

**İSTANBUL NÖBETÇİ İDARE MAHKEMESİ
SAYIN BAŞKANLIĞINA**

20.01.2011

YÜRÜTMENİN DURDURULMASI İSTEMLİDİR

DAVACI : TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi

VEKİLİ : Av. Ş. Can Atalay
Kemankeş Caddesi No:31
Karaköy İstanbul

DAVACI : TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

VEKİLİ : Av. Mahir Ay
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 TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükşehir Şubesi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na verilen 30.09.2010 tarih ve 2010.06.19953 sayılı dilekçeyi ve TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na 30.09.2010 gün ve 6201-393 sayılı itiraz dilekçeyi 60 gün içinde cevaplamayarak itirazı örtülü olarak reddeden idarenin işlemi ile işlemin dayanağı olan, İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 16.06.2010 tarihli toplantısında oy çokluğu ile kabul edilmesinin ardından 16.07.2010 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanarak 01.09.2010 tarihinde askıya çıkarılmış olan 1/100 000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın 8.4.9.1 no.lu Plan Uygulama Hükümü üzerinde yapılan değişiklik ile yeni eklenen 8.2.17 no.lu Plan Uygulama Hükümü'nün öncelikle **YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASI** ve **İPTALİ** istemidir.

AÇIKLAMALAR :

I- 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 çıkarılmıştı. İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 16.06. 2010 tarihli toplantısında ise, 1/100 000 ölçekli planın Plan Uygulama Hükümleri üzerinde değişiklik yapılmış; oy çokluğu ile meclisin onayından geçen bu değişiklikle, Plan Uygulama Hükümleri'nin **"Plan'da ölçek sebebiyle gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, plan'ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilecektir.**" biçimindeki 8.4.9.1. maddesinde yer alan **"ölçek sebebiyle"** ibaresi iptal edilerek, madde, **"8.4.9.1. Plan'da gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, plan'ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilecektir."** biçimine getirilmiş; yeni bir madde olarak da, **"8.2.17. İlave Boğaz Geçiş ve güzergahları alt ölçekli planlarda değerlendirilecektir."** hükmü ilave edilmiştir.

Meclis karar metninde (Ek-2) yer alan Şehir Planlama Müdürlüğü'nün 12.04.2010 tarih ve 2010-S/TN:2863390 sayılı yazısından anlaşıldığına göre, Şehir Planlama Müdürlüğü, söz konusu yeni plan uygulama hükmü ilavesi talebi ile ilgili olarak şu değerlendirmeyi yapmıştır:

"İlave Boğaz Geçiş ve güzergahları bütüncül bir yaklaşımla değerlendirilmesi gereken bir konudur. Nitekim konuyla ilgili olarak 1/100 000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Uygulama Hükümlerinin 8.4.9.1. maddesinde; ' Planda gösterilen stratejik düzeydeki uzun dönemli büyük ulaştırma projeleri ve kentin ana ulaşım sistemi, Plan'ın vizyon, amaç, hedef ve stratejileri ile sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde güzergah olarak belirlenmiştir. Plan'da ölçek sebebiyle gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, Plan'ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilebilecektir.'

Görüldüğü gibi, Şehir Planlama Müdürlüğü, planlama ilkelerine, imar mevzuatına ve 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın ulaşım ile ilgili kararlarına ve yaklaşımlarına temelden aykırı olan yeni plan uygulama hükmü önerisini olumsuz gören bir yaklaşım göstermiş; bu çerçevede, 8.4.9.1. no.lu "Plan Uygulama Hükümü"ne de atıf yapmıştır.

İmar ve Bayındırlık Komisyonu ise, bu görüşü dikkate almamış; ancak, atıf yapılan 8.4.9.1. no.lu Plan Uygulama Hükümü'nü ilave Plan Uygulama Hükümü ile uyumlu hale getirebilmek amacıyla, 8.4.9.1. maddenin ikinci cümlesindeki **"ölçek sebebiyle"** ibaresinin de kaldırılmasını oy çokluğu ile uygun görmüştür. İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi de Komisyonun önerisini oy çokluğu ile kabul etmiştir.

Yapılan bu değişikliklerle, planlama ilkelerine ve imar mevzuatına aykırı biçimde, arazi kullanım kararları ile ulaşım kararlarının bütünselliği bozulmuş; Plan Hükümleri'nin 8.4.9.1. maddesinden **"ölçek sebebiyle"** ibaresinin çıkarılmasıyla, 1/100.000 ölçekli planda yer almayan ve hatta planın reddettiği ulaşım kararlarının,

planlama ilkelerini ve imar mevzuatını çiğneyerek, üstten inmece biçimde, 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, alt ölçekli planlarla, sadece gündemde olan 3. Boğaz köprüsünün ve karayolu tüp geçişinin değil, istendiği anda 4, 5, 6 ve bençeri Boğaz geçişleri ve çevreyollarının da hayata geçirilmesinin yolu açılmıştır.

II- YARGILAMA KONUSU İDARİ İŞLEM İMAR MEVZUATINDA AÇIK BİÇİMDE TANIMLANAN ÇEVRE DÜZENİ PLANININ TANIMINA, AMACINA VE KAPSAMINA AYKIRI NİTELİKTEDİR.

1) 3194 SAYILI İMAR KANUNU

“Tanımlar

Madde 5 - Bu Kanunda geçen terimlerden bazıları aşağıda tanımlanmıştır.

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

2) ÇEVRE DÜZENİ PLANLARINA DAİR YÖNETMELİK

“Tanımlar

MADDE 4 – (1) Bu Yönetmelikte geçen;

c) Çevre düzeni planı: Ülke ve bölge plan kararlarına uygun olarak konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi yerleşme ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen planı,

*.....
ifade eder.”*

3) Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik:

“Tanımlar

Madde 3- Bu Yönetmelikte adı geçen terimler aşağıda tanımlanmıştır:

10) Çevre Düzeni Planı:Konut, sanayi, tarım, turizm, ulaşım gibi sektörler ile kentsel-kırsal yapı ve gelişme ile doğal ve kültürel değerler arasında koruma-kullanma dengesini sağlayan ve arazi kullanılması kararlarını belirleyen, yönetsel mekansal ve işlevsel bütünlük gösteren sınırlar içinde, varsa bölge planı kararlarına uygun olarak yapılan, idareler arası koordinasyon esaslarını belirleyen, 1/25.000, 1/ 50.000, 1/100.000, veya 1/200.000 ölçekte hazırlanan plan notları ve raporuyla bir bütün olan plandır.”

Yukarıda aktardığımız yasa hükümlerinin, çevre düzeni planları, çevrenin korunması esas alınarak, temel arazi kullanım kararları ile ulaşım kararlarını birlikte içerecek şekilde, karar ve hükümleriyle alt ölçekli planları yönlendirecek nitelikte hazırlanması gerektiğini öngördüğü açıktır. 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Uygulama Hükümlerinin 8.4.9.1. maddesinde de, **“Planda**

gösterilen stratejik düzeydeki uzun dönemli büyük ulaştırma projeleri ve kentin ana ulaşım sistemi, Plan'ın vizyon, amaç, hedef ve stratejileri ile sürdürülebilirlik ilkeleri çerçevesinde güzergah olarak belirlenmiştir. Plan'da ölçek sebebiyle gösterilmeyen ulaşım sistemi projeleri, Plan'ın bütünlüğüne ve ilkelerine uygun olarak alt ölçekli plan çalışmalarında değerlendirilebilecektir.” denilerek, planın arazi kullanma kararları ve temel ulaşım kararlarının birlikte alındığı; kentin ana ulaşım sisteminin planda gösterilmiş olduğu; ancak ***“ölçek sebebiyle gösterilmeyen”*** ulaşım sistemi projelerinin alt ölçekli planlarda gösterilebileceği vurgulanmışken; yargılama konusu değişiklik ile bu plan uygulama hükmünde geçen ***“ölçek sebebiyle”*** ibaresi kaldırılarak, 1/100 000 ölçekli planda yer almayan her türlü temel ulaşım kararının, İmar Kanununun; ilgili yönetmelikler ile üst ölçekli plan kararlarına aykırı olarak gündeme getirilip uygulanabilmesinin yolu açılmaya çalışılmıştır.

Söz konusu 1/100 000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Uygulama Hükümleri'ne yapılan yeni ilavede yer alan “Boğaz geçiş ve 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.

Çevre düzeni planında yer almamasına, ötesi açıkça sakıncalı bulunarak reddedilmesine karşın yargılama konusu plan notu tadilatı ve ilavesi ile ilave Boğaz geçiş ve güzergahlarının değerlendirilmesinin alt ölçekli planlara bırakılması, alt ölçekli planlarda Çevre Düzeni Planı'na aykırı kararların alınmasının önünü açma niteliindedir. Şöyle ki, yargılama konusu Meclis kararından bir gün sonra, 17.06.2010 tarih ve 1473 sayılı İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi Kararı ile, Kuzey Marmara Otoyolu (İstanbul 3.Çevreyolu ve Bağlantı Yolları dahil) Projesi'nin İstanbul İli sınırları içerisinde kalan kısmını içeren 1/25.000 ölçekli plan teklifinin onaylandığı görülmektedir. Oysa bu plan, üst ve uyulması zorunlu olan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na aykırıdır.

III- YARGILAMA KONUSU İDARİ İŞLEM İSTANBUL 1/100.000 ÖLÇEKLİ İSTANBUL ÇEVRE DÜZENİ PLANINA, PLANLAMA TEKNİĞİNE, ŞEHİRCİLİK İLKELERİNE VE HUKUKA AÇIKÇA AYKIRIDIR

Plan Uygulama Hükümleri'nin “ 8.2. GENEL HÜKÜMLER” başlığı altında, 8.2.1 maddesinde, *“Bu plan, plan paftaları, plan hükümleri ve plan raporu ile bir bütündür.”* hükmü yer almaktadır.

Bu hüküm, planlamanın temel ilkelerinden birini açık biçimde vurgulamaktadır. Bu çerçevede, 1/100 000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın Plan Uygulama Hükümleri'nde yapılan söz konusu değişiklik ve ilavenin plana ve plan raporuna açıkça aykırı olmasının bu bütünlüğü, planı geçersiz kılacak biçimde, parçaladığı ve yok ettiği açıktır. 1/100.000 ölçekli planda üçüncü bir karayolu Boğaz geçişine ve otoyoluna kesinlikle yer verilmemekte; Plan Raporu'nda, karayolu ulaşımının ve karayolu Boğaz geçişlerinin İstanbul üzerinde yarattığı tahribat açık biçimde vurgulanmakta, yeni bir karayolu Boğaz geçişi kesinlikle reddedilmektedir.

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

- **“BÖLÜM 4. SWOT ANALİZİ “ başlığı altında, “Ulaşım Swot Analizi” tablosunun (sf. 362) “Tehditler” bölümünde, “Tepeden inme merkezi projeler (3. Köprü önerisi)” vurgulaması yer almaktadır.**
- **“BÖLÜM 6. PLANLAMA YAKLAŞIMI**

6.2. İSTANBUL İL ÇEVRE DÜZENİ PLANI YAKLAŞIMI

6.2.4. HEDEFLER VE STRATEJİLER

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

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

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

6.2.5. MAKROFORM

6.2.5.2. Makroform Riskleri ve Temel Makroform Stratejileri

Jeolojik Açıdan Sakıncalı Alanlara Doğru Gelişim

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

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

7.8. İŞLEVSEL BAĞLANTILAR

7.8.1. ULAŞIM (sf. 666-667)

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

Plan kararları geliştirilirken, arazi kullanım-ulaştırma 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. "

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

SONUÇ VE İSTEM

1. Yukarıda açıklanan nedenlerle, 1/100 000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın 8.4.9.1. no.lu Plan Uygulama Hükümü'nde yapılan değişikliğin ve yeni ilave edilen 8.2.17. maddesinin öncelikle **YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASINA,**
2. Yargılama konusu idari işlemin **İPTALİNE;**
3. Sayın Mahkemenizce yürütmenin durdurulması kararı verilmesi durumunda gerektiğinde bilirkişi incelemesi yapılması ve tamamlayıcı açıklamalarımızla kanıtlarımızı sunmamız için süre verilmesine,
4. Yargılama gideri ve avukatlık ücretinin karşı yan üzerinde bırakılmasına karar verilmesini talep ederiz.

Davacı

TMMOB Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
Vekili Av. Mahir Ay

Davacı

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

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

Ek 2 16.06.2010 tarihli İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi karar metni

Ek 3 1/100 000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı,

Ek 4 1/100 000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Raporu'nun ilgili bölümleri

Ek 5 Vekaletname