

## 9. Kentleşme ve Planlama Sorunlarına Yönelik Çalışmaları

### 9.1. Üçüncü Köprü

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

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

Bu gelişim, İstanbul'un 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı ile birlikte değerlendirildiğinde, 3. Köprü'nün tekrar gündeme gelmesinin ne kadar üstten dayatmacı, plana, imar mevzuatına, hukuka aykırı olduğunu gözler önüne sermektedir. Sürece baktığımızda, İstanbul Büyükşehir Belediyesi başkanının da, en az ulaştırma bakanı kadar, İBB tarafından hazırlanmış olan söz konusu 1/100.000 ölçekli planı ciddiye almadığı görülmektedir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından hazırlanan 1/100.000 ölçekli planda 3. Köprü yer almadığı gibi, plan raporunda yeni bir Boğaz geçişinin son derece sakıncalı olduğu, böyle bir girişimin İstanbul için geri dönülmez tahribat yaratacağı da vurgulanmaktadır. Bu planın 13.2.2009 tarihinde İBB Meclisi'nden geçtiği, 15.6.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş tarafından imzalandığı, 17.7.2009 tarihinde askıya çıkıp 17.8.2009 tarihinde askıdan indirildiği bilinmekte iken, Kadir Topbaş'ın açıklamasının tam da planın askıdan indirilmesinden tam 3 gün sonra denk gelmiş olması dikkat çekicidir. Kadir Topbaş açıklaması ile 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın imzalandığı tarihlerde başbakan ve ulaştırma bakanı ile güzergâh belirlemek için helikopter uçuşunu gerçekleştirdiklerini, ardında bu 3. Köprüyü reddeden planı imzalayarak askıya çıkartıp uygulamaya soktuğunu nedense unutmuş görünüyor.

Köprü ile ilgili gelişmeler, yetkililerin “köprü güzergâhının belli olduğu” söylemini, güzergâhın “henüz kesinleşmediği” söylemine kaydırmalarıyla yılın son çeyreğinde dondurulmuş gibi göründü. Ancak ulaştırma bakanının yaptığı yeni bir açıklama ile 2010

yılıının ortalarında tekrar gündeme oturdu. Binali Yıldırım, 3. Köprü'nün İstanbul Boğazı'nın Karadeniz'e açıldığı noktada, Poyrazköy ile Garipçe köyü arasında yapılacağını, köprünün bağlantı yolları olan Kuzey Marmara Otoyolu'nun da, köprüyü Anadolu Otoyolu'na ve Trakya Otoyolu'na bağlayacağını; geçeceği güzergâhın da, kentin kuzeyinde, Akyazı ile Kınalı arasında bir yay çizeceğini açıkladı. Güzergâhın dışında, bakan projenin 6 milyar dolara mal olacağı ve yap-işlet-devret modeliyle yapılacağı açıklamalarında da bulundu. Hemen ardından da yürürlükte olan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Uygulama Hükümleri'nde yapılan bir değişiklik ve ilave bir plan notu ile 1/100.000 ölçekli planda karayolu köprü geçişi yer almasa, hatta plan 3. Köprüyü kesinlikle reddetse de, Boğaz geçişlerinin alt ölçekli planlarla gerçekleştirilebileceği gibi, planlamaya ve imar hukukuna tümüyle aykırı bir durum ortaya çıkarılmıştır. Yapılan bu plan uygulama hükmü değişikliği ve ilavesi İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 16.6.2010 tarihli toplantısında oy çokluğu ile kabul edilmiş, hemen ertesi gün de köprü ve çevre yollarını içeren 1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı gene oy çokluğu ile meclisten geçmiştir. İstanbul Büyükşehir Belediyesi başkanı tarafından onaylanarak askıya çıkarılan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Uygulama Hükümleri'nde yapılan bu değişiklik ve ilave ile 1/25.000 Ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı'nın yürütmesinin durdurulması ve iptali talebiyle idari yargıya başvurulmuştur.

Yargı süreci devam etmekte iken, bu kez İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde Kuzey Marmara Otoyolu'na ilişkin 1/5000 ölçekli 17 adet nâzım imar planı değişikliği askıya çıkarılmıştır. Bu 17 plan değişikliğinin adları şunlardır:

- 1) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Beykoz İlçesi Riva-İshaklı Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 2) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Beykoz İlçesi Poyrazköy Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 3) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Eyüp İlçesi Odayeri Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 4) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Pendik İlçesi Kurtköy Bağlantısı Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 5) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Sarıyer İlçesi Uskumruköy-Demirciköy Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 6) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Tuzla İlçesi Akfırat-Tepeören Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği

- 7) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Büyükçekmece İlçesi Karaağaç Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 8) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Silivri İlçesi Küçükklıçlı Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 9) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Silivri İlçesi Fenerköy Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 10) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Çatalca İlçesi Subaşı Bağlantısı Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 11) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Çatalca İlçesi Çatalca Merkez Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 12) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Arnavutköy İlçesi Nakkaş Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 13) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Arnavutköy İlçesi Hadımköy Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 14) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Başakşehir İlçesi İstoç Bağlantısı Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 15) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Başakşehir İlçesi Başakşehir Geçişi-İspartakule Bağlantısı Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 16) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Sancaktepe İlçesi Paşaköy-Mimarsinan Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği
- 17) Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Sultangazi İlçesi Habipler-Hasdal Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği

İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin internet sitesinde yer alan bilgilere göre, bu plan değişiklikleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından 4.6.2012 tarihinde onaylanarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi'ne gönderilmiş, belediye tarafından da 24.7.2012 tarihinde askıya çıkarılmıştır.

Söz konusu bu 17 kısmi nâzım imar planı değişikliğinin kendisini baştan geçersiz kılan tarafı da, olmayan bir planın değişikliği şeklinde onaylanıp askıya çıkarılmış olmalarıdır. Kuzey Marmara Otoyolu'nun askıya çıkmış olan resmi nâzım imar planı 1/25.000 ölçeklidir. Söz konusu kısmi güzergâh değişiklikleri ise 1/5000 ölçeklidir. Oysa bugüne kadar 1/5000 ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı diye bir plan askıya çıkarılmış değildir. Bu durumda, söz konusu plan değişiklikleri olmayan bir plan üzerinde yapılan değişiklikler

durumundadır ve söz konusu 17 plan değişikliği toplamının güzergâhın tümünü değil, sadece belli noktalarını kapsadığı da düşünöldüğünde, olmayan 1/5000 ölçekli bir güzergâh planının bir kısmının değişikliğinin teknik olarak da nasıl yapılabildiğini anlamak mümkün değildir. Bu durum, aslında 1/5000 ölçekte bir güzergâh çalışmasının da mevcut olduğunu, ancak bunun askıya çıkarılarak ilan edilmediğini düşöndürmektedir. Bu durumda, üzerinde tadilat yapılan bu 1/5000 ölçekli güzergâh planının olduğu kadar, bu plan üzerinde yapılmış olan 17 adet kısmi değişikliğinin de yasal sayılamayacağı açıktır.

Ayrıca, olmayan bir 1/5000 ölçekli planın üzerinde değişiklikler yapıp bu kısmi değişiklikler askıya çıkarılırken, geçerli olan 1/25.000 ölçekli planın üzerinde hiçbir değişiklik yapılmaması ve bu plandaki güzergâhın aynen kalması, yani yürürlükte olan 1/25.000 ölçekli planda gösterilen güzergâhın hâlâ ve aynen geçerli olması da diğer bir aykırı durum yaratmaktadır.

Konu, bu plan değişikliklerinin iptali talebiyle, ayrı ayrı açılan davalarla yargıya götürölmüş olup, açılan davaların içerikleri hemen hemen aynı olduğundan, örnek olarak sadece bir tanesi ekte bilgilerinize sunulmaktadır (Bkz. 9.1.1. Ek: Dava Dilekçesi). Devam etmekte olan dava süreçlerine ilişkin gelişmeler ise raporun “Hukuk Çalışmaları” bölümünde yer almaktadır (Bkz. 10 Bölüm no. 169-185 arası).

Bu konudaki çalışmalar diğer ilgili meslek odalarıyla birlikte yürütölmüş olup, açtığımız davaların ardından, ortak bir basın toplantısı gerçekleştirilerek 3. Köprü ile ilgili bilgilendirme yapılmıştır. Basın toplantısının çağrı metni için bkz 2.6.

### **9.1.1. Ek: Dava Dilekçesi**

#### **Danıştay Sayın Başkanlığına**

Danıştay 6. Dairesi 2012/6311 Esas

16.10.2012

DAVACI: 1)TMMOB Mimarlar Odası (İstanbul Büyökkent Şubesi)

VEKİLİ: Av. Ş. Can Atalay

Kemankeş Caddesi No:31 Karaköy İstanbul

DAVACI: 2) TMMOB Şehir Plancıları Odası (İstanbul Şubesi)

VEKİLİ: Av. Koray Cengiz

Cinnah Cad. Farabi Sok. No: 38/4 Çankaya- Ankara

DAVACI: 3) TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası (İstanbul Şubesi)

VEKİLİ: Av. Aylin Sara Yıldız

Kayışdağı Caddesi Karaman Çiftlik Caddesi Eston Çamlıevler Salihçam Blok Daire 24  
İçerenköy, Ataşehir/İstanbul

DAVACI: 4) TMMOB Harita Mühendisleri Odası (İstanbul Şubesi)

VEKİLİ: Av. Mahir Ay

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

DAVACI: 5) TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası (İstanbul Şubesi)

VEKİLİ: Av. Funda Ekin

İstiklal Caddesi Halep İş Merkezi No: 62 Kat: 6 D: 58 Beyoğlu/İstanbul

DAVACI: 6) TMMOB Makine Mühendisleri Odası (İstanbul Şubesi)

VEKİLİ: Av. Nermin Kaplan

Kamer Hatun Mahallesi Aynalı Çeşme Caddesi Altahun Sokak No: 6/5 Beyoğlu/İstanbul

DAVACI: 7) TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası (İstanbul Şubesi)

VEKİLİ: Av. Zuhâl Dönmez

Bestekar Sokak 49/5 Kavaklıdere/Ankara

DAVACI: 8) TMMOB Orman Mühendisleri Odası (İstanbul Şubesi)

VEKİLİ: Avukat Ömer Albayrak

Beştepeler Mahallesi 31 Sokak No:3 Yenimahalle/Ankara

DAVACI: 9) TMMOB Peyzaj Mimarları Odası (İstanbul Şubesi)

VEKİLİ: Av. Emre Baturay Altunok

Kahraman Kadın Sokak No:18/1 GOP Çankaya/Ankara

DAVALI: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı

PLANIN ASKIYA ÇIKMA TARİHİ: 24. 07. 2012

PLANIN ASKIDAN İNME TARİHİ: 24.08.2012

DAVA KONUSU: Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından 04.06.2012

tarihinde onaylanan ve 24.07.2012- 24.08.2012 tarihleri arasında İstanbul Büyükşehir

Belediye'sinde askıya çıkarılan, 1/5000 ölçekli "Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Beykoz

İlçesi Riva-İshaklı Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği"nin öncelikle **yürütmesinin**

**durdurulması** ve **iptali** istemidir.

AÇIKLAMALAR:

**I. Yargılama Konusu İdari İşlemin Niteliği**

1) 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 iptal edilerek, madde, "*8.4.9.1. Plan'da gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, plan'ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilecektir*" biçimine getirilmiş; yeni bir madde olarak da, "*8.2.17. İlave Boğaz geçiş ve güzergâhları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir*" hükmü ilave edilmiştir.

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 ve hatta planın reddettiği ulaşım kararlarını, planlama ilkelerini ve imar mevzuatını çiğneyerek, "*üstten inme biçimde*", uygulamaya geçirilebilmesinin yolu açılmış; ilave edilen "*8.2.17. İlave Boğaz geçiş ve güzergâhları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir*" hükmü ile de, mevcut Boğaz köprülerinin yarattığı geri dönülmez tahribatlar açıkça göz ardı edilerek, üst ölçekli planda yer almamasına karşın, 3. Boğaz Köprüsü'nün ve karayolu tüp geçişinin değil, istendiği anda 4., 5., 6. ve daha da fazla sayıda Boğaz geçişlerinin de hayata geçirilmesinin yolu açılmıştır. "*Boğaz geçiş ve güzergâhları*", İstanbul'un tüm ulaşım ağını ve dolayısıyla da arazi kullanım kararlarını değiştirecek bir konudur. Dolayısıyla, ilave Boğaz geçiş ve güzergâhları gibi bir konuda plan kararlarının alt ölçekli planlara bırakılması çevre düzeni planını işlevsiz kılmaktadır.

Plan Uygulama Hükümleri'nin "*8.2. Genel Hükümler*" başlığı altında, 8.2.1 maddesinde, "*Bu plan, plan paftaları, plan hükümleri ve plan raporu ile bir bütündür*" hükmü yer almaktadır. Bu hüküm, planlamanın temel ilkelerinden birini açık biçimde vurgulamaktadır. Bu çerçevede, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Uygulama Hükümleri'nde yapılan söz konusu değişiklik ve ilavenin plana ve plan raporuna açıkça aykırı olmasının bu bütünlüğü, **planı geçersiz kılacak biçimde** parçaladığı ve yok ettiği açıktır. 1/100.000 ölçekli

planda üçüncü bir karayolu Boğaz geçişine ve otoyoluna kesinlikle yer verilmemekte; Plan Raporu'nda, karayolu ulaşımının ve karayolu Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde yarattığı tahribat açık biçimde vurgulanmakta, yeni bir karayolu boğaz geçişi kesinlikle reddedilmektedir. Bu çerçevede, 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Uygulama Hükümleri'nde yapılan söz konusu plan hükmü değişikliği ve getirilen ilave hüküm imar mevzuatına ve planlama esaslarına açıkça aykırıdır ve müvekkil odalar tarafından, anılan değişiklik ve ilavenin iptali için dava açılmıştır.

2) 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, adına "1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı" denilmiş olsa da, imar mevzuatındaki plan tanımları ile hiç bir ilgisi olmayan, içinde tek bir arazi kullanım kararının bile yer almadığı, sadece ve sadece Boğaz geçişi ve çevre yollarının İstanbul il sınırları içinde kalan kısmının gösterildiği bir güzergâh şemasıdır.

3194 sayılı İmar Kanunu'nda yer alan Nâzım İmar Plan 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."*

1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı üst ölçekli plan niteliğinde ve uyulması zorunlu olan Çevre Düzeni Planına da aykırıdır.

Müvekkil odalar tarafından, “1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı”na da iptal davası açılmıştır.

3) 1/25.000 ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı’nın iptali için açılan davalar sürmekte iken, bu kez, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nde, otoyola ilişkin 1/5000 ölçekli 17 adet nâzım imar planı değişikliği askıya çıkarılmıştır.

İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin internet sitesinde yer alan bilgilere göre, bu plan değişiklikleri Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından 04.06.2012 tarihinde onaylanarak İstanbul Büyükşehir Belediyesi’ne gönderilmiş; belediye tarafından da 24.07.2012 tarihinde askıya çıkarılmıştır.

Kuzey Marmara Otoyolu ile ilgili plan değişiklikleri olarak sunulan bu sözde planlar, 1/25.000 ölçekli güzergâh üzerinde yapılan kısmi değişiklikleri içermektedir ve nasıl ki, 1/25.000 ölçekli güzergâh planı, adına “1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı” denilmiş olsa da, imar mevzuatındaki plan tanımları ile hiçbir ilgisi olmayan, içinde tek bir arazi kullanım kararının bile yer almadığı, sadece ve sadece Boğaz geçişi ve çevre yollarının İstanbul il sınırları içinde kalan kısmının gösterildiği bir güzergâh şeması ise, bu kısmi değişiklikler de, aynı nitelikte, “plan değişikliği” tanımı ile hiçbir ilişkisi olmayan, sadece ve sadece kısmi güzergâh değişiklikleridir.

Söz konusu bu 17 kısmi nâzım imar planı değişikliğinin asıl önemli ve kendisini baştan geçersiz kılan tarafı da, olmayan bir planın değişikliği şeklinde onaylanıp askıya çıkarılmış olmalarıdır. Kuzey Marmara Otoyolu’nun askıya çıkmış olan resmi nâzım imar planı 1/25.000 ölçeklidir. Söz konusu kısmi güzergâh değişiklikleri ise 1/5000 ölçeklidir. Oysa 1/5000 ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı diye bir plan mevcut değildir. Bu durumda, söz konusu plan değişiklikleri olmayan bir plan üzerinde yapılan değişiklikler durumundadır ve bu durumda, olmayan bir şey üzerinde kısmi değişiklikler yapmanın ne anlama geldiği ve nasıl yapılabildiği ciddi birer soru olarak ortada durmaktadır. Söz konusu 17 plan değişikliği toplamının güzergâhın tümünü değil, sadece belli noktalarını kapsadığı da düşünüldüğünde, olmayan bir 1/5000 güzergâhın bir kısmının tadilatının, teknik olarak da nasıl yapılabildiğini anlamak mümkün değildir.

Ayrıca, olmayan bir 1/5000 planın üzerinde değişiklikler yapıp bu kısmi değişiklikler askıya çıkarılırken, geçerli olan 1/25.000 ölçekli planın üzerinde hiçbir değişiklik yapılmaması ve bu



plandaki güzergâhın aynen kalması, yani hala ve aynen geçerli olması da diğer bir aykırı durum yaratmaktadır.

Görüleceği üzere, burada imar mevzuatına, planlama ilkelerine ve tekniğine çok açık aykırılıklar söz konusudur.

## **II. Yargılama konusu idari işlem planlama tekniğine, şehircilik ilkelerine, kamu yararına ve hukuka aykırıdır.**

### ***a) 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Açısından Değerlendirme***

Yukarıda da vurgulandığı gibi, 3. Köprü ve çevre yollarını oluşturan “1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı”nın iptali için açılan davalar sürerken, Ulaştırma ve Haberleşme Bakanlığı tarafından bu güzergâh üzerinde 1/5000 ölçekli 17 adet kısmi değişiklik yapıp onaylanmış ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından askıya çıkarılmıştır.

3. Köprü ve çevre yollarının İstanbul için geri dönülmez sakıncalı sonuçlar doğuracağı çok açıktır ve bu husus hem İstanbul’un bir üst planı olan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda, hem de birçok araştırma ve raporda açıkça ortaya konmuştur. Bu konuda, 1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı’nın iptali için açtığımız dava dilekçesinde detaylı açıklamalar yapılmış olup, bu açıklamalar, aynı güzergâhla ilgili kısmi değişiklikleri içeren söz konusu 17 adet 1/5000 ölçekli Nâzım İmar Planı değişikliğinin iptali için açtığımız davalarda da yer alacaktır.

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 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 MEKÂNSAL GELİŞİMİNİ, ÇEVRESEL, EKONOMİK VE TOPLUMSAL SÜRDÜRÜLEBİLİRLİK DOĞRULTUSUNDA KENTSEL İŞLEVSEL BÜTÜNLEŞMEYİ SAĞLAMAK*

.....

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

- Öncelikle araçların değil insanların ekonomik ve hızlı ulaşımının sağlanması

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

.....

- Kuzeye gelişimi tetikleyecek, kentin doğal-tarihi yapısını bozacak ve uzun dönemde ilave ulaşım sorunları oluşturacak ulaşım ve yerleşim kararlarından kaçınılması

.....

### 6.2.5. MAKROFORM

.....

### 6.2.5.2. Makroform Riskleri ve Temel Makroform Stratejileri

#### *Jeolojik Açıdan Sakıncalı Alanlara Doğru Gelişim*

.....

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

- *“BÖLÜM 7. PLAN KARARLARI VE GEREKÇELERİ*

.....

### 7.8. İŞLEVSEL BAĞLANTILAR

#### 7.8.1. ULAŞIM (sf. 666-667)

.....

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

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

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

*- Kentin doğrusal, kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimini destekleyecek yüksek kapasiteli raylı ve denizyolu ağırlıklı toplu taşıma sistemi öngörülmüştür. Böylece*

*kentin doğu-batı yönlü gelişme kurgusu çerçevesinde iki yakada önerilen yeni merkez ve gelişme alanlarında hızlı ve yüksek kapasiteli raylı sisteme dayalı ve toplu taşıma öncelikli ulaşım sistemleriyle, nüfusun alana yerleşimi kontrol edilebilecektir.*

.....

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

.....

*İstanbul'un doğusu ile batısı arasında sürekliliği karayolu ile sağlanmış bir boğaz geçişinin İstanbul'un kentsel gelişimi açısından olumsuz sonuçları, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü 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 hazırlanan Plan'da esas alınmıştır. **Çünkü, İstanbul'un doğal eşikleri benzer bir süreci yaşamayacak derecede hasar gördüğünden, su toplama havza alanlarının ve ormanların daha fazla yok olmasına neden olacak gelişmelerden kaçınılması gerekmektedir.***

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

Diğer bir söyleyişle, 17.06.2010 tarih ve 1473 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi kararı ile onaylanan Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. Çevreyolu ve Bağlantı Yolları dahil) Projesi'nin İstanbul İli sınırları içerisinde kalan kısmını içeren "1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı" 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda belirlenen İstanbul ulaşım sistemi ile ilgili plan ana kararları ve plan bütününe aykırıdır. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda, mevcut Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerindeki olumsuzlukları ve yapılması gerekenler çok doğru bir şekilde ortaya konmuşken, bu üst plan yokmuşçasına, 3. bir Boğaz köprüsü ve bağlantı yolları projesine ilişkin 1/25.000 ölçekli bu sözde nâzım planının İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Belediye Başkanı'nca onaylanarak askıya çıkarılmış olması imar mevzuatına, şehircilik ve planlama ilkelerine aykırıdır.

***b) 1/100.00 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporunda Yer Alan Doğal Eşik Sentezi ve Mekânsal Sürdürülebilirlik Sentezi Açısından Değerlendirme***

İBB'nin ilgili planlama birimlerince hazırlanan Doğal Eşik Sentezi, Mekânsal Sürdürülebilirlik Sentezi ve Doğal Yapı Tolerans Derecelendirmesi haritalarında kentin korunması gereken alanlarının niteliksel yapılarına göre dağılımları ile kentin sürdürülebilir (sonraki nesillere korunarak aktarılabilecek olan) mekânsal alanları ve sınırlı gelişmelerin yer alabileceği alanların dağılımlarına yer verilerek gelecek planlama kararları ve üst ölçekli projeler için dikkat edilmesi ve aşılmaması gereken doğal eşikler belirlenmiş, doğal alanların fiziki yapılaşmaları (bina, yol vb) ne kadar tolere edebileceği gösterilmiş; konuya ilişkin haritalara ve açıklayıcı bilgilere 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nda yer verilmiştir.

3. Köprü ve bağlantı yollarının (1/25.000 ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu\_Nâzım İmar Planı'nın) 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı ile karşılaştırılması sonucunda (Ek-2), projenin güzergâhının, kuzeyde orman alanları ve içme suyu 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- 4) bu alanların Anadolu Yakasında tamamının, Avrupa Yakasında ise büyük kısmının "Önemli Ekolojik Alanlar" ve "Mutlak Korunması Gerekli Doğal Kaynak Alanları" olarak gösterildiği; "Mekânsal Sürdürülebilirlik Sentezi" (Ek-5) 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 "Mekânsal Sürdürülebilirlik Sentezi" başlıklı bölümler, Plan Raporu'nun 398-415 sayfalarında yer almakta olup (Ek-3), raporun "İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar" alt başlığı altındaki vurgulaması da (sf. 410), 3. Köprü ve bağlantı yollarının geçtiği bu alanların korunmasının İstanbul için ne kadar vazgeçilmez olduğunu açıkça ortaya koymaktadır:

*"i. İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar*

*İşlevleri Bozulmaması Gereken Alanlar; insan etkisi sonucu bozulduklarında doğal işlevlerini yerine getirmeleri mümkün olmayan veya işlevlerinin yeniden kazandırılabilmesi ancak yüksek maliyetlerle gerçekleşebilen, fakat hiçbir zaman ilk durumlarına yeniden getirilemeyen*

*alanlardır. Bu alanlar İl genelinde yaşam kalitesinin güvencesi konumunda olup, İstanbul'un kendine yeterliliği açısından da vazgeçilemez öneme sahiptir.*

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

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

*İşlevleri bozulmaması gereken alanlar kapsamında ele alınan diğer bölgeler ise, mekânsal 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 işlerliğini sürdürülebilmesi için oluşturulması ve korunması gereken ekolojik koridorların bulunduğu da göz ardı edilmemelidir..."*

İstanbul Büyükşehir Belediyesi bünyesinde hazırlanan ve 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Raporu'nda da yer alan "doğal yapı tolerans derecelendirmesi" haritasına 3. Köprü Projesi'nin güzergâhı (1/25.000 Kuzey Marmara Otoyolu) eklendiğindeyse (Ek-6), köprü ayakları "toleranssız alan" üzerine isabet ederken, ana güzergâh ve bağlantı yollarının neredeyse tamamının toleranssız veya sınırlı toleranslı alanlar üzerinde yer alması, projenin çevresel etkilerinin yeterince irdelenmediğini, proje güzergâh ve köprü yer seçiminde kentin ana arazi kullanım kararlarını barındıran planının ve doğal yapı analizlerinin dikkate alınmadığını ve İstanbul'un kuzey kesimindeki doğal yaşam kaynaklarında yıkıcı etkiler oluşacağını açıkça ortaya koymaktadır.

### *c) Ulaşım Açısından Değerlendirme*

1) İstanbul'un bugüne kadar varlığını sürdürebilen son yaşam alanlarının, ekolojik rezervlerinin, bu alanlar üzerindeki ekolojik dengenin dava konusu 3. Köprü 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 köprünün ve bağlantı yollarının yapımından sonra yaşananlar, bu gerekçenin hiç de geçerli olmadığını açıkça ortaya koymuştur.

Bugün İstanbul'un boğaz geçişlerindeki trafik hacimlerine bakıldığında transit trafiğin payının %2-3'ü geçmediği ve ulaşım alanındaki uzmanların bu düşük trafik hacminin yeni bir Boğaz köprüsü ve çevre yolu bağlantıları yapımını gerektirmeyecek düzeyde olduğunu belirtmiş olmaları, dava konusu planın bilimsel anlamda geçerli olmayan bir gerekçeyle yapılmaya çalışıldığını ortaya koymaktadır. İki yıl içinde hizmete açılacak olan Marmaray hattında belirli saatler arasında transit yük akışı sağlanabilecek, karayolu yük taşımacılığının raylı

sistemlere aktarılarak kent içi trafikten arındırılması (Ro-La sistemi) ve yine karayolundaki yük taşımacılığının deniz ulaşımına aktarıldığı (Ro-Ro) sistemlerinin İstanbul'a özgü kullanım avantajlarının olması, 3'üncü Boğaz köprüsünün 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-3).

• *“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 dağınık 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.”*

2) Yük taşımacılığı bakımından İDO'nun, özelleştirme öncesi gündeme getirdiği Ro-Ro projeleri de, yukarıda değinilen Plan Raporu'nda dile getirilen yaklaşım ve kabullerle paralel düşmekte olup, uygulanması halinde 3'üncü köprü ile transit geçişi tümüyle gereksiz kılacaktır. Karadan 6-8 saatte ulaşılabilen mesafelere, denizden 3 saatte ve daha ucuza 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:

*“Çevreye zarar vermeyen Ro-Ro taşımacılığı, amortisman giderleri, kaza riskinin azalması, zamandan ve yakıttan tasarruf, şoförün yıpranmasını önleme... ile birlikte düşünüldüğünde, tartışmasız en uygun seçenektir...”*

*“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-7)*

İDO'nun Ro-Ro projesi ile birlikte Ulaştırma Bakanlığı'nca yapımı sürdürülen Marmaray Projesi'nin raporlarında da sistem devreye girdiğinde, mevcut iki köprüde yüzde 30'a yakın yoğunluk azalması yaşanacağı belirtilmektedir (Ek-7). 2 yıl içinde hizmete açılacak olan Marmaray hattında belirli saatler arasında transit yük akışı sağlanabilecek olması, karayolu yük taşımacılığının raylı sistemlere aktarılarak kent içi trafikten arındırılması (Ro-La sistemi)

ve yine karayolundaki yük taşımacılığının deniz ulaşımına aktarıldığı (Ro-Ro) sistemlerinin İstanbul'a özgü kullanım avantajlarının olması, mevcut ulaşım altyapısı ve hizmet olanaklarıyla bir arada düşünüldüğünde kamu kaynaklarının kullanımının toplum yararını azami düzeyde gözetmesi ve dava konusu planın kentte yaratacağı çevresel ve fiziksel ve ekonomik zararların ortadan kaldırılması için 1/25.000 Ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3. çevre yolu ve bağlantı yolları dahil) Planı'nın iptali gerekmektedir.

Bu konudaki değerlendirmeler Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi'nin "3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu"nda da (Ek-8) 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.”*

3) 3. Boğaz Köprüsü ve çevre yolları projesi Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'na bağlı Karayolları Genel Müdürlüğü bünyesinde geliştirilmiş ve ilgili yerel belediyelerin planlarına işlenmesi amacıyla dava konusu plan değişikliği şeklinde askıya çıkarılmıştır. Ancak, İstanbul il sınırları içindeki otoyol ve köprü projelerinden sorumlu olan Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü'nce İstanbul'da 3. Boğaz Köprüsü yapımı için farklı geçiş alternatiflerinin etüt edilmesi amacıyla hazırlanan “İstanbul 3. Çevreyolu Güzergâhının Tespiti Konusunda Rapor” başlıklı çalışmada Garipçe-Poyrazköy güzergâhı için “Etüt edilen güzergâhın uzunluğu, uzun bağlantı yolları yapılması ihtiyacı, şehir içi trafiğinden trafik yükü almaması gibi şartlar sebebiyle; bu seçenekte hem mali, hem de ekonomik fizibiliteye ulaşılabileceği mümkün görülmemektedir” ifadesine yer verilmiş ve dava konusu plan değişikliğinde kısmen değişikliğe gidilen 3. Boğaz Köprüsü güzergâhı otoyol mühendisliği ve ulaşım bütünlüğü içinde **tercih edilmemesi gereken** bir proje olarak tariflenmiştir (Ek-11).

4) İstanbul'da 1950'li yıllardan bu yana kentsel ulaşım bakımından karayoluna bağımlı erişimin öncelikli pay ve yatırım şansı bulması ve bugün kentin genel ulaşımının %90'ının karayoluna dayalı olması, kent içi ulaşım ve Boğaz geçişlerinde deniz ve özellikle raylı sistemlere dayalı ulaşımın daha fazla yatırım ve hizmet imkânına sahip olmasını gerektirmiş ve bu gereksinim hem ÇDP'nin kentsel gelişim ve ulaşım politikalarında hem de İBB Ulaşım Planlama Müdürlüğü'nün Ulaşım Ana Planı çalışmalarında önemle vurgulanmıştır. Çünkü İstanbul Boğazı'nda yanlış yer seçimi ve yanlış proje nitelikleriyle her yeni köprü kısa bir süre sonra kendi trafik talebini yaratmakta ve bir süre sonra sağlayacağı yeni karayolu hareketliliğine dayalı gelişecek yeni yerleşim ve hizmet alanlarının da etkisiyle artacak olan ulaşım talebine yanıt veremez duruma gelmektedir. Örneğin Boğaziçi Köprüsü'nün faaliyete geçtiği 1973 yılı ile 1974 yılı arasındaki bir yıl süresince boğazı geçen taşıt sayısı %200,

taşınan yolcu sayısı sadece %4 artmıştır. Benzer bir durum 2. Köprü sonrasında daha da artarak yaşanmış ve 2. Boğaz Köprüsü (FSM) yapıldıktan sonra boğazdan geçen taşıt sayısı %1180 artarken, yolcu sayısındaki artış sadece %170 olmuştur (Ek-3, sf. 8-10). Ulaşım biliminde bu ölçekteki köprü projeleri uzun vadeli kalıcı çözümler üretecek şekilde, kentsel yayılmayı tetiklemeyecek ve toplu ulaşım dayalı insan ve hizmet akışının sağlanmasına yönelik olarak planlanmaktayken, dava konusu proje ilk iki köprü örneğinde yaşanan olumsuz etkilerin yeniden yaşanmasını kaçınılmaz kılacak yanlış yer seçimi ve yanlış proje niteliğine sahiptir ve bu nedenle iki yaka arasındaki insan odaklı geçişlerden çok araç (özel otomobillerin ağırlıklı olduğu) geçişleri için yarar sağlayacaktır

#### ***d) İstanbul'un Doğal Kaynakları, Ekolojik Rezervleri Açısından Değerlendirme***

1) 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-9) 3. Köprü ve çevre yolları güzergâhındaki doğal değerler aşağıdaki gibi tanımlanmaktadır:

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

.....

*İstanbul'un kuzeyindeki ormanlar, aynı zamanda bu kentin içme ve kullanma suyu gereksinimini karşılayan ve toplam su depolama kapasiteleri 817,6 milyon m<sup>3</sup> olan Avrupa yakasındaki Terkos, Büyük Çekmece, Alibeyköy ve Sazlıdere, Anadolu yakasındaki Ömerli ve Darlık barajları ile 110 milyon m<sup>3</sup>'lük Istranca ve 145 milyon m<sup>3</sup>'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, atkıyrukları 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. Bunları:*

- 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 (Sf. 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 alanlarından. 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 alanlarından. 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.

2) İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi’nin konuya ilişkin raporunda 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 da açıklanmıştır. Raporla “özellikle son yıllarda orman alanlarının tahribi nedeniyle başta İstanbul olmak üzere ülkemizin çeşitli yörelerinde yaşanan sel felaketlerinde çok sayıda yurttaşımızın hayatını kaybetmesi ve milyonlarca liralık mal kaybına yol açan doğal afetlerle sık sık karşılaşmamız, ormanların su rejimini düzenleme yararının önemsenmemesi ve fiziki yapılaşmalarla doğal dengesinin sürekli bozulması sonucudur” tespitine yer verilmiştir.

3) 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 sistemine (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.

CBS aracılığıyla belirlenen 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. İçme suyu 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 Köprüsü'nün 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.

4) Gene Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Raporu'nda vurgulandığı üzere, İstanbul Boğazı'nın kuzey kesiminde yer alan "İstanbul Boğazı Önemli Doğa Alanı" sınırları içerisinde, Doğal Hayatı ve Doğal Kaynakları Koruma Birliği (IUCN) kriterlerine göre nesli küresel ölçekte tehlike altında olan 13 bitki ve 1 sürüngen türü ile nesli ulusal ölçekte tehlike altında olan 30 canlı türü bulunmaktadır. Öte yandan 1979'da Bern'de imzalanan ve ülkemizin taraf olduğu "Avrupa'nın Yaşama Ortamlarını Koruma Sözleşmesi"nde korumayı taahhüt ettiğimiz 50 kuş türü ile Avrupa Birliği Kuş Direktifi'nde yer alan 23 kuş türünün yaşam alanları da yine kentin kuzey kesimlerinde yer almaktadır. Sarıyer'de yer alan Belgrad Ormanı ile birlikte İstanbul ve çevresindeki orman alanları, barındırdıkları bu ekosistemler nedeniyle dünyanın önemli kuş göçü yoğunlaşma alanlarından olup, yüz binlerce su kuşu, yırtıcı ve ötücü kuş türüne göç döneminde ev sahipliği yapmakta ve bu özellikleri sayesinde İstanbul Boğazı, ülkemizde ve dünya üzerinde kuş göçünün en iyi izlenebildiği yerlerden biri sayılmaktadır. 3. Boğaz Köprüsü ve çevreyolu bağlantılarının yakın etkileşim içinde bulunacağı İstanbul Boğazı önemli doğa alanı ve önemli kuş göçü yoğunlaşma alanları, hem yol yapım çalışmalarının yaratacağı fiziksel tahribatla hem de başka fiziki yapılaşmaların baskısı altında kalacağı için bölge canlılarının doğal yaşama alanı ve ekosistemi bozulacaktır (Ek-8, sf. 37).

5) 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 "İstanbul Kuzey Kesimi-Karadeniz Kuşağı Doğal Sit Alanı" kararı ile (Ek-10), Beykoz'un kuzeyi I. derece, Sarıyer'in kuzeyi ise II. derece doğal sit alanı ilan edilmiştir.

3. Boğaz Köprüsü'nün çevre yolu olan Kuzey Marmara Otoyolu'nun bu doğal sit kararına aykırı ve açıkça bu kararı yok sayan bir yaklaşımın ürünü olduğu açıktır.

Kararın,

*"1-b) Böylece yine İstanbul'un kuzeye büyümemesi ve bu bölgelerdeki doğal varlıkların ve ekolojinin korunabilmesi için söz konusu alanlarda yerleşimi özendirilecek yol, köprü (3.*

*Boğaziçi Köprüsü) Turizm tesisleri gibi kararlara yer verilmemesi yönündeki temel Nâzım Plan ilkesi, 1992-1994 ve 1994-1995 dönemlerinde İstanbul Büyükşehir Belediyesinde sürdürülen revizyon nâzım plan çalışmaları ile aynı dönemlerde Valilik tarafından hazırlanan (Bayındırlık ve İskan İl Müdürlüğü) Belediye hudutları dışına yönelik Nâzım Plan yenileme çalışmalarında da yine temel ilke olarak benimsenmiştir.”*

*5-j) Bu kararla birlikte **bölgede bundan böyle hiçbir ağacın kesilemeyeceği**, kıyı dolgusu, hafriyat, düzenleme v.b. uygulamaların yapılamayacağı ve bölgenin doğal dokusu ile tescilli ya da henüz tescili yapılmamış kültür varlığı niteliğindeki yapı ve tesislerin (Köy içlerindeki ahşap evler, eski bağ evleri, çeşmeler, eski mezarlıklar, camiler, dini yapı kalıntıları ve her türlü taşınmaz değerler) Kurulumuz izni olmadan yıkılamayacağı ve onarılamayacağı koşulunun da ilgili kurumlara bildirilmesine,*

.....

*karar verildi” biçimindeki hükümleri de, bunun açık bir göstergesidir.*

6) Dava konusu plan değişikliğinde kısmi olarak yer alan Kuzey Marmara Otoyolu yapıldığı takdirde, Fatih Sultan Mehmet (FSM) Köprüsü ve TEM sürecinde yaşandığı gibi “orman niteliğini yitirdiği gerekçesiyle” bazı alanların orman sınırları dışına çıkarılması yönünde baskılar artacaktır. Nitekim Anadolu yakasında, TEM Otoyolu’nun geçtiği bölgede, orman niteliğini yitirdiği gerekçesiyle 11.856 hektar alan orman sınırları dışına çıkarılmıştır (Ek-8, sf. 28-29). İstanbul’un bugünkü mekânsal yapısına bakıldığında 3. Köprü ve bağlantı güzergâhlarının kentin kuzey ormanlarını her iki yakada da kat ettiği ve bunun yanında özellikle Çatalca ve Silivri ilçelerinde tarımsal nitelikli alanların üzerinden geçtiği dikkate alındığında, 2B alanları, özel ormanlar, tarım alanları ve kamusal orman alanları projenin uygulanması ve sonrasındaki süreçlerinde farklı nitelikteki arazi kullanım sınıflarına dönüşerek fiziksel yapılaşma riskiyle karşı karşıya kalacaktır. 3. Köprü ve bağlantı yollarının sağlayacağı karayolu hareketliliği ile bu alanlar bir arada düşünüldüğünde, kentte yapılaşmaması gereken ve gerek alt ölçekli planlar (1/1000 ve 1/5000 ölçekli planlar) gerekse 1/100.000 ölçekli ÇDP’nin yapılaşmaya açmadığı bu alanlar, oluşacak cazibe ile büyük ölçekli yatırım baskılarına maruz kalacaktır

**III. Yargılama konusu idari işlem Anayasa’da, yasalarda ve uluslararası sözleşmelerde yer alan hükümlere, hukuka aykırıdır.**

İstanbul'un trafik sorununu çözmek adına, mevcut durumu daha da kötüleştirecek ve bunu yaparken İstanbul'un, sürdürülebilir yaşam açısından son derece önemli olan doğal değerlerinin zarar görmesine neden olacak 3. Köprü ve bağlantı yolları (Kuzey Marmara Otoyolu) ve dolayısıyla bu güzergâha ilişkin bir plan tadilatı olan dava konusu "Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Beykoz İlçesi Riva-İshaklı Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği", Anayasa'ya, yasalara ve uluslararası sözleşmelere de açıkça aykırıdır. Şöyle ki;

#### A) TC 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.*

.....

*Ormanlara zarar verebilecek hiçbir faaliyet ve eyleme müsaade edilemez. Ormanları yakmak, ormanı yok etmek veya daraltmak amacıyla işlenen suçlar genel ve özel af kapsamına alınamaz."*

## B) TC 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 bugününün 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 ile İlgili Karar Alma Yetkisi

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

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

İzinsiz Müdahale Ve Kullanma Yasağı

Madde 9 - Koruma Yüksek Kurulunun ilke kararları çerçevesinde koruma bölge kurullarınca alınan kararlara aykırı olarak, korunması gerekli taşınmaz kültür ve tabiat varlıkları ve koruma alanları ile sit alanlarında inşai ve 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 yer alan kültürel ve tarihi değerler ve doğal güzellikler muhafaza edilir ve doğal yapı korunur.*

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

.....

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

.....

#### *Orman Alanları*

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

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

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

.....

*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. Avrupa Kentsel Şartı (1992 - Strazburg)**

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.

Bu ilke kararı, dava konusu plan değişikliğinin dayanağı olan 3. Boğaz Köprüsü ve çevre yollarının tüm kenti kat eden uzun güzergâhı ve TEM güzergâhıyla birleşen bağlantılarının yaratacağı yeni çekim etkisiyle özel araç sahipliği ve kullanımlarını arttıracak olması durumu ile bağdaşmadığından, gerek yerel gerekse merkezi yönetimlerin kentten yana koruyucu politikaları uygulamasını, bu nedenle dava konusu plan değişikliğinin iptalini gerektirmektedir. Avrupa Kentsel Şartı'nın aşağıda açıkça ifade edilen bazı önemli konu başlıkları ve ilkeleri özellikle dava konusu plan değişikliği ve içerdiği 3. Köprü ve bağlantı yolları güzergâh değişikliği bakımından incelendiğinde, bu ilkelerin çiğnendiği ve taraf olduğumuz Avrupa Kentsel Şartı'na aykırılıklar bulunduğu açıkça görülecektir:

*“Konu: Ulaşım ve Dolaşım*

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

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

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

*.....”*

*“Konu: Kentlerde Çevre ve Doğa*

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

**İLKELER**

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



- Yerel yönetimlerin kirliliğe karşı politikalar uygulaması

- Yerel yönetimlerin doğayı ve yeşil alanları koruma yükümlülüğü

- Doğayı korumanın toplumsal gururu ve bağlılığı geliştiren bir faktör olması

.....”

“KONU: Kentlerde Sağlık

.....

## İLKELER

*Kentsel çevrenin tüm kentlilere iyi sağlık koşulları sağlaması*

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

## 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.

İstanbul Boğazi'nin kuzey giriş bölgesi gerek ülkemiz gerekse dünyanın önemli kuş göç ve geçiş bölgelerinden biri olması nedeniyle dava konusu plan değişikliği, İstanbul Boğazi'nin kuzey giriş bölgesinden geçecek olan Kuzey Marmara Otoyolu kapsamındaki İstanbul 3.

çevre yolu ve bağlantı yolları projesine dayalı düzenlendiğinden sözleşmenin 4. 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. 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.”*

Yukarıda açıkladığımız nedenlerle planlama tekniklerine, şehircilik ilkelerine, kamu yararına ve hukuka aykırı işlemin iptaline karar verilmesi gerekmektedir.

## SONUÇ VE İSTEM

Yukarıda açıkladığımız nedenlerle Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı tarafından 04.06.2012 tarihinde onaylanan ve 24.07.2012- 24.08.2012 tarihleri arasında İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde askıya çıkarılan, 1/5000 ölçekli "Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Beykoz İlçesi Riva-İshaklı Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği"nin öncelikle YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASINA ve İPTALİNE, yargılama gideri ve vekâlet ücretinin karşı yan üzerinde bırakılmasına karar verilmesini talep ederiz.

Saygılarımızla.

TMMOB Mimarlar Odası  
Vekili Av. Ş. Can Atalay

TMMOB Şehir Plancıları Odası  
Vekili Av. Koray Cengiz

TMMOB Şehir Plancıları Odası  
Vekili Av. Aylin Sara Yıldız

TMMOB Harita Mühendisleri Odası  
Vekili Av. Mahir Ay

TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası  
Vekili Funda Ekin

TMMOB Makine Mühendisleri Odası  
Vekili Av. Nermin Kaplan

TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası  
Vekili Av. Zuhâl Dönmez

TMMOB Orman Mühendisleri Odası  
Vekili Av. Ömer Albayrak

TMMOB Peyzaj Mimarları Odası  
Vekili Av. Emre Baturay Altunok

**EKLER:**

Ek 1: 1/5000 ölçekli “Kuzey Marmara Otoyolu İstanbul İli Beykoz İlçesi Riva-İshaklı Geçişi Nâzım İmar Planı Değişikliği” (5 Pafta)

Ek 2: Üzerine 1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı ile bu dava konusunun da içinde olduğu 17 adet 1/5000 ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Değişikliklerinin işlenmiş olduğu 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı

Ek 3: 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu’nun ilgili bölümleri

Ek 4: 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu’nda yer alan Doğal Eşik Sentezi paftasının, üzerine 1/25.000 ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı işlenmiş şekli

Ek 5: 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu’nda yer alan Mekânsal Sürdürülebilirlik Sentezi paftasının, üzerine 1/25.000 ölçekli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı işlenmiş şekli

Ek 6: 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu’nda yer alan Doğal Yapı Tolerans Analizi paftasının, üzerine 1/25.000 ölçekli İstanbul İli Kuzey Marmara Otoyolu Nâzım İmar Planı işlenmiş şekli

Ek 7: Oktay Ekinci’nin 10 Mayıs 2010 tarihli yazısı

Ek 8: TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi’nin “3. Köprü Projesi Değerlendirme Raporu”

Ek 9: İstanbul Üniversitesi Orman Fakültesi’nin Raporu

Ek 10: İstanbul 3 Numaralı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu’nun 15.11.1995 Tarih ve 7755 Numaralı Kararı

EK 11: Karayolları 17. Bölge Müdürlüğü raporunun ilgili bölümü

Ek 12: Vekâletnameler