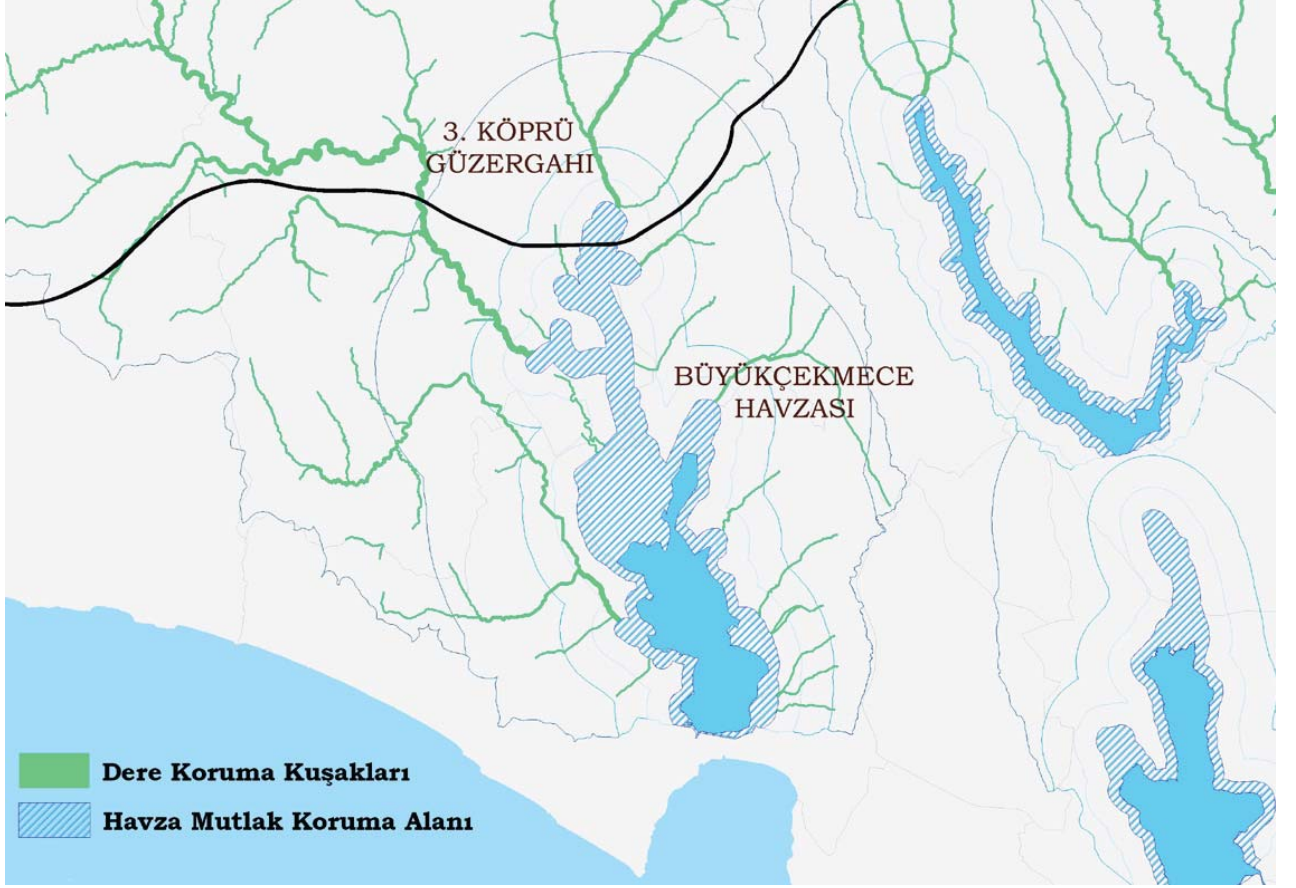
Kapalı sitelerin kentin çeperlerindeki daha çok orta ve alt gelir guruplarının yaşadığı konut alanlarına ve eski gecekondu alanlarına doğru yayılması, 3. köprünün yapımı ile birlikte artacak; böylece bu alanların da site arazisi olarak kapatılması durumunu gündeme getirecektir. Bu durumda siteler, özgün konut alanlarını parçaladıkları kadar yerinden etme tehlikesini de getirerek, aynı zamanda kentin çeperlerinde iyileştirilmesi gereken konut alanlarının, büyük inşaat şirketlerinin baskısı altında kalmasına yol açacaktır.

Bugün, İstanbul'daki konutların %20'si ekolojik açıdan sakıncalı alanlarda (jeolojik sakıncalı alan, su havzaları, orman alanları gibi) yer alırken orman alanlarındaki konutların %84'ü, 2B alanlarındaki konutlarınsa %44'ü ağırlıklı olarak kapalı siteler ve üst gelir gurubu yerleşim alanlarından oluşmaktadır. Dolayısıyla, orman çeperlerindeki mevcut yapılaşmanın büyük oranda kapalı site olarak inşa edildiği bilindiğine göre, olası bir yeni çevre yolu ve boğaz geçişinin 2B alanları üzerinden büyük bir yapılaşma tehdidi oluşturacağı açıkça görülmektedir.

İstanbul’da bugün 1000’e yakın (462’si Anadolu, 455’i Avrupa yakasında olmak üzere 917 adet) kapalı site kentin kuzey kesimlerinde ve hemen hepsi özel araç sahipliğine bağlı ulaşım arterlerinin üzerinde konumlanmıştır. Hane başına araç sayısının 4’e kadar çıkabildiği bu konut yerleşimlerini teşvik edecek 3. köprü projesinin, amaçlandığı gibi kentin transit trafiğine çözüm olmaktan çok; kuzey kesimlerde yaratacağı karayolu hareketliliği ile oluşacak yeni yerleşim alanları üzerinden sosyal yapıyı daha da çözümsüz bir noktaya taşıyacağı kesindir. Bu süreçte yerel yönetimlerin, süreci belirleyici rol üstlenmeleri ve gerek köprü yapımının yanlışıllığı, gerekse kenti ve sosyal bütünlüğü koruyucu çözümlerin geliştirilmesi yönünde irade ortaya koymaları gerekmektedir.

Projenin İSKİ İçme Suyu Havzalarına Etkisi

İstanbul’un su havzaları ve dere yataklarındaki fiziksel yapılanmaları düzenleyici maddeler içeren İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği ise “dere ve su havzalarındaki mutlak koruma alanlarında (0 ila 300 metre) idare tarafından yapılacak veya yaptırılacak arıtma tesisleri hariç hangi maksatla olursa olsun hiçbir şekilde yapı yapılamaz” ifadesi ile 3. köprü projesi güzergâhının Büyükçekmece Havzası Mutlak Koruma Alanı’ndan geçiyor olması bir arada düşünüldüğünde, projenin su kaynakları üzerindeki olası tahribatını ve yönetmeliğe aykırılığını ortaya koymaktadır (Harita 19).



Harita 19. Büyükçekmece Havza Mutlak Koruma Alanından Geçen 3. Köprü Güzergâhı

Yukarıda da izah edildiği üzere 1993 yılından önce yatırım programına alınmış olduğu iddiası ile bu otoyol ve köprü projesi ÇED Yönetmeliğinin geçici 3. maddesi ile Çevresel Etki Değerlendirmesinden muaf tutulmuş olması açık bir hukuka aykırılık olup, bu denli büyük etkileri olabilecek bir proje projenin muafiyet ile korunmaya devam edilmesi ulusal ve uluslararası mevzuatlara aykırıdır.

Bu projede ÇED sürecinin tartışmasız uygulanması gereklidir.

Projenin ÇED muafiyeti hiçbir koşulda geçerli değildir.

14.4.2011 tarihli Resmi Gazete’de yayınlanan dayanak yönetmelik değişikliği, Danıştay İDDK’nun itiraz üzerine verdiği 2010/ 968 sayılı karar ile durdurulan, ardından Danıştay 6. Dairesinin 2008/8999 E. sayılı dosyasında iptal edilen geçici 3. madde ile ilgili düzenlemeyi aşmak için yapılmış olup AŞAĞIDA DA İFADE EDİLECEĞİ ÜZERE YOK hükmünde bir düzenlemedir.

B.2.HUKUKİ DEĞERLENDİRMELER

B.2.1- Çevre Kanunu 11.8.1983 tarihinde Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmiştir. Bakanlık, kanunun 10. maddesi uyarınca 6 ay içinde çıkarmak zorunda olduğu ÇED Yönetmeliği’ni tam 10 yıl sonra, 7.2.1993 tarihinde çıkarmış ve yönetmeliğe geçici madde koyarak bu tarihten öncesi projeleri ÇED’den muaf (ÇED’in kapsamı dışında) tutmuştur.

“Çevresel Etki Değerlendirmesi” uygulamasının Ülkemizdeki mevzuata yansımaları ise 2872 Sayılı Çevre Kanunu’nun 11/8/1983 tarih ve 18132 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanarak yürürlüğe girmesiyle görmekteyiz. Çevre Kanunu’nun 10. Maddesi Çevresel Etki Değerlendirmesi ile ilgilidir. “Gerçekleştirmeyi planladıkları faaliyetleri sonucu çevre sorunlarına yol açabilecek kurum kuruluş ve işletmeler bir “çevresel etki değerlendirme raporu” hazırlarlar. bu raporda çevreye yapılabilecek tüm etkiler göz önünde bulundurularak çevre kirlenmesine sebep olabilecek atık ve artıkların ne şekilde zararsız hale getirilebileceği ve bu hususta alınacak önlemler belirtilir” şeklinde olan Kanun hükmü devamındaki fıkrada “Çevresel Etki Değerlendirme Raporu’nun hangi tip projelerde isteneceği, ihtiva edeceği hususlar ve hangi makamca onaylanacağına dair esaslar yönetmelikle belirlenir” denilmesine, yine kanunun geçici 3. maddesi uyarınca “bu kanunun yürürlüğe girdiği tarihten itibaren altı ay içinde, ilgili yönetmelikler çerçevesinde gerekli yükümlülüklerini yerine getirdiklerini gösterir çevresel durum değerlendirme raporunu hazırlayarak bakanlığa sunar. İlgili yönetmeliklerde belirlenen şartları sağlayanlar başvuru tarihinden itibaren altı ay içinde karara bağlanır, çevresel durum değerlendirme raporunu altı ay içinde bakanlığa sunmayan ya da raporun bakanlığa sunulmasından itibaren altı ay içerisinde gerekli çevre koruma önlemlerini almayan faaliyetler bakanlıkça süre verilmeksizin durdurulur” şeklinde ifade edilmesine rağmen, Çevresel Etki Değerlendirme Yönetmeliği 6 ay değil, tam 10 yıl sonra 7/2/1993 tarih ve 21489 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanmıştır.

B.2- 1993 senesinde yayınlanan ilk ÇED yönetmeliği aradan geçen 15 yılda (1993-2008) 4 kez baştan aşağı değiştirilmiş, bu muafiyet kararı geçici maddeler ile her yönetmelikte yerini almıştır.

1. ÇED Yönetmeliği - 7/2/1993 tarih ve 21489 sayılı Resmi Gazete (ilk çıkan yönetmelik)
2. ÇED Yönetmeliği - 23/6/1997 tarih ve 23028 sayılı Resmi Gazete,
3. ÇED Yönetmeliği - 6/6/2002 tarih ve 24777sayılı Resmi Gazete,

4. ÇED Yönetmeliği - 16/12/2003 tarih ve 25318 sayılı Resmi Gazete

5. ÇED Yönetmeliği - 17/7/2008 tarih ve 26939 sayılı Resmi Gazete (şu anda yürürlükte olan yönetmelik).

17.7.2008 günlü, 26939 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan, halen yürürlükte olan “5. Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği”nin geçici 3. maddesinde de “7/2/1993 tarihli ve 21489 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinden önce uygulama projeleri onaylanmış veya çevre mevzuatı ve ilgili diğer mevzuat uyarınca yetkili mercilerden izin, ruhsat veya onay ya da kamulaştırma kararı alınmış veya yatırım programına alınmış veya mevzi imar planları onaylanmış projelere veya bu tarihten önce üretim ve/veya işletmeye başladığı belgelenen projelere Çevre Kanunu ve ilgili diğer yönetmeliklerde alınması gereken izinler saklı kalmak kaydıyla bu Yönetmelik hükümleri uygulanmaz” düzenlemesi ile muafiyete yine yer verilmiştir.

Söz konusu madde uyarınca 1993 yılından itibaren bütün ÇED Yönetmeliklerinde yer atan düzenlemeye göre madde kapsamındaki projeler, Çevre Kanunu ve ilgili diğer yönetmeliklerde gerekli olduğu öngörülen izinlerin alınması koşuluyla, 7.2.1993 tarihinden önce maddede sayılan şartlardan herhangi birinin gerçekleşmiş olması halinde ÇED uygulamasından muaf tutulmuşlardır.

B.2.3- 17.7.2008 tarihli ÇED yönetmeliğinin geçici 3. maddesinin yürütmesi Çevre Mühendisleri Odası’nın açtığı davada durdurulmuş, ardından 6. Dairece geçici 3. madde iptal edilmiştir.

17.7.2008 günlü, 26939 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan, “Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği”nin geçici 3. maddesinin yürütmesinin durdurulması talebi ile TMMOB Çevre Mühendisleri Odası’nın Danıştay 6. Dairesi’nin 2008/8899 E. Sayısına kayıtlı dosyasında dava konusu edilmiş Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu’nun 7.10.2010 tarih ve 2010/968 İtiraz No’lu kararı ile geçici 3. maddenin yürütmesi durdurulmuştur (Ek 5: İDDK’nın 7.10.2010 tarih ve 2010/968 no’lu YD itiraz kabul kararı).

Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu’nun 7.10.2010 tarih ve 2010/968 İtiraz No’lu kararında aşağıdaki gerekçeye yer verilmiştir.

“Anayasa’nın 56. maddesinin birinci ve ikinci fıkrasında “Herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir” hükmü yer almaktadır.

Anayasa’nın 56. maddesinin gerekçesinde, vatandaşın korunmuş çevre şartlarında, beden ve ruh sağlığı içinde yaşamını sürdürmesini sağlamanın Devletin ödevi olduğu, Devletin hem kirlenmenin önlenmesi, hem de tabii çevrenin korunması ve geliştirilmesi için gereken tedbirleri alması gerektiği belirtilmiştir.

Bütün vatandaşların ortak varlığı olan çevrenin korunması, iyileştirilmesi; kırsal ve kentsel alanda arazinin ve doğal kaynakların en uygun şekilde kullanılması ve korunması; su, toprak ve hava kirlenmesinin önlenmesi; ülkenin bitki ve hayvan varlığı ile doğal ve tarihsel zenginliklerinin korunarak, bugünkü ve gelecek kuşakların sağlık, uygarlık ve yaşam düzeyinin geliştirilmesi ve güvence altına alınması için yapılacak düzenlemeleri ve alınacak önlemleri, ekonomik ve sosyal kalkınma hedefleriyle uyumlu olarak belirli hukuksal ve teknik esaslara göre düzenlenmek amacıyla 9.8.1983 tarihinde kabul edilen 2872 sayılı Çevre Kanunu, 11.8.1983 günlü, 18132 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanarak yürürlüğe konulmuştur.

2872 sayılı Yasa’nın 2. maddesinde, sürdürülebilir çevre “Gelecek kuşakların ihtiyaç duyacağı kaynakların varlığını ve kalitesini tehlikeye atmadan, hem bugünün hem de gelecek kuşakların çevresini oluşturan tüm çevresel değerlerin her alanda (sosyal, ekonomik, fiziki vb.) ıslahı, korunması ve geliştirilmesi sürecini ifade eder”; sürdürülebilir kalkınma ise “Bugünkü ve gelecek kuşakların, sağlıklı bir çevrede yaşamasını güvence altına alan çevresel, ekonomik ve sosyal hedefler arasında denge kurulması esasına dayalı kalkınma ve gelişmeyi ifade eder” şeklinde tanımlanmıştır. Buna göre sürdürülebilir çevre ve sürdürülebilir kalkınma ilkelerinin içeriği itibarıyla hem bugünün hem de gelecek kuşakların çevresini oluşturan tüm çevresel değerlerin her alanda ıslahı, korunması ve geliştirilmesi ile sağlıklı bir çevrede yaşamasını güvence altına aldığı açıktır.

Aynı Yasa’nın “Çevresel etki değerlendirmesi” başlıklı 10. maddesinde “Gerçekleştirmeyi planladıkları faaliyetleri sonucu çevre sorunlarına yol açabilecek kurum, kuruluş ve işletmeler, Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu veya proje tanıtım dosyası hazırlamakla yükümlüdürler.

Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu Kararı veya Çevresel Etki Değerlendirmesi Gerekli Kararı alınmadıkça bu projelerle ilgili onay, izin, teşvik, yapı ve kullanım ruhsatı verilemez; proje için yatırıma başlanamaz ve ihale edilemez.

Çevresel Etki Değerlendirmesine tabi projeler ve Stratejik Çevresel Değerlendirmeye tabi plan ve programlar ve konuya ilişkin usul ve esaslar Bakanlıkça çıkarılacak yönetmeliklerle belirlenir.” kuralına yer verilmiştir.

2872 sayılı Yasa'nın 10. maddesinde belirtilen çevresel etki değerlendirmesi, aynı Yasa'nın 2. maddesine göre gerçekleştirilmesi planlanan projelerin çevreye olabilecek olumlu ve olumsuz etkilerinin belirlenmesinde olumsuz yöndeki etkilerin önlenmesi ya da çevreye zarar vermeyecek ölçüde en aza indirilmesi için alınacak önlemlerin, seçilen yer ile teknoloji alternatiflerinin belirlenerek değerlendirilmesinde ve projelerin uygulanmasının izlenmesi ve kontrolünde sürdürülecek çalışmaları ifade etmektedir.

Anayasa Mahkemesi'nin 15.1.2009 günlü, E: 2006/99, K: 2009/9 sayılı kararında da belirtildiği gibi, günümüzde çevrenin kirlendikten veya bozulduktan sonra eski hale getirilmesinin çok külfetli olması, hatta kimi durumlarda olanaksız bulunması nedeniyle, kirlenen çevreyi temizleme veya bozulan çevreyi onarma yerine etkileri baştan önlemenin yöntemleri aranmaktadır. ÇED, kalkınma ve ekonomik gelişme için yatırım ve faaliyetlerin, doğayı tahrip etmeden ve çevreyi kirletmeden gerçekleştirilmesinde kullanılan yöntemlerden birisidir. ÇED ile korunmaya çalışılan temel unsur, çevre ve bu çevre içerisindeki varlıklardır.

Yönetmeliğin dava konusu Geçici 3. maddesi hükmü, 7.2.1993 günlü, 21489 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği'nin Geçici 1. maddesinde de yer almış ve 1983 yılında yürürlüğe giren 2872 sayılı yasadaki sonradan yapılan ilk düzenleme olması, diğer bir ifadeyle daha önce bu konuda çıkarılmış bir yönetmelik bulunmaması nedeniyle ÇED raporu hazırlanmadan uygulanmasına başlanılmış faaliyet ve yatırımlar yönetmelik kapsamı dışında bırakılmış ve bu istisna hükmüne daha sonra yapılan tüm yönetmelik değişikliklerinde de yer verilmiştir.

Dava konusu ÇED Yönetmeliği'nin 14. maddesinin üçüncü fıkrasında, “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu” kararı verilen proje için yedi yıl içinde yatırıma başlanılmaması durumunda “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu” kararının geçersiz sayılacağı; 17.

maddesinin 3. fıkrasında ise “Çevresel Etki Değerlendirmesi Gerekli Değildir” kararı verilen proje için beş yıl içinde yatırıma başlanmaması durumunda “Çevresel Etki Değerlendirmesi Gerekli Değildir” kararının geçersiz sayılacağı kurala bağlanmıştır.

Benzer bir düzenleme 16.12.2004 günlü, 25672 sayılı Resmi Gazete’de yayımlanan ÇED Yönetmeliğinde de yer almış, söz konusu Yönetmelikte yatırıma başlanması için beş yıllık süre öngörülmüştür.

ÇED süreci izlenilmesi zorunlu olan projeler yönünden dahi anılan yönetmeliklerde yatırıma başlanması için belirli bir süre öngörülmekte iken, 7.2.1993 tarihinden önce uygulama projeleri onaylanmış veya çevre mevzuatı ile ilgili diğer mevzuat uyarınca yetkili mercilerden izin, ruhsat veya onay ya da kamulaştırma kararı alınmış veya yatırım programına alınmış veya mevzi imar planları onaylanmış projelere, yatırıma başlanması için belirli bir süre öngörülmeksizin aradan geçen bunca zamana rağmen, ÇED sürecinden muafiyet sağlayan düzenlemesinde hukuka uyarlılık bulunmamaktadır”

Bir diğer ifade ile 7/2/1993 tarihli ve 21489 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliği’nden önce uygulama projeleri onaylanmış veya çevre mevzuatı ve ilgili diğer mevzuat uyarınca yetkili mercilerden izin, ruhsat veya onay ya da kamulaştırma kararı alınmış veya yatırım programına alınmış veya mevzi imar planları onaylanmış projelere Çevre Kanunu ve ilgili diğer yönetmeliklerde alınması gereken izinler saklı kalmak kaydıyla ÇED Yönetmeliği hükümlerinin uygulanmayacağı yönündeki düzenlemenin yürütmesi durdurulmuş, 7.2.1993 öncesi kararı alınmış ancak başlanmamış projeler yönünden ÇED muafiyeti kaldırılmıştır.

Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu’nun 7.10.2010 tarihli kararı ile bu muafiyet 7/2/1993 tarihinden yatırım programına alınmış, hakkında her ne işlem yapılmış, izinler alınmış olursa olsun üretime ve/veya işletmeye başlamayan projeler yönünden durdurulmuştur. Bir diğer ifade ile Danıştay kararı uyarınca 1993 yılı öncesi yatırım programına alınsa dahi tüm projeler için çevresel etkileri değerlendirme sürecinin işletilmesi zorunluluk haline getirilmiştir.

Bu karar ardından dosyayı esastan görüşen 6. Daire de geçici 3. maddenin aynen İDDK kararındaki gerekçesi ile iptaline karar vermiştir (Danıştay 6. Dairesinin 2.2.2011 tarih ve 2008/8999 E., 2011/165 K. Sayılı ilamı) (Ek 6: Danıştay 6. Daire’nin 25 sayfalık kararının ilgili bölümü).

B.2.4- Yürütmenin durdurulması kararı sonrasında Çevre Mühendisleri Odası ile davalı bakanlık arasında yapılan görüşmelerde karar ile ilgili ciddi yorum farklılıklarının uygulamaya sirayet edeceği görülmüştür. Davalı bakanlık geçici 3. maddeyi koruma saiki ile karardaki üretime başlama kriterini ÇMO'dan farklı şekilde yorumlamayı tercih etmektedir.

Çevre Mühendisleri Odası, Danıştay'ın kararındaki muafiyetin yürürlüğünün durdurulmasında dayandığı “üretime ve/veya işletmeye başlama kriterini” örneğin dava konusu otoyol projesi için otoyolun bitirilip araç trafiğe açılması aşamasını üretime başlama olarak yorumlamaktadır.

Davalı Bakanlık ise Danıştay'ın üretime ve/veya işletmeye başlama olarak aldığı kriterini örneğin dava konusu otoyol projesi için kredi başvurusunda bulunma, toplantı yapma, temel atma, hafriyat ve sondaj çalışmalarına başlama olarak yorumladığını biliyoruz.

Çevre ve Orman Bakanlığının bakışına göre siz eğer üretime ve/veya işletmeye başlama kriterini Ek 1 kapsamındaki otoyol için koşulsuz olarak 2015'e, örneğin Ek 2 kapsamındaki barajlar açısından ise yatırıma başlama kriteri ile baraj gövdesinin yapılması ya da su tutmanın başlaması olarak yorumlayarak 2013'e kadar uzatırsanız, geçici 3. maddenin muafiyeti altındaki Ek 1'deki tüm projeler açısından koşulsuz olarak, Ek 2 kapsamındaki projeler ile ilgili olarak da en ufak bir idari işlem (örneğin su tutma kararı verilmesini) ya da eylemi (örneğin temel atma ya da hafriyat için alana hafriyat için kamyon götürmeyi) bahane ederek muafiyeti ilelebet baki kılarırsınız.

Bu durum Danıştay kararını bertaraf eden, Mahkeme kararının gerekliliklerini ortadan kaldıran bir yorumdan başka bir şey olamaz.

B.2.5- Çevre ve Orman Bakanlığı, mahkeme kararının gerekçesini ortadan kaldırmak, faaliyetlerin muafiyetini korumak adına önce kararı uygulayacağını beyan etmiş, ancak uygulamanın kriterini aynen yukarıda belirttiğimiz gibi önce 23.2.2011 tarih ve 14264 sayılı DSİ'ye hitaben yazdığı yazıda “mekâna fiziki müdahale”nin varlığı halinde, 14.4.2011 tarihli yönetmelik değişikliği ile de “yatırıma başlama” olarak belirleyerek muafiyetin devam edeceği şeklinde yorumlayarak aşmaya çalışmakta ve fiziki müdahale ve yatırıma başlama için adeta proje sahiplerine zaman kazandırmak için uğraşmaktadır.

Danıştay kararı sonrasında Bakanlık ile Çevre Mühendisleri Odası arasında yapılan görüşmelerde Bakanlıkça şifahen bazı aksamalar ve AB uyum süreci ile ilgili yeni ÇED

Yönetmeliğinin hazırlanmaya başlandığı, yeni yönetmelikte geçici 3. maddenin kaldırılarak muafiyetlerin kaldırılacağı ve tüm projelere ÇED uygulanacağı ifade edilmiştir.

Bu süreçte kritik önemde olduğu ve geçici 3. madde kapsamında hangi projelerin muafiyeti bulunduğu ile ilgili bir kısım sorular ilgili idarelere sorulmuştur. İdarelerin bazıları Çevre Mühendisleri Odasına hiç cevap vermemiş, bunlara karşı Başbakanlık Bilgi Edinme ve Değerlendirme Kuruluna şikâyeten başvurulmuştur. Bazı idarelerce Çevre Mühendisleri Odasına verilen cevaplarda ise bu bilgilerin verilmemek için çeşitli gerekçeler ortaya konulduğu görülmüştür.

Konu ile ilgili TBMM’ne de bir soru önergesi verildiği tespit edilmiştir.

İzmir Barosu, diğer meslek odaları, sivil toplum örgütleri ve kişilerce yazılan ve İDDK kararı gereği ÇED muafiyeti ortadan kaldırılan dava konusu Proje ile ilgili yazılan yazılara Bakanlıkça verilen cevaplarda İDDK kararı doğrultusunda iş ve işlemlerin gerçekleştirileceği bizzat ÇED Genel Müdürü’nün imzası ile belirtilmiştir (Ek 7: 2.3.2011 tarih 16858 sayılı Bakanlık yazısı).

Baromuza da 16.3.2011 tarih ve 89776 sayılı DSİ üst yazısı ile iletilen ve yukarıdaki başlıkta belirttiğimiz 23.2.2011 tarih ve 14264 sayılı Bakanlıkça DSİ’ye hitaben yazılan yazıda, İDDK kararının Bakanlıkça yapılan yorumunda bazı hususlar oldukça dikkat çekicidir. Örneğin Allianoİ antik kentini su altında bırakacak olan Yortanlı Barajı ile ilgili verilen 16.3.2011 tarih ve 89776 sayılı yazı ekinde DSİ Genel Müdürlüğüne yazılan yazıda ÇED’in planlama aşamasında yer ala projelere uygulanması gerektiği iddia edilmiş (*ÇED’in denetim ve izleme misyonu yok farz edilmiş, ve ÇED, adeta projenin planlama aşamasına sıkıştırılmıştır*) ve planlama aşaması geçmiş ve mekâna fiziki müdahalede bulunulmuş projeler için muafiyet devam ettiği iddia edilmiştir (Ek 8: 16.3.2011 tarih ve 89776 sayılı DSİ üst yazısı ile iletilen 23.2.2011 tarih ve 14264 sayılı Bakanlık ÇED Genel Müdürlüğü yazısı).

Bakanlık önce fiziki müdahaleyi kriter olarak belirlemiş, daha sonra bunun yeterli olmadığı düşüncesi ile müdahaleyi daha da geriye çekerek 14.4.2011 tarihli Yönetmelik değişikliği ile de kriterini yatırıma başlama olarak belirleyerek muafiyetleri korumaya devam etmiştir.

B.2.6- Bakanlık, muafiyete konu edilen dava konusu proje için ÇED sürecinin başlatılması için zorlanmasına rağmen, 4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanuna, 2872 sayılı Çevre Kanunu ve ÇED Yönetmeliği’ne aykırı davranarak,

öncelikle Danıştay kararı gereği işlem yapılacağı belirtilmiş, ardından yönetmelik değişikliği ile muafiyet 2015 senesine koşulsuz uzatılmıştır.

4856 sayılı Çevre ve Orman Bakanlığı Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun'un Çevresel Etki Değerlendirmesi ve Planlama Genel Müdürlüğünün görevleri başlıklı 10. maddesine göre Bakanlık, görev alanına giren faaliyetleri izlemek ve denetlemek, uluslararası çalışmaları izlemek ve ulusal düzeyde uygulanmasını sağlamakla yükümlüdür.

ÇED, Bakanlığın iddia ettiği gibi sadece planlama aşamasında dikkate alınan bir değerlendirme değildir. ÇED Yönetmeliğinin Kapsam başlıklı 2/a maddesinde Çevresel Etki Değerlendirmesi kapsamına giren projelerin *işletme öncesi, işletme sırası ve işletme sonrası dönemde izlenmesi ve denetlenmesini* emreder.

ÇED Yönetmeliğinin Tanımlar ve kısaltmalar başlıklı 4/c maddesinde Çevresel Etki Değerlendirmesi (ÇED): Gerçekleştirilmesi planlanan projelerin çevreye olabilecek olumlu ve olumsuz etkilerinin belirlenmesinde, olumsuz yöndeki etkilerin önlenmesi ya da çevreye zarar vermeyecek ölçüde en aza indirilmesi için alınacak önlemlerin, seçilen yer ile teknoloji alternatiflerinin belirlenerek değerlendirilmesinde ve *projelerin uygulanmasının izlenmesi ve kontrolünde sürdürülecek çalışmaları* ifade eder.

Yönetmeliğin Yatırımın izlenmesi ve kontrol edilmesi başlıklı 18. maddesinde de Bakanlığın çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu” kararı veya “Çevresel Etki Değerlendirmesi Gerekli Değildir” kararı verilen projelerle ilgili olarak, *Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu veya bu Yönetmeliğin Ek-IV’üne göre hazırlanan proje tanıtım dosyasında öngörülen ve proje sahibi tarafından taahhüt edilen hususların yerine getirilip getirilmediğini izler ve kontrol edeceğini*; Proje sahibi veya yetkili temsilcisinin Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu” veya “Çevresel Etki Değerlendirmesi Gerekli Değildir” kararını aldıktan sonra yatırımın başlangıç, inşaat, işletme ve işletme sonrası dönemlerine ilişkin izleme raporlarını Bakanlığa veya Valiliğe iletmekle yükümlü olduğunu düzenlemiştir.

En önemlisi yönetmeliğe aykırı uygulamaların durdurulması başlıklı 19. maddesi bakanlığa önemli görevler ve yetkiler verir.

MADDE 19 – (1) Bu Yönetmelik kapsamındaki projelerde;

a) Çevresel Etki Değerlendirmesi incelemesi yapılmaksızın başlanan faaliyetler *Bakanlıkça, proje tanıtım dosyası hazırlanmaksızın başlanan faaliyetler ise mahallin en büyük mülki amiri tarafından süre verilmeksizin durdurulur. “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu” ya da “Çevresel Etki Değerlendirmesi Gerekli Değildir” kararı alınmadıkça yatırıma ilişkin durdurma kararı kaldırılmaz. 2872 sayılı Çevre Kanununun ilgili hükümlerine göre işlem tesis edilir.*

b) “Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu” kararı ya da “Çevresel Etki Değerlendirmesi Gerekli Değildir” kararı verildikten sonra, proje sahibi tarafından nihai Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu veya proje tanıtım dosyasında *taahhüt edilen hususlara uyulmadığının tespit edilmesi durumunda söz konusu taahhütlere uyulması için projeyle ilgili bakanlıkça/valilikçe bir defaya mahsus olmak üzere süre verilebilir. bu süre sonunda taahhüt edilen hususlara uyulmaz ise yatırım durdurulur. Yükümlülükler yerine getirilmedikçe durdurma kararı kaldırılmaz. 2872 sayılı çevre kanununun ilgili hükümlerine göre işlem tesis edilir.”*

Böylece kendisine başvuru olmadan ihlalleri tespit ederek gerekli denetimleri yapmak, faaliyeti durdurmak ve cezai yaptırımlar uygulamak Bakanlık için takdire ya da başvuruya bağlı değil, *uygulanmak zorunda olan bir görevdir.*

Ancak Bakanlık, ne dava konusu projede, ne de diğer projeler açısından teşkilat kanununda kendisine verilen görevleri yapmamış, Danıştay kararı gereğini yapacağını ifade etmesine rağmen Yönetmelik değişikliği ile kararın arkasından dolanmıştır.

B.2.7- Çevre ve Orman Bakanlığı, muafiyetleri koruma saiki sonrasında iş bu dava konusu düzenleyici işlem olan 14.4.2011 tarihli yönetmelik değişikliğini (Ek 9: Yönetmelik değişikliği) çıkararak otoyolun muafiyetini ÇED yönetmeliği Ek 1 kapsamındaki projeler için koşulsuz olarak 17.7.2015 tarihine, Ek 2 kapsamındaki projeler için ise muafiyetin kriterini “yatırıma başlama” gibi muğlak bir ifade ile tanımlayarak 17.7.2013 tarihine kadar uzatmıştır.

Dava konusu 14.04.2011 Tarih ve 27905 sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinin geçici 3. maddesinde değişiklik yapan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik’in 1. maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilerek Danıştay İdari Dava Daireleri Kurulu’nun 7.10.2010 tarih ve

2010/968 İtiraz No’lu kararı ile bu karar sonrasında 6. Daire tarafından verilen 2.2.2011 tarih ve 2008/8999 E., 2011/165 K. sayılı kararı *ortadan kaldırır nitelikte olup, mahkeme kararlarını bertaraf etmeye ve hukuku aşmaya yöneliktir.*

Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik

Madde 1 - 17/7/2008 tarihli ve 26939 sayılı Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinin Geçici 3’üncü maddesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Geçici Madde 3 - (1) 7/2/1993 tarihli ve 21489 sayılı Resmî Gazete’de yayımlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinden önce;

a) Üretime ve/veya işletmeye başladığı belgelenen projelere,

b) Uygulama projeleri onaylanmış veya çevre mevzuatı ve ilgili diğer mevzuat uyarınca yetkili mercilerden izin, ruhsat veya onay ya da kamulaştırma kararı alınmış veya yatırım programına alınmış veya mevzi imar planları onaylanmış projelerden

1) Bu Yönetmeliğin EK-I Listesinde yer alan projeler için 17/7/2015 tarihine,

(Dikkat: hiçbir kritere bağlı olmadan koşulsuz olarak verilmiştir)

2) Ek-II Listesinde yer alan projeler için 17/7/2013 tarihine kadar yatırıma başlanmış projelere,

Çevre Kanunu ve ilgili diğer yönetmeliklerde alınması gereken izinler saklı kalmak kaydıyla bu Yönetmelik hükümleri uygulanmaz.”

Madde 2 - Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 3 - Bu Yönetmelik hükümlerini Çevre ve Orman Bakanı yürütür.

Dava konusu yönetmelik değişikliği ile getirilen yatırıma başlanmış muğlak ifadesi ile Danıştay İDDK ve 6. Daire kararları etkisiz hale getirilmeye çalışılmaktadır.

Oysa Danıştay İDDK itiraz kabul kararı gerekçesi ve 6. Daire nihai kararında “üretime ve/veya işletmeye başladığı belgelenen projeler” dışındakilerin ÇED’den muaf tutulması hukuka aykırı bulunmuştur. Oysa dava konusu Yönetmelik değişikliği ile Ek 2 kapsamındaki

projeler için “üretime ve/veya işletmeye başlama” yerine yukarıda ayrıntılı bir şekilde açıklandığı üzere “yatırıma başlama” esas alınmıştır ve muafiyet 17.7.2013 yılına uzatılmış; Ek 1 listesine tabi faaliyetler için ise bu şart dahi aranmadan koşulsuz 17.7.2015 kadar uzatma getirilmiştir.

Bunun anlamı şudur: 1993 senesinden önce yatırım programına alındığı ifade edilen *Ek 1 kapsamındaki Gebze- Orhangazi- İzmir Otobanı Projesi İçin ÇED muafiyeti 17.7.2015’e kadar koşulsuz devam edecek, Ek 2 kapsamındaki projeler için ise alana fiziki müdahalede bulunularak bir diğer deyişle yatırıma başlanarak 17.7.2013’e uzatılan sürede muafiyetler baki kılınacaktır.*

Bu değişiklik ve öncesi ile 1993-2011 seneleri arasında değerlendirilecek ve yatırımcıların ÇED sürecini bir külfet ve zaman kaybı olarak göreceği ve ÇED sürecine girerse söz konusu projelerin büyük etkileri dolayısıyla ÇED raporu alamayacakları, alsalar bile Mahkemelerin iptal edeceği büyük yatırım projeleri için (nükleer, Gebze otobanı vb) idareler, ben bu projeyi 1993 senesinden önce düşündüm planladım diyerek ÇED’den muaf tutma iradesinde ısrarcı olduğunu görüyoruz.

Son değişiklik ile bu muafiyetler 2013 ve 2015 senesine kadar genişletiliyor. Yönetmelik değişikliği de bu muafiyetin dayanağını, Danıştay’ın üretime v/veya işletmeye başlama olarak aldığı kriterini yatırıma başlama olarak değiştiriyor ve de muafiyetin sınırlarını 2013 ve 2015’e kadar uzatıyor.

Siz eğer Danıştay’ın üretime ve/veya işletmeye başlama olarak aldığı kriteri Yatırıma başlama kriteri olarak değiştirir ve uygularsanız proje için temel atmayı, hafriyat yapmayı, inşaatla başlamayı, kredi başvurusunda bulunmayı bile yatırıma başlama olarak değerlendirebilir ve bu muafiyeti sağlayabilirsiniz. Oysa Danıştay kararındaki üretime başlama kriterini dikkate alırsanız şu anda üretime başlamamış bütün projeleri durdurup ÇED sürecini başlatmanız gerekir. *(Danıştay’ın üretime ve/veya işletmeye başlama olarak aldığı kriteri dikkate alırsanız örneğin otoyolu açıp araç trafiğine açmanız gerekir, nükleer santral için elektrik üretip şebekeye elektrik vermeniz gerekir, yine barajlar için elektrik üretip şebekeye elektrik vermeniz gerekir.)*

Bu yönetmelik değişikliğindeki söz konusu ifade değişikliği ile Danıştay kararı bertaraf edilmeye ve idarenin fiziki müdahalede ilk kullanacağı araç olan temel atma gibi adımlar ile

bu muafiyetler 2013 ve 2015 tarihlerine kadar uzatılacak, bu projelerin çevresel etki değerlendirmesi yapılmayacaktır.

Bunun ilk örneğini de hukukun denetiminden kaçırmak için milletlerarası antlaşma ile Rusya'ya ihale edilen Akkuyu nükleer santralindeki temel atma töreni ile yaşayacağımız apaçık ortadadır.

B.2.8- Yapılan değişiklik açıkça hukuka aykırı olup, mahkeme kararını bertaraf edici nitelikte olup, yatırımların ÇED sürecine girmeden tamamlanmak suretiyle çevrenin geri dönülmez bir biçimde zarar görmesine sebep olacaktır.

Bilindiği üzere Çevre Kanunu Madde 10 “Gerçekleştirmeyi plânladıkları faaliyetleri sonucu çevre sorunlarına yol açabilecek kurum, kuruluş ve işletmeler, Çevresel Etki Değerlendirmesi Raporu veya proje tanıtım dosyası hazırlamakla yükümlüdürler. *Çevresel Etki Değerlendirmesi Olumlu Kararı veya Çevresel Etki Değerlendirmesi Gerekli Değildir Kararı alınmadıkça bu projelerle ilgili onay, izin, teşvik, yapı ve kullanım ruhsatı verilemez; proje için yatırıma başlanamaz ve ihale edilemez.*”

Kaldı ki, yakın geçmişte yürürlüğe giren (7/5/2004) Anayasa 90.maddesine 5170 / 7 no’lu kanunla eklenen maddeye göre; “*Usulüne göre yürürlüğe konulmuş temel hak ve özgürlüklere ilişkin milletlerarası antlaşmalarla kanunların aynı konuda farklı hükümler içermesi nedeniyle çıkabilecek uyuşmazlıklarda milletlerarası antlaşma hükümleri dikkate alınır.*”

Bilindiği gibi, Anayasanın 56 ve 63. maddeleri “temel haklar ve ödevler” bölümünde düzenlenmiş ve “çevre hakkı” yeni kuşak haklarından olup, temel hak ve özgürlüklere ilişkin sözleşmeler kapsamında mütalaa edilmektedir.

Yukarıda sunulan Anayasanın 90/5. maddesine göre Türkiye’yi bağlayan çevre ve doğa koruma sözleşmelerinde böylesine doğayı etkileyecek büyük projeler ve faaliyetler için projenin 7 Şubat 1993 tarihinden önce yatırım programına alınmış olması durumunda bile muafiyet uygulanmayacağı hususu aşikârdır. Kamu gücü tarafından, ÇED yaptırma ve halkın onayını alma yükümlülüğü mevcuttur

Anayasanın 90.maddesi uyarınca sayın bakanlık tarafından ÇED uygulamasında dikkate alınması zorunlu olan çevre koruma sözleşmelerini belirtmekte yarar görüyoruz.

1992 - Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Üzerine Rio Zirvesi Sonuç Deklarasyonu

* İnsanlar, doğa ile uyum içinde sağlıklı ve verimli bir hayata layıktır.

* Çevre konuları en iyi şekilde, ancak ilgili bütün *vatandaşların katılımı ile* yönetilir.

Devletler, *geniş çapta çevre bilgilendirmesi* yaparak kamuoyu aydınlatılmasını ve katılımı gerçekleştirecek ve teşvik edecektir.

1992 - BM-Rio-Gündem 21 Sözleşmesi (7.'ci Beş Yıllık Kalkınma Planı ile hükümeti bağlayıcı olduğu kabul edildi) (R.G. 25/7/1995-22534 mük. sh.157)

* Hükümetler, iş çevreleri ve kalkınma kuruluşları, kalkınma projelerinin biyolojik çeşitlilik üzerine etkisinin nasıl değerlendirileceğini ve bu çeşitliliği kaybetmenin maliyetinin nasıl hesaplanacağını öğrenmelidirler. Önemli etkileri olabilecek projelerde, halkın geniş ölçüde katılımıyla *çevresel etki değerlendirmesi* yapılmalıdır.

* Kişiler, gruplar ve kuruluşlar, özellikle kendi toplumlarını etkileyebilecek çevre ve kalkınma kararlarını bilmeli ve bunlara *katılmalıdır*. İnsanlara kararlar hakkında bilgi vermek için, ulusal hükümetler, kişilerin çevre ve kalkınma konularıyla ilgili bütün bilgilere ulaşmasını sağlamalıdır. Bu bilgi, çevre üzerine önemli etkisi olan veya olabilecek olan üretim veya faaliyetleri ve çevre koruma önlemlerini içermelidir.

1992-BM-Rio-Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi (BKK; 96/8857, R.G. 30/6/1996-22860; 4177 no'lu kanunla onay; 27/12/96-22860)

* Madde 14/1 (a); Sözleşen devletler; biyolojik çeşitlilik için önemli olumsuz etkiler doğurabilecek mevcut proje önerilerinin, bu olumsuz etkileri engellemeye veya en aza indirmeye yönelik bir *çevresel etki değerlendirmesine tabi tutulmasını* öngören uygun işleyişleri yürürlüğe koyacak ve *elverdiğince halkın da bu işleyişlere katılımını* sağlayacaktır.

1979 - Avrupa Konseyi-Avrupa'nın Yaban Hayatı ve Yaşama Ortamlarını Koruma Bern Sözleşmesi (20/2/1984-18318)

* Madde 3: Her akit taraf, yabani flora ve fauna ile doğal yaşama ortamlarının, bilhassa nesli tehlikeye düşmüş ve düşebilecek türlerin, özellikle endemik olanlarının ve tehlikeye düşmüş yaşama ortamlarının, bu sözleşme hükümlerine uygun olarak muhafazası amacıyla ulusal politikalarını geliştireceklerdir. *Her akit taraf, planlama ve kalkınma politikalarını saptarken*

ve kirlenme ile ilgili mücadele önlemlerini alırken, yabani flora ve faunanın muhafazasına özen göstermeyi taahhüt eder.

Avrupa Birliği, 85/337/EEC Direktifi

“AB ülkelerinde gerçekleştirilecek her türlü projenin, teknik planlama ve karar alma sürecinin başlangıcında projenin çevresel etkileri dikkate alınmalıdır.”

Ayrıca, Helsinki Avrupa Birliği Konseyi’nin 11 Aralık 1999 günlü Başkanlık Sonuç Bildirgesinin 12. maddesi uyarınca, Türkiye, diğer aday devletlere uygulananlar ile aynı kriterler temelinde Birliğe katılmaya yönelmiş bir aday devlettir. AB sürecinde Çevre ile ilgili fasıla açılmış ve müzakereler devam etmektedir.

Öte yandan, Birleşmiş Milletler Avrupa Ekonomik Komisyonu çerçevesinde hazırlanan “1998-Aarhus-Çevre Konularında Bilgiye Erişim, Karar vermeye Halkın Katılımı ve Yargıya Başvuru Sözleşmesi” imzaya açılmış olup 30/10/2001’de yürürlüğe girmiştir. Türkiye’nin de bu sözleşmeyi bir an önce imzalaması beklenmektedir. Madde 3/9’a göre sözleşmeye taraf olan bir devletin ülkesinde herkes çevreyle ilgili bilgiye ulaşabilecek, bu alanlarda alınacak kararlarda söz sahibi olabilecek ve çevreyle ilgili konularda dava açabilecektir.

90. maddenin son fıkrasının üçüncü cümlesiyle, evrensel ve bölgesel ölçekli uluslararası insan hakları hukukunun kaynaklarını oluşturan sözleşmelerden taraf olduklarımızı, denetim organlarının kararlarını da kapsayacak biçimde ulusal düzenlemelere üstün tutarak doğrudan, doğruya uygulama yükümlülüğü getirilmiştir.

Yukarıda sunulan olay ve nedenlerle de dava konusu düzenleme, kamu yararı ile Çevre Kanunu 10. madde ve Anayasanın 90. maddesi ışığı altında uluslar arası çevre koruma sözleşmeleri gereğince hukuka aykırı olup yürütmesinin durdurulması gereklidir.

YÜRÜTMİYİ DURDURMA İSTEMİMİZ HAKKINDA

İdari Yargılama Usulü Kanunu’nun 27. maddesine göre “*Danıştay ve idari mahkemeler, idari işlemin uygulanması halinde telafisi güç ve imkânsız zararların doğması ve idari işlemin açıkça hukuka aykırı olması şartlarının birlikte gerçekleşmesi durumunda gerekçe göstererek yürütmenin durdurulmasına karar verebilirler*” denilmek suretiyle mahkemelerce yürütmeyi durdurma kararı verilebilmesi için dava konusu işlemin açıkça hukuka aykırı olması ve idari

işlemin uygulanması halinde telafisi güç veya imkânsız zararların doğması şartlarının birlikte gerçekleşmesini aramıştır.

Her ne kadar idarenin işlemlerinin icrailik niteliği taşıdığı ve aksi yargı kararları ile kanıtlanıncaya kadar icra edilebilir olduğu gerçeği göz önünde bulundurulsa da; *idari yargılama usulüne has olan yürütmeyi durdurma müessesinin amacı ve varlık nedeni dikkate alındığında, dava sonucu beklenmeden hukuka aykırı davalı idare işleminin icra edilebilir olma niteliğinin ortadan kaldırılmaması ağır sonuçlar doğuracaktır.*

Nitekim yukarıda ayrıntılarıyla açıldığı üzere dava konusu projenin ÇED muafiyeti ile bu şekilde yapılması, hukuka ve kamu yararına aykırı olup güzergâhı üzerinde telafisi güç ve imkansız zararlar ve ekolojik yıkımlar doğuracaktır.

HUKUKİ NEDENLER: Anayasa, Çevre Kanunu ve ilgili tüm hukuki mevzuat

DELİLLER: Ekte sunulan belgeler, Danıştay İDDK kararı ve yasal her türlü delil.

SONUÇ VE İSTEM: *Yukarıda sunulan ve re'sen rastlanılacak nedenlerle;* Kuzey Marmara Otoyolu'nun (İstanbul Boğazı 3. Karayolu geçişi projesi dahil) ÇED muafiyeti olup olmadığına dair Çevre Mühendisleri Odası tarafından yapılan yazılı başvuruya Bakanlık tarafından verilen 30.5.2011 tarih ve 49245 no'lu yazı ile söz konusu proje için 14.4.2011 tarih ve 27905 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanarak yürürlüğe giren ÇED Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına dair Yönetmelik uyarınca ÇED Yönetmeliği hükümlerinin uygulanmasına gerek bulunmadığının bildirilmesi üzerine söz konusu yazıya dayanak idari işlem ile bu işleme dayanak olduğu belirtilen 14.04.2011 Tarih ve 27905 sayılı Resmi Gazete'de yayınlanan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinin geçici 3. maddesinde değişiklik yapan Çevresel Etki Değerlendirmesi Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik'in 1. maddesinin YÜRÜTMELERİNİN DURDURULMASINA

- Telafisi güç ve imkansız zararlara sebebiyet vermemek ve İYUK m. 28'deki 30 günlük uygulama süresinin kötüye kullanılmasını engellemek için Yürütmeyi durdurma kararının davalı idareye İYUK m. 27/4 uyarınca memur eli ile tebliğine,

- Yargılama sonunda dava konusu işlemlerin İPTALİNE,

- Yargılamanın DURUŞMALI yapılmasına,

- Dava masraf ve harçları ile vekâlet ücretinin davalı idare üzerinde bırakılmasına karar verilmesini vekâleten saygılarımızla arz ve talep ederiz.

DAVACILAR

TMMOB Peyzaj Mimarları Odası ve TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubeleri
Vekili Av. Emre Baturay Altınok

TMMOB Şehir Plancıları Odası
Vekili Av. Koray Cengiz

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi
Vekili Av. Ş. Can Atalay

Ekoloji Kolektifi Derneği
Vekili Av. Cömert Uygur Erdem

EKLER

Ek 1: Muafiyet ile ilgili Bakanlık yazısı

Ek 2: Gönderilen yazılar ve evrak kayıtları

Ek 3: Dernek Tüzüğü

Ek 4: Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi 3. Köprü Değerlendirme Raporu

Ek 5: İDDK'nın 7.10.2010 tarih ve 2010/968 no'lu YD itiraz kabul kararı

Ek 6: Danıştay 6. Daire'nin 25 sayfalık kararının ilgili bölümü

Ek 7: 2.3.2011 tarih 16858 sayılı bakanlık yazısı

Ek 8: 16.3.2011 tarih ve 89776 sayılı DSİ üst yazısı ile iletilen 23.2.2011 tarih ve 14264 sayılı Bakanlık ÇED Genel Müdürlüğü yazısı

Ek 9: Yönetmelik Değişikliği