

**İSTANBUL NÖBETÇİ İDARE MAHKEMESİ
SAYIN BAŞKANLIĞINA**

**20.01.2011
YÜRÜTMENİN DURDURULMASI İSTEMLİDİR**

DAVACI : TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

VEKİLİ : Av. Ş. Can Atalay

**DAVACI : TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul
Şubesi**

**Kemankeş Caddesi No:31
Karaköy İstanbul**

VEKİLİ : Av. Mahir Ay

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

DAVALI : İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı

**PLANIN ASKIYA
ÇIKMA TARİHİ : 01. 09. 2010**

**PLANIN ASKIDAN
İNME TARİHİ : 01. 10. 2010**

**PLANA
İTİRAZ TARİHİ : 30. 09. 2010**

ZİMNİ RED TARİHİ : 29. 11. 2010

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

AÇIKLAMALAR :

I- YARGILAMA KONUSU İDARİ İŞLEMİN NİTELİĞİ

Bilindiği gibi, 1/100 000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 13.02.2009 tarihli toplantısında oy çokluğu ile kabul edilmiş; 15.06.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanarak, 17.07.2009 tarihinde askıya çıkarılmıştır. İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 16.06. 2010 tarihli toplantısında ise, 1/100 000 ölçekli planın Plan Uygulama Hükümleri üzerinde değişiklik yapılmış; oy çokluğu ile meclisin onayından geçen bu değişiklikle, Plan Uygulama Hükümleri'nin "**Plan'da ölçek sebebiyle gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, plan'ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilecektir.**" biçimindeki 8.4.9.1. maddesinde yer alan "**ölçek sebebiyle**" ibaresi değiştirilerek, madde, "**8.4.9.1. Plan'da gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, plan'ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilecektir.**" biçimine getirilmiş; yeni bir madde olarak da , "**8.2.17. İlave Boğaz Geçiş ve güzergahları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir.**" hükmü ilave edilmiştir.

Yapılan bu değişikliklerle, planlama ilkelerine ve imar mevzuatına aykırı biçimde, arazi kullanım kararları ile ulaşım kararları bütünselliği bozulmuş; Plan Hükümleri'nin 8.4.9.1. maddesinden "**ölçek sebebiyle**" ibaresinin çıkarılmasıyla, 1/100 000 ölçekli planda yer almayan; planın reddettiği ulaşım kararlarını, planlama ilkelerini ve imar mevzuatını çiğneyerek, "üstten inme biçiminde", uygulamaya geçirilebilmesinin yolu açılmış; ilave edilen "**8.2.17. İlave Boğaz Geçiş ve güzergahları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir**" hükmü ile de, mevcut Boğaz Köprülerinin yarattığı geri dönülmez tahribatlar açıkça göz ardı edilerek, üst ölçekli planda yer almamasına karşın, sadece gündemde olan 3 üncü boğaz köprüsünün ve karayolu tüp geçişinin değil, istendiği anda 4, 5, 6 ıncı ve daha da fazla sayıda boğaz geçişlerinin de hayata geçirilmesinin yolu açılmıştır.

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

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

Plan Uygulama Hükümleri'nin " 8.2. GENEL HÜKÜMLER" başlığı altında, 8.2.1 maddesinde, "**Bu plan, plan paftaları, plan hükümleri ve plan raporu ile bir bütündür.**" hükmü yer almaktadır. Bu hüküm, planlamanın temel ilkelerinden birini açık biçimde vurgulamaktadır. Bu çerçevede, 1/100 000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Uygulama Hükümleri'nde yapılan söz konusu değişiklik ve ilavenin plana ve plan raporuna açıkça aykırı olmasının bu bütünlüğü, **planı geçersiz kılacak**

biçimde, parçaladığı ve yok ettiği açıktır. 1/100 000 ölçekli planda üçüncü bir karayolu Boğaz geçişine ve otoyoluna kesinlikle yer verilmemekte; Plan Raporu'nda, karayolu ulaşımının ve karayolu Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde yarattığı tahribatı açık biçimde vurgulanmakta, yeni bir karayolu boğaz geçişi kesinlikle reddedilmektedir. Bu çerçevede, 1/100.000 plan notlarında yapılan söz konusu plan hükmü değişikliği ve plan tadilatı imar mevzuatına ve planlama esaslarına açıkça aykırıdır ve **müvekkil Oda tarafından anılan değişiklik ve ilavenin iptali için de dava açılmış olduğunu belirtmek isteriz.**

II- YARGILAMA KONUSU İDARİ İŞLEM 3194 SAYILI İMAR KANUNU'NUN 5 İNCİ MADDESİNDE DÜZENLENEN NAZIM İMAR PLANI TANIMINA AÇIKÇA AYKIRIDIR

1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Plan Uygulama Hükümleri'nde yapılan değişiklik ve getirilen ilave hüküm ile, alt ölçekli planlarda Çevre Düzeni Planına aykırı kararların alınmasının önü açılmış; söz konusu bu Meclis kararından hemen bir gün sonra, bu karara dayanarak, Ulaşım Daire Başkanlığı'nın Kuzey Marmara Otoyolu'nun İstanbul İli sınırları içerisinde kalan kısmına ilişkin 1/25.000 ölçekli plan teklifi, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 17.06.2010 günkü oturumunda yine oy çokluğu ile kabul edilmiştir. Bu, Karayolları tarafından planlara işlenmesi talebiyle İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne iletilmiş olan 1/5.000 ölçekli 3. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları güzergahının Ulaşım Daire Başkanlığı tarafından 1/25 000 ölçekli harita üzerine işlenmiş şeklidir ve adına " 1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nazım İmar Planı" denilmiş olsa da, imar mevzuatındaki plan tanımları ile hiç bir ilgisi olmayan , tek bir arazi kullanım kararının bile yer almadığı, sadece ve sadece Boğaz Geçişi ve çevre yollarının İstanbul İl sınırları içinde kalan kısmının gösterildiği bir güzergah şemasıdır.

3194 sayılı İmar Kanunu'nda yer alan Nazım İmar Planı tanımı, durumu açıkça ortaya koymaktadır:

"TANIMLAR:

Madde 5 - Bu Kanunda geçen terimlerden bazıları aşağıda tanımlanmıştır.

Nazım İmar Planı; varsa bölge veya çevre düzeni planlarına uygun olarak halihazır haritalar üzerine, yine varsa kadastral durumu işlenmiş olarak çizilen ve arazi parçalarının; genel kullanım biçimlerini, başlıca bölge tiplerini, bölgelerin gelecekteki nüfus yoğunluklarını, gerektiğinde yapı yoğunluğunu, çeşitli yerleşme alanlarının gelişme yön ve büyüklükleri ile ilkelerini, ulaşım sistemlerini ve problemlerinin çözümü gibi hususları göstermek ve uygulama imar planlarının hazırlanmasına esas olmak üzere düzenlenen, detaylı bir raporla açıklanan ve raporuyla beraber bütün olan plandır."

III- YARGILAMA KONUSU İDARİ İŞLEM 1/100.000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL ÇEVRE DÜZENİ PLANINA, DOLAYISIYLA İMAR MEVZUATINA, PLANLAMA TEKNİĞİNE VE ŞEHİRCİLİK İLKELERİNE AYKIRIDIR.

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

Bilindiği gibi, tüm planlar bir üst ölçekli plana uymak zorundadır ve bu uyumlu olma zorunluluğuna Plan Hiyerarşisi denmektedir. Buna göre, alt ölçekli planlarda, üst plan olan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na uyulması zorunludur. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında 3. Köprü yer almadığı gibi, Plan Raporu'nda, karayolu ulaşımının ve karayolu Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde yarattığı tahribat açık biçimde vurgulanmakta, yeni bir karayolu boğaz geçişi kesinlikle reddedilmekte ve planın bu konudaki temel yaklaşımı vurgulanmaktadır.

15.06.2009 tasdik tarihli 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda (Ek- 4) yer alan ulaşım ve karayolu boğaz geçişleri ile ilgili şu değerlendirmeler bu durumu açık biçimde ortaya koymaktadır:

- **“BÖLÜM 4. SWOT ANALİZİ “ başlığı altında, “Ulaşım Swot Analizi” tablosunun (sf. 362) “Tehditler” bölümünde, “Tepeden inme merkezi projeler (3. Köprü önerisi)” vurgulaması yer almaktadır.**

- **“BÖLÜM 6. PLANLAMA YAKLAŞIMI**

6.2. İSTANBUL İL ÇEVRE DÜZENİ PLANI YAKLAŞIMI

6.2.4. HEDEFLER VE STRATEJİLER

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

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

- Öncelikle araçların değil insanların ekonomik ve hızlı ulaşımının sağlanması
- İstanbul genelinde demiryolu ve denizyolu ağırlıklı, yüksek kapasiteli, kaliteli ve ulaşım türlerinin entegre edildiği toplu taşıma ağırlıklı bir ulaşım sisteminin kurulması
- Kuzeye gelişimi tetikleyecek, kentin doğal-tarihi yapısını bozacak ve uzun dönemde ilave ulaşım sorunları oluşturacak ulaşım ve yerleşim kararlarından kaçınılması

6.2.5. MAKROFORM

6.2.5.2. Makroform Riskleri ve Temel Makroform Stratejileri

Jeolojik Açıdan Sakıncalı Alanlara Doğru Gelişim

Strateji Alternatif-2: Ulaşım sisteminin mevcut yapıda gelişmesinin devam etmesi ve Ana Yerleşim Kütleleri'nin kuzeye doğru büyümesi halinde, çevresel sürdürülebilirlik tehlikeye girecek ve organizmanın büyük zarar görmesine yol açacaktır.”(sf. 549)

• **“BÖLÜM 7. PLAN KARARLARI VE GEREKÇELERİ**

.....
7.8. İŞLEVSEL BAĞLANTILAR

7.8.1. ULAŞIM (sf. 666-667)
.....

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

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

- *Kentin gelecekteki ulaşım sistemi, araçların değil insanların en ekonomik, hızlı ve güvenli bir biçimde ulaşımına öncelik verilerek planlanmıştır. Bu amaçla, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ve kullanımının özendirilmesi ilkesi benimsenmiştir.*
- *Kentin doğrusal, kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimini destekleyecek yüksek kapasiteli raylı ve denizyolu ağırlıklı toplu taşıma sistemi öngörülmüştür. Böylece kentin doğu-batı yönlü gelişme kurgusu çerçevesinde iki yakada önerilen yeni merkez ve gelişme alanlarında hızlı ve yüksek kapasiteli raylı sisteme dayalı ve toplu taşıma öncelikli ulaşım sistemleriyle, nüfusun alana yerleşimi kontrol edilebilecektir.*

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

İstanbul'un doğusu ile batısı arasında sürekliliği karayolu ile sağlanmış bir boğaz geçişinin İstanbul'un kentsel gelişimi açısından olumsuz sonuçları, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü geçişi sonrasında ortaya çıkan kentsel gelişme deseni ile deneyimlenmiştir. TEM Otoyolu boyunca kentin doğusu ile batısı arasında uzanan, yağ lekeli şeklinde büyüyerek doğal yapıyı tahrip eden, niteliksiz bir yapı stoku ve Sultanbeyli ve Sarıgazi gibi yerleşmeleri oluşturan süreçlerin tekrarlanmasına neden olacak gelişmelerin önüne geçilmesi için hazırlanan Plan'da esas alınmıştır. Çünkü, İstanbul'un doğal eşikleri benzer bir süreci yaşamayacak derecede hasar gördüğünden, su toplama havza alanlarının ve ormanların daha fazla yok olmasına neden olacak gelişmelerden kaçınılması gerekmektedir. “

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

Diğer bir söyleyişle, 17.06.2010 tarih ve 1473 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Kararı ile onaylanan Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3 .Çevreyolu ve Bağlantı Yolları dahil) Projesi'nin İstanbul İli sınırları içerisinde kalan kısmını içeren “1/25 000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nazım İmar Planı” 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda belirlenen İstanbul ulaşım sistemi ile ilgili plan ana kararları ve plan bütününe aykırıdır. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda, mevcut Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerindeki olumsuzlukları ve yapılması

gerekenler çok doğru bir şekilde ortaya konmuşken, bu üst plan yokmuşçasına, 3. bir Boğaz Köprüsü ve bağlantı yolları projesine ilişkin 1/25 000 ölçekli bu sözde nazım planının İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Belediye Başkanı'nca onaylanarak askıya çıkarılmış olması imar mevzuatına, şehircilik ve planlama ilkelerine aykırıdır.

IV- YARGILAMA KONUSU İDARİ İŞLEM PLANLAMA TEKNİĞİNE; ŞEHİRCİLİK İLKELERİNE, KAMU YARARINA VE HUKUKA AYKIRIDIR.

a) 1/100.00 ÖLÇEKLİ İSTANBUL ÇEVRE DÜZENİ PLANI RAPORUNDA YER ALAN DOĞAL EŞİK SENTEZİ VE MEKANSAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK SENTEZİ AÇISINDAN

3 üncü Köprü ve bağlantı yollarının, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı ile karşılaştırılması sonucunda (Ek-5) ,projenin güzergahının, kuzeyde orman alanları ve içmesuyu havzalarından, Avrupa Yakasında Silivri'ye doğru tarım alanlarından geçmekte olduğu görülmektedir. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda yer alan "Doğal Eşik Sentezi" paftasında (Ek- 6 ve Ek-7) bu alanların Anadolu Yakasında tamamının, Avrupa Yakasında ise büyük kısmının "Önemli Ekolojik Alanlar" ve "Mutlak Korunması Gereklili Doğal Kaynak Alanları" olarak gösterildiği; "Mekansal Sürdürülebilirlik Sentezi" (Ek-8 ve Ek-9) paftasında ise, aynı alanların, Anadolu Yakası'nda tamamının, Avrupa Yakası'nda ise büyük kısmının "İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar" olarak gösterildiği görülmektedir.

"Doğal Eşik Sentezi" ve "Mekansal Sürdürülebilirlik Sentezi" başlıklı bölümler, raporun 398-415 sayfalarında yer almakta olup (Ek-4), raporun "İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar" alt başlığı altındaki vurgulaması da (Sf. 410), 3. köprü ve bağlantı yollarının geçtiği bu alanların korunmasının İstanbul için ne kadar vazgeçilmez olduğunu açıkça ortaya koymaktadır:

"İ. İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar

İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar; insan etkisi sonucu bozulduklarında doğal işlevlerini yerine getirmeleri mümkün olmayan veya işlevlerinin yeniden kazandırılabilmesi ancak yüksek maliyetlerle gerçekleşebilen, fakat hiçbir zaman ilk durumlarına yeniden getirilemeyen alanlardır. Bu alanlar İl genelinde yaşam kalitesinin güvencesi konumunda olup, İstanbul'un kendine yeterliliği açısından da vazgeçilemez öneme sahiptir.

Su kaynakları, ormanlar ve orman kaynakları ile insan ve diğer canlıların yaşamlarını devam ettirebilmeleri için gerekli temel hizmetleri, birbirlerini destekleyecek ve besleyecek şekilde sağladıkları gerçeğinden hareket ederek ve yörenin kırılğan coğrafyası göz önünde tutularak, İstanbul koşullarında en önemli yaşam destek sistemlerini su havzaları ve ormanlar oluşturmaktadır.

İstanbul'un içme ve kullanma suyunun kesintisiz sağlanmasının yanında, yörenin oldukça zengin biyolojik değerlerinin devamı için de yaşam kaynağı olan göller, barajlar ve sulak alanların işlevliği açısından vazgeçilmez olan havzalar, yine biyolojik çeşitlilik açısından büyük önem taşıyan ormanlar, işlevleri bozulmaması gereken en önemli doğal sistemleri oluşturmaktadır.

İşlevleri bozulmaması gereken alanlar kapsamında ele alınan diğer bölgeler ise, mekansal ve çevresel sürdürülebilirlik açısından birden çok işlevi bünyesinde barındıran ve İstanbul koşullarında toplam doğal üretkenliğin yüksek olduğu kesimlerdir. Bu kapsamda; önemli toprak kaynağı olma özelliği gösteren, bitki ve hayvan topluluklarına yaşam ortamı sağlayan, yer altı ve yerüstü su kaynakları barındıran ve böylelikle yaşamsal gereklerin birden fazlasını bünyesinde toplayan özel alanlar bulunmaktadır.

İşlevleri bozulmaması gereken alanlar kapsamında, diğer yaşam destek sistemlerinin işlevliliğini sürdürülebilmesi için oluşturulması ve korunması gereken ekolojik koridorların bulunduğu da göz ardı edilmemelidir.....”

b) YARGILAMA KONUSU İDARİ İŞLEM ULAŞIM İLE İLGİLİ SORUNLARI ÇÖZMEK BİR YANA DAHA DA ARTTIRACAKTIR.

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

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

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

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

Bugün, İstanbul'un boğaz geçişlerindeki trafik hacimlerine bakıldığında transit trafiğin payının % 2-3'ü geçmediği ve ulaşım alanındaki uzmanların bu düşük trafik hacminin yeni bir Boğaz Köprüsü ve çevre yolu bağlantıları yapımını gerektirmeyecek düzeyde olduğunu belirtmiş olmaları, dava konusu planın bilimsel anlamda geçerli olmayan bir

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

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

- **“BEŞİNCİ BÖLÜM: SENTEZ**

.....
5.2. KENT ÖLÇEĞİNDE SENTEZ

.....
5.2.5. İŞLEVSEL BAĞLANTILAR

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

.....
Yük Taşımacılığının Raylı Sisteme Kaydırılması (sf. 481)

Gündüz yolcu gece ise yük taşıma prensibiyle projelendirilen mevcut Marmaray hattında kamyonların ve diğer ağır vasıtaların, Ro-La treni olarak adlandırılan trenlerle şehrin doğu ve batı uçlarında oluşturulan terminaller arasında mekik seferleri ile taşınması önerilmektedir. Bu amaçla, sistemin gereksinimlerine uygun olarak hat üzerinde ara noktalarda da yükleme ve boşaltma terminalleri kurulmalıdır. İstanbul'u bir uçtan bir uca geçen uluslararası karayolu transit trafiği başta olmak üzere; Trakya ile Anadolu arasındaki karayolu trafiğine yönelik taşımacılık, öncelikle Ro-La hattına alınmalıdır. Daha sonra ki aşamalarda, şehir içi karayolu yük trafiğinin en aza indirilmesi gayesiyle dağıtım araçları da Ro-La sistemine dahil edilmelidir. Ro-La sisteminin etkinliğinin sağlanması amacıyla, şehrin doğu yakasında Tuzla'da, batı yakasında ise Hadımköy'de, ikinci aşama olarak da Silivri'de önerilecek “Lojistik Bölgeler”in belirtilen Ro-La ile sistemiyle ilişkilendirilmektedir.”

- **“YEDİNCİ BÖLÜM: PLAN KARARLARI VE GEREKÇELERİ**

.....
7.8. İŞLEVSEL BAĞLANTILAR

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

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

entegrasyonlarını da sağlayabilecek lojistik alanlar önerilmiştir.

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

Önerilen lojistik bölgelerin raylı sistem, deniz ve karayolu sistemleriyle bütünleşerek şehir trafiğine girmeyi gerektirmeden, köprü geçişlerinde ve merkezde baskı oluşturmadan, ürün depolaması ve dağıtımına olanak tanınması amaçlanmaktadır. Çünkü, İstanbul'da kent içi ulaşım sistemini olumsuz etkileyerek, iki yaka arasındaki köprü geçişlerini sürekli gündemde tutan yük taşımacılığındaki temel sorun, ağırlıklı olarak karayollarına bağımlı sistemlerin kullanılması ve lojistik odaklarının kent içinde kontrolsüz ve dağınık bir şekilde bulunmasıdır. Bu kapsamda;

- Yük taşımacılığına uygun yeni demiryolu hatları oluşturulması,
- Marmaray ve diğer yük taşımacılığına uygun demiryolu hatları üzerinde Ro-La sisteminin kurulması,
- Güney Marmara ile Kuzey Marmara arasında Ro-Ro hatları düzenlenmesi,
- Limanlar ile lojistik bölgeler arasında başta demiryolu olmak üzere ulaşım ilişkisi kurulması,.....planlanmaktadır.”

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

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

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

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

“.....

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

.....

Marmaray'ın fizibilite raporlarında yer alan "Marmaray'ın işletmeye geçmesiyle birlikte Boğaziçi'ne artık yeni bir köprü ihtiyacının da ortadan kalkacağı" ifadesi bu durumu daha net açıklamaktadır.

.....

Bir önceki bölümde bahsedildiği gibi, 3. Boğaz Köprüsü yapımına gerekçe olarak gösterilen transit trafiğin boğaz geçişlerindeki payı sadece %2-3 dolayındadır ve bu pay yeni bir transit ulaşım odaklı köprü yapımını gerektirmeyecek bir öneme sahiptir. Boğaz'da yapılan 2. köprüünün de (FSM) transit trafiğin kuzeye- kent dışına taşınması gerekçesiyle yapıldığı, ancak bugün kent içi ulaşım hizmet eder durumda olduğu ve kentsel yerleşim alanlarının kuzeye yönelmesine zemin hazırladığı düşünüldüğünde, bugün yeni bir köprü yapımı konusunda aynı gerekçenin gerçekçi ve kente yararı olmadığı açıktır.

İstanbul'da kent içi ulaşım sistemini olumsuz etkileyerek, iki yaka arasındaki köprü geçişlerini sürekli gündemde tutan yük taşımacılığındaki temel sorun, ağırlıklı olarak karayollarına bağımlı sistemlerin kullanılarak, deniz ve demir yolu kullanımı ve yatırımlarının kısıtlı tutulması ve lojistik odakların kent içinde kontrolsüz-dağınık bir şekilde bulunmasıdır. İstanbul'un mevcut ve gelecekte yapımı düşünülen lojistik odakları ile transit trafik odakları (limanlar, hava alanları, otoparklar gibi) bütüncül bir ulaşım sistemi içinde ele alındığında esas önceliğin, boğaz geçişlerindeki transit trafik yükünden çok, bu odak alanlarının kente ve bölgesel ulaşım ağına entegrasyonu olduğu anlaşılacaktır. Kentin gelecekteki bölgesel ve kıtalar arası ulaşımındaki etkinliğini kent içi trafiği olumsuz yönde etkilemeden sağlayabilmesi için, deniz yolu ve raylı sistemlerin daha akılcı modellerle birlikte kullanımına ihtiyaç duyulmaktadır. Bu açıdan bakıldığında transit trafiğin akılcı modellerle çözümünde karayolu taşımacılığını deniz ulaşımı ile buluşturan Ro-La ve yine karayolu taşımacılığını raylı sistemlerle buluşturan Ro-Ro taşımacılığının büyük bir önemi vardır."

c) 3 ÜNCÜ KÖPRÜ VE BAĞLANTI YOLLARI İSTANBUL'UN DOĞAL KAYNAKLARINA, EKOLOJİK REZERVLERİNE GERİ DÖNÜLEMEZ ZARARLAR VERECEKTİR.

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

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

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

.....

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

.....

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

Belgrad Ormanı biyolojik çeşitlilik açısından değerlendirildiğinde bu ormanda, doğal liken ve yosunlardan 20 tür, atkuyrukları ve eğreltilerden 1 tür, açık tohumlulardan 1 tür, kapalı tohumlulardan 380 tür olmak üzere toplam 402 bitki türü bulunmaktadır. Bunlar içinde genel olarak orman alanını kaplayan meşeler, hakim ağaç türü olarak büyük önem taşımaktadır. Ayrıca, Belgrad Ormanında 42 tür gündüz kelebeği, 146 kuş türü, yaklaşık 22 memeli türü, çeşitli kurbağalar ve sürüngenler yaşamını sürdürmektedir. Belirtilen fauna çeşitliliğine ek olarak söz konusu ormanda 100 hektarlık bir Av Hayvanları Koruma ve Üretim Sahası ayrılmış, bu alanda çok sayıda geyik üretilmiştir.....Öte yandan Belgrad Ormanı ile birlikte İstanbul ve çevresindeki orman alanları, dünyanın önemli kuş göçü yoğunlaşma alanlarından olup, yüz binlerce su kuşu, yırtıcı ve ötücü kuş türüne göç döneminde ev sahipliği yapmaktadır. Bu özellikleri nedeniyle İstanbul Boğazı, ülkemizde ve dünya üzerinde kuş göçünün en iyi izlenebildiği yerlerden biridir.

.....

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

- Terkos ve Kasatura arasındaki ormanlık alan ve kıyı şeridi (91.300 ha)
- Ağıl Dere ve Ağaçlı Kumulları (74 ha)
- Gümüşdere Kumulları (200 ha)
- Kuzey Boğaziçi (4.900 ha)
- Büyükçekmece Gölü (2.750 ha)
- Küçükçekmece Gölü (2.400 ha)
- Batı İstanbul Meraları (Hadımköy ve Kemerburgaz arasındaki mera ve fundalıklar) (12.500 ha)
- Ömerli Havzası (İstanbul Asya Yakası Tepeleri) (52.600 ha)

—Sahilköy, Şile, Ağva Kumulları, Ağva Deresi (1.500 ha)
—Şile adaları (5 ha)
şeklinde sıralayabiliriz. “

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

Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi’nin ekte yer alan raporunda da değinildiği gibi, dava konusu planda Kuzey Marmara Otoyolu ve bu yolun İstanbul Boğaz Geçişi (3. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları) için düşünülen 150 metrelik kamulaştırma işlemi (otoyol hattı, bariyer, şev, görüş alanı sağlamaya dönük mühendislik çözümleri ve teknik hizmet altyapısı sağlama) sonucunda hattın geçeceği ve doğrudan/koşulsuz etkilenecek olan bölgede Coğrafi Bilgi Sistemi’ne (CBS) dayalı olarak kent haritası üzerinde yapılan bilgisayar ölçümlerine göre 680 ha doğal sit alanı, 931 ha tarım alanı ve 2,5 milyondan fazla ağaç barındıran 1453 ha’lık orman alanı tamamen yok olacaktır. İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi’nin, gene ekte yer alan konuya ilişkin raporunda ise, kesilecek ağaç ve benzeri yeşil bitki örtüsünün yerine başka alanlarda niceliksel olarak daha fazla ağaçlık/yeşil alan tahsisinin ekolojik denge ve çevresel bütünlük açısından kabul edilemez olduğu açıklanmıştır

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

Bilindiği gibi, 1988 yılında işletmeye açılan 2 inci Köprü (Fatih Sultan Mehmet Köprüsü) ve çevre yolları, kentin yaşam kaynakları olan içme suyu havzalarında ve

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

3 üncü köprü bağlantı yollarının, İstanbul'un Avrupa yakasında, güneye doğru inerek, Silivri'nin kuzeyindeki tarım alanlarından da geçtiği görülmektedir. Aynen orman alanları ve su havzalarında olduğu gibi, bir alandan yol geçmesi o alana yönelik yapılaşma taleplerinin artmasına neden olacağından, bu bölgedeki tarım alanlarının da söz konusu proje nedeniyle tarım dışı amaçla kullanılması teşvik edilmiş olacaktır. Özetle, İstanbul Boğazı'nın en kuzeyine, 2 inci köprü'nün(Fatih Sultan Mehmet Köprüsü) 13 km. kuzeyinde, Garipçe-Poyrazköy arasına inşa edilmesine karar verilen 3 üncü Boğaz köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3 üncü Çevreyolu ve Bağlantı Yolları dahil) Planı'nın hayata geçirilmesi, bu alanlarda geri dönüşü olmayacak çevresel tahribata neden olacak, korunması gereken alanlar yapılaşmaya açılacak ve kentin makroformu daha da kuzeye yayılarak Karadeniz'e dayanacaktır.

d) YARGILAMA KONUSU İDARİ İŞLEM DOĞAL SİT ALANI OLAN BİR BÖLGEDE, SİT KARARLARINA AYKIRI NİTELİKTE BİR UYGULAMA ÖNGÖRMEKTEDİR.

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

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

Kararın, " **5-j) Bu kararla birlikte bölgede bundan böyle hiçbir ağacın kesilemeyeceği, kıyı dolgusu, hafriyat, düzenleme v.b. uygulamaların yapılamayacağı ve bölgenin**

doğal dokusu ile tescilli ya da henüz tescili yapılmamış kültür varlığı niteliğindeki yapı ve tesislerin (Köy içlerindeki ahşap evler, eski bağ evleri, çeşmeler, eski mezarlıklar, camiler, dini yapı kalıntıları ve her türlü taşınmaz değerler) Kurulumuz izni olmadan yıkılamayacağı ve onarılamayacağı koşununun da ilgili kurumlara bildirilmesine,

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

e) YARGILAMA KONUSU İDARİ İŞLEM İSTANBUL BÜYÜKŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞININ İSTEMİ ÜZERİNE HAZIRLANAN “İSTANBUL ULAŞIM ANA PLANI”NA AYKIRIDIR.

Yargılama konusu plan, İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin, İTÜ ULAŞTIRMA VE ULAŞTIRMA ARAÇLARI UYGULAMA ARAŞTIRMA MERKEZİ'ne hazırlattığı Aralık 1997 tarihli İSTANBUL ULAŞIM ANA PLANI'na da aykırıdır. Başbakan Recep Tayyip Erdoğan'ın İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı olduğu dönemde hazırlanan bu planda, 3 üncü Boğaz Köprüsü ve çevre yolları ile ilgili değerlendirmelere esas olacak şu bilimsel görüş ve sonuçlar yer almaktadır (Ek-13):

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

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

.....
Yukarıda belirtildiği gibi, kentin ana arterleri üzerindeki trafik tıkanıklıklarını gidermek için yeni yollar yapmak, hem kentin doğal ve tarihi yapısını tahrip etmesi hem de orta ve uzun dönemde yeni ulaşım sorunları yaratması nedeniyle uygun bir çözüm değildir.”

.....
“5. SONUÇLAR (Sf. 5-1)

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

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

Ulaşım konusunda Türkiye'nin en önde gelen bilimsel kurumlarından birinin hazırlamış olduğu bu ulaşım raporu, İstanbul'un ulaşım sorunu ile ilgili temel doğruları vurgulamış ve bu konuda İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne uygulaması

gereken bir rehber sunmuştur. Ancak, görüleceği üzere, kendi hazırladığı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nı bile çığnemekten çekinmeyerek dava konusu planı onaylayıp uygulamaya sokan İstanbul Büyükşehir Belediyesi kendi hazırlattığı bu raporu da hiç dikkate almamış ve uygulamamıştır.

V- YARGILAMA KONUSU İDARİ İŞLEM ANAYASA'DA, YASALARDA VE ULUSLARARASI SÖZLEŞMELERDE YER ALAN HÜKÜMLERE; HUKUKA AYKIRIDIR.

İstanbul'un trafik sorununu çözmek adına, mevcut durumu daha da kötüleştirecek ve bunu yaparken İstanbul'un, sürdürülebilir yaşam açısından son derece önemli olan doğal değerlerinin zarar görmesine neden olacak dava konusu plan, Anayasa'ya, yasalara ve uluslararası sözleşmelere de açıkça aykırıdır. Şöyle ki;

A. T.C ANAYASASI AÇISINDAN

“Sağlık Hizmetleri ve Çevrenin Korunması

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

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

Tarih, Kültür ve Tabiat Varlıklarının Korunması

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

Ormanların Korunması ve Geliştirilmesi

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

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

Ormanlara zarar verebilecek hiçbir faaliyet ve eyleme müsaade edilemez.

B. T.C. YASALARI AÇISINDAN

a. 2872 Sayılı Çevre Kanunu

Amaç

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

Tanımlar

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

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

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

ifade eder.

Çevrenin Korunması

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

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

.....
c) Ulusal mevzuat ve taraf olduğumuz uluslararası sözleşmeler ile koruma altına alınarak koruma statüsü kazandırılmış alanlar ve ekolojik değeri olan hassas alanların her tür ölçekteki planlarda gösterilmesi zorunludur. Koruma statüsü kazandırılmış alanlar ve ekolojik değeri olan alanlar, plan kararı dışında kullanılamaz.

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

.....”

b. 2863 Sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu

“Korunma Alanı İle İlgili Karar Alma Yetkisi

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

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

İzinsiz Müdahale Ve Kullanma Yasağı

Madde 9 - Koruma Yüksek Kurulunun ilke kararları çerçevesinde koruma bölge kurullarınca alınan kararlara aykırı olarak, korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ve koruma alanları ile sit alanlarında inşaat ve fizikî müdahalede bulunulamaz, bunlar yeniden kullanıma açılmaz veya kullanımları değiştirilemez. Esaslı onarım, inşaat, tesisat, sondaj, kısmen veya tamamen yıkma, yakma, kazı veya benzeri işler inşaat ve fizikî müdahale sayılır.
.....”

c. 2960 Sayılı Boğaziçi Kanunu

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

Genel Esaslar

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

a) Boğaziçi Alanında yeralan kültürel ve tarihi değerler ve doğal güzellikler muhafaza edilir ve doğal yapı korunur.

b) Boğaziçi Alanı bu Kanunun amaçlarına uygun olarak ve doğal ve tarihi çevreye uyumu gözetilerek güzelleştirilir ve geliştirilir.

.....

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

.....

Orman Alanları

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

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

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

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

Yeşil Alanlar

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

Bu alanlardaki ağaç varlıklarının yok edilmesi veya tahrip edilmesi yasaktır.

.....”

C. ULUSLARARASI SÖZLEŞME VE PROTOKOLLER AÇISINDAN

Anayasa'nın 90. maddesi:

“Milletlerarası Andlaşmaları Uygun Bulma

Madde 90 -

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

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

1. Ramsar Sulak Alanlar Sözleşmesi (1971)

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

“Madde 1

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

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

Madde 2

1. Her Akit Taraf, ülkesi toprakları içindeki elverişli sulak alanları, bundan böyle “Liste” adıyla tanımlanacak ve 8 inci Madde uyarınca kurulacak Büro tarafından tutulacak olan “Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanlar Listesi”ne dahil edilmek üzere tayin edecektir. Her sulak alanın hudutları kesinlikle belirtilecek ve aynı zamanda haritaya çizilecek ve özellikle su kuşları yaşama ortamı olarak önem taşıdığı yerlerde, sulak alanlara mücavir olan akarsu ve deniz kıyı alanlarıyla, ada veya gel-git hareketinin çekilme devresinde derinliği altı metreyi geçen ve sulak alanlar dahilinde yer alan deniz sularıyla birleştirilebilecektir.

2. Liste için sulak alanların seçimi, bu sulak alanların ekoloji, botanik, zooloji, limnoloji ve hidroloji yönlerinden uluslararası önemlerine göre yapılmalıdır. Hangi mevsimde olursa olsun, su kuşları için uluslararası öneme sahip sulak alanlar öncelikle dahil edilmelidir.

3. Bir sulak alanın listeye kaydedilmesi, sulak alanın yer aldığı Akit Tarafın münhasır egemenlik haklarına zarar vermez.

4. Her Akit Taraf, 9 uncu Maddede belirtildiği şekilde, Sözleşmeyi imzalarken veya onay ya da katılma belgesini tevdi ederken Listeye girecek en az bir sulak alanı tayin etmiş olacaktır.

5. Herhangi bir Akit Taraf, gelecekte kendi toprakları içinde bulunan diğer sulak alanları Listeye eklemek, Listeye kaydedilmiş olanların sınırlarını genişletmek veya önemli ulusal çıkarları nedeniyle sınırlarını kısıtlamak ya da tamamen kayıttan sildirmek hakkına sahiptir ve bu kabil değişiklikleri 8 inci Maddede belirtilen devamlı Büro hizmetlerinden sorumlu organizasyon veya hükümete mümkün olan en kısa zamanda bildirecektir.

6. Her Akit Taraf, sınırları içindeki göçmen su kuşları stoklarının korunması, yönetimi ve akıllıca kullanılması için; gerek Listeye girecek olan sulak alanlarını tayin ederken, gerekse bunlarda değişiklik yapma hakkını kullanırken uluslararası sorumluluklarını dikkate alacaktır.

Madde 3

1. Akit Taraflar, planlamalarını, Listeye dahil ettirdikleri sulak alanların korunmasını geliştirecek ve ülkelerindeki diğer sulak alanların mümkün olduğu kadar akıllıca kullanılmasını sağlayacak şekilde formüle edecek ve uygulayacaklardır.

2. Her Akit Taraf, sınırları içinde bulunan ve Listeye dahil olan herhangi bir sulak alanın ekolojik karakterinin, teknolojik gelişme, kirlenme veya insan müdahalesi ile değiştiğini, değişmekte olduğunu veya değişme ihtimali bulunduğunu en kısa zamanda haber alacak bir düzenleme yapacaktır. Bu kabil değişiklikler hakkındaki bilgiler gecikmeksizin, 8 inci Maddede belirtilen devamlı Büro hizmetlerinden sorumlu organizasyon veya hükümete bildirilecektir.

Madde 4

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

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

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

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

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

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

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

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

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

“BÖLÜM II :Yaşama Ortamlarının Korunması

Madde 4 -

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

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

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

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

3. Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi (1992-RİO)

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

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

“Madde 7. Belirleme ve İzleme

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

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

(b) Acil koruma tedbirleri gerektiren ve sürdürülebilir kullanım için en büyük potansiyeli taşıyan unsurları özellikle dikkate alarak, yukarıda alt-paragraf (a)’ya göre belirlenen biyolojik çeşitliliğin unsurlarını örnekleme ve diğer teknikleri kullanarak izleyecektir;

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

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

Madde 8. “In-situ” Koruma

Akit Tarafların her biri mümkün olduğu ölçüde ve uygun biçimde:

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

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

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

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

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

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

(g) *Biyoteknoloji sonucunda değişikliğe uğratılmış ve biyolojik çeşitliliğin korunmasını ve sürdürülebilir kullanımını etkilemesi muhtemel olumsuz çevresel etkiler doğurabilecek canlı organizmaların kullanılması ve serbest bırakılması ile bağlantılı riskleri düzenlemeye, yönetmeye veya denetlemeye yönelik araçları insan sağlığı için doğabilecek riskleri de dikkate alarak tesis veya idame ettirecektir;*

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

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

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

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

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

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

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

Sözleşmeye taraf ülkeler, bir ülkede kültürel ve doğal mirasın herhangi bir parçasının bozulmasının veya yok olmasının, sadece o ülke için değil tüm dünya ülkeleri için ciddi bir yoksullaşma oluşturduğunu göz önünde tutarak, kültürel ve doğal mirasın saptanması, korunması, muhafazası, teşhiri ve gelecek kuşaklara iletilmesinin sağlanması görevinin öncelikle kendilerine ait olduğunu kabul etmekte; ayrıca, kültürel ve doğal mirasa ait olan tüm varlıkları, listeye dahil edilmemiş olsalar bile koruma altına alacaklarını taahhüt etmektedirler.

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

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

.....

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

- a) Kültürel ve doğal mirasa, toplumun yaşamında bir işlev vermeyi ve bu mirasın korunmasını kapsamlı planlama programlarına dahil etmeyi amaçlayan genel bir politika benimsemek;*
- b) Kültürel ve doğal mirasın korunması, muhafazası ve teşhiri için, halen mevcut değilse, topraklarında bir veya daha fazla hizmet kurumunu, işlevlerini ifaya yeterli olacak görevli ve araçlarla kurmak;*
- c) Bilimsel ve teknik çalışma ve araştırmaları geliştirmek ve Devletin kültürel ve doğal mirasını tehdit eden tehlikelere karşı harekete geçmesine olanak sağlayacak müdahale yöntemlerini mükemmelleştirmek;*
- d) Bu mirasın saptanması, korunması, muhafazası, teşhiri, yenileştirilmesi için gerekli olan uygun yasal, bilimsel, teknik, idarî ve malî önlemleri almak; ve*
- e) Kültürel ve doğal mirasın korunması, muhafazası ve teşhiri konularında eğitim yapan ulusal veya bölgesel merkezlerin kurulmasını veya geliştirilmesini desteklemek ve bu alandaki bilimsel araştırmaları teşvik etmek,*

.....

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

5. Avrupa Kentsel Şartı (1992-STRASBURG)

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

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

“ Konu: Ulaşım ve Dolaşım

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

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

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

.....”

“Konu: Kentlerde Çevre ve Doğa

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

İLKELELER

- Yerel Yönetimlerin, doğal ve enerji kaynaklarını, uygun ve akılcı bir biçimde, yönetme ve idareli kullanma sorumluluğu
- Yerel yönetimlerin kirliliğe karşı politikalar uygulaması
- Yerel yönetimlerin doğayı ve yeşil alanları koruma yükümlülüğü
- Doğayı korumanın toplumsal gururu ve bağlılığı geliştiren bir faktör olması

.....”

“KONU: Kentlerde Sağlık

.....”

İLKELELER

Kentsel çevrenin tüm kentlilere iyi sağlık koşulları sağlaması

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

SONUÇ VE İSTEM

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

- 2) Yargılama konusu idari işlemin İPTALİNE;

- 3) Sayın Mahkemenizce yürütmenin durdurulması kararı verilmesi durumunda gerektiğinde bilirkişi incelemesi yapılması ve tamamlayıcı açıklamalarımızla kanıtlarımızı sunmamız için süre verilmesine,
- 4) Yargılama gideri ve avukatlık ücretinin karşı yan üzerinde bırakılmasına karar verilmesini talep ederiz.

Davacı

TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Vekili Av. Mahir Ay

Davacı

TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi

Vekili Av. Ş. Can Atalay

- Ek 1** TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na verilen 30.09.2010 tarih ve 2010.06.19952 sayılı itiraz dilekçesi ve TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na 30.09.2010 gün ve 6201-394 sayılı itiraz dilekçesi
- Ek 2** 1/25 000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nazım İmar Planı
- Ek 3** 1/100 000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı
- Ek 4** 1/100 000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nun ilgili bölümleri
- Ek 5** Üzerine 1/25 000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu işlenmiş 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı
- Ek 6** 1/1000.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda yer alan Doğal Eşik Sentezi paftası
- Ek 7** Üzerine dava konusu Kuzey Marmara Otoyolu işlenmiş Doğal Eşik Sentezi paftası
- Ek 8** 1/1000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda yer alan Mekansal Sürdürülebilirlik Sentezi paftası
- Ek 9** Üzerine dava konusu Kuzey Marmara Otoyolu işlenmiş Mekansal Sürdürülebilirlik Sentezi paftası
- Ek 10** Oktay Ekinci'nin 10 Mayıs 2010 tarihli yazısı)

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

Ek 12 İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi'nin Raporu

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

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

Ek 15 Vekaletname