

İSTANBUL İLİ AVRUPA YAKASI REZERV YAPI ALANI 1/100.000 ÖLÇEKLİ ÇEVRE DÜZENİ PLANI DEĞİŞİKLİĞİ (KANAL İSTANBUL) İNCELEME RAPORU

KONU: İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanına ilişkin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nca 23.12.2019 tarihinde onaylı İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nin (Kanal İstanbul) iptali istemiyle Başkanlığımızca 2020/696 sayılı Esas No ile İstanbul İkinci İdare Mahkemesinde dava açılmıştır.

AÇIKLAMALAR:

1. Dava Konusu 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği 1 No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi Kapsamında Yetki Yönünden Aykırıdır.

İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğünün 02.01.2020 tarihli ve 20852321-305.02-E.128198 sayılı yazısı ile "İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği"nin 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanunun 6. Maddesi ile 1 No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 102. Maddesi uyarınca 23.12.2019 tarihinde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından onaylandığı, Mekansal Alanlar Yapım Yönetmeliği'nin 33. maddesi gereğince 30.12.2019 tarihinden itibaren 30 gün askıya çıkarıldığı bildirilmiştir.

Askı süresi içerisinde plan, raporu ve paftaları ile birlikte incelenip değerlendirilerek görüşlerimiz İstanbul Valiliği Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğüne 27.01.2020 tarihli 511 sayılı yazımızla itiraz olarak iletilmiştir.

Davalı idarenin onay işleminde atıf yapılan 1 No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin (CBK) 102'nci maddesi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlar Genel Müdürlüğü'nün görev ve yetkilerine ilişkin olup, aşağıda aktarılan fıkraları çevre düzeni planlarına yönelik düzenlemeleri kapsamaktadır.

Buna göre, 1 No'lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi'nin 102'nci maddesi;

- 1/a fıkrasında; *"Yerleşme, yapılaşma ve arazi kullanımına yön veren, her tür ve ölçekte fiziki planlara ve uygulamalara esas teşkil eden üst ölçekli mekânsal strateji planlarını ve çevre düzeni planlarını ilgili kurum ve kuruluşlarla işbirliği yaparak hazırlamak, hazırlatmak, onaylamak ve uygulamanın bu stratejilere göre yürütülmesini sağlamak"*,
- 1/c fıkrasında; *"Havza ve bölge bazındaki çevre düzeni planları da dahil her tür ve ölçekteki çevre düzeni planlarının ve imar planlarının yapılmasına ilişkin usul ve esasları belirlemek, havza veya bölge bazında çevre düzeni planlarını yapmak, yaptırmak, onaylamak ve bu planların uygulanmasını ve denetlenmesini sağlamak,"*
- 1/ç fıkrasında; *"Sektörel planların havza veya bölge düzeyindeki mekânsal strateji planlarına ve çevre düzeni planlarına uyumlu hazırlanmasını sağlamak,"*
- 1/g fıkrasında; *"Cumhurbaşkanınca belirlenen proje kapsamı içerisinde kalmak kaydıyla kamuya ait tescilli araziler ile tescil dışı araziler ve muvafakatleri alınmak koşuluyla özel kişi veya kuruluşlara ait arazilerin yeniden fonksiyon kazandırılıp geliştirilmesine yönelik olarak her tür ve ölçekte etüt, harita, plan, parselasyon planı, kamulaştırma, arazi ve arsa düzenlemesi yapmak, yaptırmak ve onaylamak,"*

- 1/h fıkrasında; “İdarelerin ihtilafı halinde, genel imar düzeni ve uyumunu sağlamak üzere, her türlü etüt, harita ve imar planı, plan değişikliği, plan revizyonu, parselasyon planı hazırlanması, onaylanması ve uygulanmasında koordinasyon sağlamak, ihtilafları gidermek, gerektiğinde ihtilaf konusu işi resen yapmak, yaptırmak ve onaylamak,”
- 1/ı fıkrasında; “Her tür ve ölçekteki fiziki planların birbiriyle uyumunu ve mekânsal strateji planları hedeflerine ve kararlarına uygunluğunu sağlamak amacıyla gerekli tedbirleri almak, ilgili idareler tarafından Bakanlıkça verilen süre içinde yapılmayan il çevre düzeni planlarını yapmak, yaptırmak ve resen onaylamak,”
- 1/k fıkrasında; “Cumhurbaşkanınca yetkilendirilen alanlar ile merkezi idarenin yetkisi içindeki kamu yatırımları, mülkiyeti kamuya ait arsa ve araziler üzerinde yapılacak her türlü yapı, milli güvenliğe dair tesisleri, askeri yasak bölgeler, 7269 Sayılı Umumi Hayata Müessir Afetler Dolayısıyla Alınacak Tedbirlerle Yapılacak Yardımlara Dair Kanun hükümleri çerçevesinde yapılacak binalar, genel sığınak alanları, özel güvenlik bölgeleri, enerji ve telekomünikasyon tesisleri ile ilgili altyapı, üstyapı ve iletim hatları, yanıcı, parlayıcı ve patlayıcı madde üretim tesisleri ve depoları, akaryakıt ve sıvılaştırılmış petrol gazı istasyonları gibi alanlar ile ilgili her tür ve ölçekteki planların yapılmasına ilişkin esasları belirlemek, bunlara ilişkin her tür ve ölçekteki harita, etüt, plan ve parselasyon planlarını gerektiğinde yapmak, yaptırmak ve resen onaylamak, planlamaya ilişkin iş ve işlemlerde, bakanlıklar, mahalli idareler ve meslek kuruluşları arasında koordinasyonu sağlamak, planlama sürecinin iyileştirilmesini ve geliştirilmesini temin etmek,”
- 2 no’lu fıkrasında; “Çevre düzeni planlarının Bakanlıkça belirlenen mekânsal strateji planlarına, imar planlarının ise mekânsal strateji planlarına veya çevre düzeni planlarına aykırılığının tespit edilmesi halinde ilgili idareler Bakanlıkça verilen süre içerisinde aykırılıkları giderir”
- Son olarak 3 no’lu fıkrasında; “Birinci fıkranın (a) bendinde belirtilen ulusal ve bölgesel nitelikteki fiziki planları Bakanlık yapar, yaptırır ve onaylar. Büyükşehir belediyeleri sınırları içerisindeki çevre düzeni planlarını büyükşehir belediyeleri, büyükşehir olmayan illerde ise Bakanlık yapar, yaptırır ve onaylar.” hükümleri getirilmek suretiyle, yukarıda aktarılan konulara ilişkin görev ve yetkiler Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mekansal Planlama Genel Müdürlüğüne verilmiştir.

Bu kapsamda, Kararname’nin 102’nci maddesinin 1/a fıkrasında çevre düzeni planlarının hazırlanması ve onaylanmasına ilişkin hüküm olmakla birlikte, 1/c fıkrasında bu hususa açıklık getirilerek “**havza veya bölge bazında çevre düzeni planları**” ile ilgili olarak Bakanlık’a yetki verilmiştir. Nitekim bu husus aynı Kararname maddesinin 3 no’lu fıkrasında kesin bir şekilde açıklığa kavuşturulmuş olup, “**Ulusal ve bölgesel nitelikteki fiziki planlar**” konusunda **Bakanlık**, “büyükşehir belediyeleri sınırları içerisindeki çevre düzeni planları”nda da büyükşehir belediyeleri görevlendirilmiş olup, **büyükşehir olmayan illerdeki çevre düzeni planlarının yapımı ve onayına ilişkin yetkiler Bakanlığa verilmiştir.**

“**Havza veya bölge çevre düzeni planı**” ile “**il bütünü çevre düzeni planı**” arasında üst ve alt kademe plan ilişkisi bulunmakta olup, bu husus Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği’nin 6’ncı maddesinin (4) no’lu fıkrasında, “*Plan kademelenmesi uyarınca il bütününde yapılan çevre düzeni planları, yürürlükteki bölge veya havza düzeyindeki çevre düzeni planının genel kararlarına aykırı olmamak kaydıyla hazırlanır*” şeklinde hüküm altına alınmıştır.

Aynı Kararname maddesinin 1/1 maddesinde “il çevre düzeni planları”nın üst kademe planlar gereği ilgili idare (büyükşehir belediyesi) tarafından **verilen süre içinde yapılmaması halinde** Bakanlık tarafından re’sen yapılıp onaylanacağı kuralı getirilmiştir. Ayrıca 1/ç fıkrasında sektörel planların hazırlanması ile ilgili yetki tanımlanmasında da, bu planların “havza veya bölge bazında” çevre düzeni planına uyumlu hazırlanmasını sağlama görevi verilmiştir. Dolayısıyla **“Çevre Düzeni Planları”na münhasıran düzenlenen Kararname hükümlerinde büyükşehir belediye sınırları içindeki il bütününe yönelik çevre düzeni planlarının yapım ve onay yetkileri ve dolayısıyla bu planlarda değişiklik yaparak onaylama yetkileri büyükşehir belediyelerine aittir.**

Söz konusu Kararname maddesinin 2 no’lu fıkrasında büyükşehir belediyelerinin yetkisindeki çevre düzeni planlarının Bakanlıkça belirlenen **mekânsal strateji planlarına aykırı olması halinde**, aykırılığın giderilmesi için Bakanlık tarafından verilecek süre içinde ilgili büyükşehir belediyesince çevre düzeni planındaki aykırılığın giderileceği kuralı getirilmiştir. Dolayısıyla bu kapsamdaki yerler ile ilgili olarak da aykırılığın tespiti halinde Bakanlık tarafından süre verilmek suretiyle ilgili büyükşehir belediyesince çevre düzeni planındaki aykırılığın giderilmesi söz konusu olabilmektedir. **İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği’nin onayına ilişkin süreçte Bakanlıkça belirlenen mekânsal strateji planı olmadığından, bu plana aykırılığın giderilmesini gerektiren hukuki ve teknik bir durum da söz konusu olmamıştır.**

Öte yandan, 1 No’lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’nin 102’nci maddesinin 1/g fıkrasına göre **“Cumhurbaşkanınca belirlenen proje”** kapsamında Bakanlık tarafından çevre düzeni planı yapılıp onaylanabilmesi için, plana konu alanın **“kamuya ait tescilli araziler ve tescil dışı araziler”** ile birlikte **maliklerinden muvafakat alınan özel kişi ve kuruluş mülkiyetindeki arazilerde** “yeniden fonksiyon kazandırılıp geliştirilmesi” amacının mevcut olması gereklidir. Dava konusu İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği onama sınırları içinde kalan özel kişi ve kuruluşlara ait araziler ile ilgili olarak maliklerinden muvafakat alınmadığından söz konusu kanun hükmü açısından Bakanlıkça yapılan işlem dayanaksızdır.

Aynı Kararname maddesinin 1/k fıkrasında **“Cumhurbaşkanınca yetkilendirilen alanlar”** şeklinde geniş bir yetki ve görev tanımlaması yapılmış olup, bu kapsamda Bakanlığın öncelikli görevi **“her tür ve ölçekteki planların yapılmasına ilişkin esasları belirlemek”**tir. Söz konusu alanlarda planların yapılmasına ilişkin esasların Bakanlıkça belirlenmesini takiben, **“gerektiğinde”** bu planların Bakanlıkça yapılarak onaylanmasının söz konusu olabileceği açıkça Kararname hükmünde belirtilmiştir. Kararname hükmü gereği dava konusu plan değişikliği alanı ile ilgili olarak **“Cumhurbaşkanınca yetkilendirilen alan”** koşulu oluşmuş ise, öncelikle bu alana ilişkin plan yapım esaslarının belirlenerek il çevre düzeni planının yapım ve onayında yetkili olan İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı’na iletilmesinin gerektiği, Belediye tarafından gerekli iş ve işlemlerin yapılmaması halinde Bakanlık tarafından il çevre düzeni planında plan değişikliği yapılması ve onayına ilişkin işlemlerin yapılabileceği açıktır. Hal böyle iken, Kararname hükmünde **“gerektiğinde”** şeklinde ifade edilen koşullu yetkinin hukuki koşulları oluşmadan Bakanlıkça plan değişikliği yapılarak onaylanması yasal dayanaktan yoksundur.

Kaldı ki, 23.12.2019 onay tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Değişikliği’ne ait Plan Açıklama Raporunun 21’inci sayfasında **“2.3 Hukuksal Boyutu”** başlıklı bölümde, **plan değişikliği yapma ve onaylama yetkisinin dayanağı** olarak mülga 644 Sayılı Kanun Hükmünde

Kararname kapsamında **13.08.2012 tarih ve 2012/3573 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı** gösterilmiş olup, yetkinin amacı “**İstanbul ili sınırları içerisinde olası afet riskini bertaraf etmek için ruhsatsız, iskansız ve afet riski altındaki yapıların tasfiye edilerek, yeni yerleşim alanı olarak kullanılması**” şeklinde belirtilmiştir. Dolayısıyla 1 No’lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi kapsamında “Cumhurbaşkanınca yetkilendirilen alan” koşulunun oluştuğu söylenememektedir.

Yukarıda ayrıntılı olarak açıklanan nedenlerle, dava konusu 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği yetki yönünden 1 No’lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’nin 102’nci maddesi hükümlerine aykırıdır, yasal dayanaktan yoksundur.

2. Dava Konusu 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüşümü Hakkında Kanun’un 6’ncı Maddesi Kapsamında Yasal Dayanaktan Yoksundur.

Yukarıda da açıklandığı gibi, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın dava konusu 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğini yapması ve onaylamasına ilişkin hukuksal dayanak olarak gösterilen Bakanlar Kurulu Kararında, Bakanlıkça yapılacak işlemlerin kapsamı 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun hükümlerine dayandırılmış olup, “... afet riskini bertaraf etmek için ruhsatsız, iskansız ve afet riski altındaki yapıların tasfiye edilerek yeni yerleşim alanı olarak kullanılması” şeklinde belirlenmiştir. Dolayısıyla dava konusu plan değişikliğinin yasal dayanağı esasen 6306 Sayılı Kanun’dur.

6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüşümü Hakkında Kanun’un 6’ncı maddesinin (5) no’lu fıkrasına göre Bakanlık “rezerv yapı alanları”nda “**her tür plan**” ... “**yapma**” yetkisine sahiptir. Ancak söz konusu Kanun hükmünde Bakanlığın “plan onaylama” yetkisi bulunmamaktadır.

Bakanlığın plan “**onaylama**” yetkisi anılan Kanun maddesinin (6) no’lu fıkrasında, “*Bakanlık, riskli alanlar, rezerv yapı alanları ve riskli yapıların bulunduğu parsellerdeki uygulamalarda faydalanılmak üzere; özel kanunlar ile öngörülen alanlara ilişkin olanlar da dahil, her tür ve ölçekteki planlama işlemlerine esas teşkil edecek standartları belirlemeye ve gerek görülmesi halinde bu standartları plan kararları ile tayin etmeye veya özel standartlar ihtiva eden planlar ve kentsel tasarım projeleri yapmaya, yaptırmaya ve onaylamaya yetkilidir*” şeklinde tanımlanmıştır.

Yukarıda aktarılan Kanun hükümlerinden açıkça anlaşıldığı gibi, rezerv yapı alanlarında Bakanlığın öncelikli yetki ve görevi “**planlama işlemlerine esas teşkil edecek standartların belirlenmesi**”dir. Söz konusu “standartlar”ın esasen “uygulamalarda faydalanılmak üzere” belirlenmesi esas olup, bu uygulamaların “**6306 Sayılı Kanun uyarınca gerçekleştirilecek uygulamalar**” olduğu hususu, anılan Kanun’un 2’nci maddesinde yer alan “Rezerv Yapı Alanı” tanımı “*Bu Kanun uyarınca gerçekleştirilecek uygulamalarda yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak üzere, TOKİ’nin ve İdarenin talebine bağlı olarak veya resen Bakanlıkça belirlenen alanlar*” şeklinde yapılmıştır:

Bu kapsamda, “Rezerv Yapı Alanı”nın tanımında ve “her tür ve ölçekteki planların onayı” ile ilgili yetki hükmünde açıkça belirtildiği gibi, rezerv yapı alanlarında **6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüşümü Hakkında Kanun uyarınca gerçekleştirilecek uygulamalar** için esas teşkil edecek “**standartlar**”ın belirlenmesi ve “**gerek görülmesi halinde**” plan kararları ile tayin edilmesi

amacıyla Bakanlığa “plan onay” yetkisi verilmiştir. Bakanlığın 6306 Sayılı Kanun hükümleri kapsamında “rezerv yapı alanları”na ilişkin plan yapma ve onay yetkisinin kapsamı “standartlar” ve bu standartların uygulanmasına yönelik plan kararları geliştirilmesinden ibarettir.

Ayrıca 3194 Sayılı İmar Kanunu’nun 8’inci maddesinin (f) bendinde de bu husus, “*Kentsel asgari standartlar, Bakanlıkça belirlenen esaslar doğrultusunda çevre düzeni planı ile belirlenebilir. Uygulamaya ilişkin kararlar, yörenin koşulları, parselin bulunduğu bölgenin genel özellikleri, yapının niteliği ve ihtiyacı, erişilebilirlik, sürdürülebilirlik, çevreye etkisi dikkate alınarak ve ölçüleri verilerek Bakanlıkça belirlenen esaslara göre uygulama imar planında belirlenir*” şeklinde kurala bağlanmıştır. Dolayısıyla **6306 Sayılı Kanun uyarınca yapılacak uygulamalara yönelik standartlara ilişkin esasların Bakanlıkça belirlenmesi halinde çevre düzeni planında bu hususa ilişkin plan kararlarının geliştirilmesi öncelikle ilgili idare olarak büyükşehir belediyelerinin sorumluluğundadır.**

Hal böyle iken, **6306 Sayılı Kanun uyarınca gerçekleştirilecek uygulamalar için esas teşkil edecek standartlar Bakanlık tarafından belirlenmemiş** olup, bu **standartların plan kararları ile tayin edilmesi koşulları oluşmamıştır**. Bu durumda 6306 Sayılı Kanun’un 6’ncı maddesi ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na verilen plan onaylama yetkisi yönünden dava konusu işlem yasal dayanaktan yoksundur.

3. Dava Konusu 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı Değişikliği 5393 Sayılı Belediye Kanunu’na ve Dolayısıyla Anayasa’ya Aykırıdır.

Yukarıda ayrıntılı olarak açıklandığı gibi, 1 No’lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’nin 102’nci maddesinde il bütünü çevre düzeni planlarının yapımı ve onayına ilişkin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’na yetki verilmemiştir. Buna karşılık, il sınırlarını kapsayan çevre düzeni planlarının yapımı ve onayına ilişkin görev ve yetkiler 5393 Sayılı Belediye Kanunu’nda büyükşehir belediyelerine verilmiştir.

5393 Sayılı Belediye Kanunu’nun “Meclisin görev yetkileri” başlıklı 18’inci maddesinin (c) fıkrası; “*Belediyenin imar planlarını görüşmek ve onaylamak, büyükşehir ve il belediyelerinde il çevre düzeni planını kabul etmek. (Ek cümle: 1/7/2006-5538/29 md.) Belediye sınırları il sınırı olan Büyükşehir Belediyelerinde il çevre düzeni planı ilgili Büyükşehir Belediyeleri tarafından yapılır veya yaptırılır ve doğrudan Belediye Meclisi tarafından onaylanır.*” hükmünü haizdir.

Dolayısıyla kanun koyucu tarafından, “**il” sınırlarını kapsayan çevre düzeni planının yapılması veya yaptırılması büyükşehir belediyelerine, onaylanması ise doğrudan büyükşehir belediye meclislerine yetki ve görev olarak verilmiştir.**

Türkiye Cumhuriyeti Anayasası’nın 104’üncü maddesinin onyedinci fıkrasında Cumhurbaşkanlığı kararnamelerine ilişkin olarak; “*Cumhurbaşkanı, yürütme yetkisine ilişkin konularda Cumhurbaşkanlığı kararnamesi çıkarabilir. Anayasanın ikinci kısmının birinci ve ikinci bölümlerinde yer alan temel haklar, kişi hakları ve ödevleriyle dördüncü bölümde yer alan siyasi haklar ve ödevler Cumhurbaşkanlığı kararnamesiyle düzenlenemez. Anayasada münhasıran kanunla düzenlenmesi öngörülen konularda Cumhurbaşkanlığı kararnamesi çıkarılamaz. Kanunda açıkça düzenlenen konularda Cumhurbaşkanlığı kararnamesi çıkarılamaz. Cumhurbaşkanlığı kararnamesi ile kanunlarda*

farklı hükümler bulunması halinde, kanun hükümleri uygulanır. Türkiye Büyük Millet Meclisinin aynı konuda kanun çıkarması durumunda, Cumhurbaşkanlığı kararnamesi hükümsüz hale gelir.” kuralı getirilmiştir.

Anayasa hükmü gereğince, **“Kanunda açıkça düzenlenen konularda Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi çıkarılamaz. Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile kanunlarda farklı hükümler bulunması halinde, kanun hükümleri uygulanır.”**

Nitekim 1 No’lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’nin 102’nci maddesi Anayasa’nın 104’üncü maddesine uygun olup, Kararname’de Kanun ile düzenlenen **il çevre düzeni planlarının yapım ve onayına** ilişkin konularda farklı bir hüküm getirilmemiş, büyükşehir belediyelerinin yetkili olduğu teyit edilmiştir. Kararname hükmünde, çevre düzeni planlarına ilişkin usul ve esasların belirlenmesi, mekânsal strateji planlarına uygunluğunun sağlanması, bu amaçla ilgili belediyelere süre verilmesi, verilen süre içinde yerine getirilmemesi halinde planların Bakanlık tarafından yapılarak onaylanması kuralı getirilmiştir.

Anayasa’nın 104’üncü maddesi uyarınca, 5393 Sayılı Belediye Kanunu’nun 18’inci maddesinin (c) fıkrasında büyükşehir belediyelerine verilen il çevre düzeni planı yapma ve onaylama yetkisinin Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 1 No’lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’nin 102’inci maddesine dayalı olarak kullanılmak istenmesi, hukuka, 1 No’lu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi’ne, Kanun ve Anayasa hükümlerine açıkça aykırıdır.

4. Dava Konusu 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği, Alanın “Rezerv Yapı Alanı” Niteliğine Uygun Afet Risklerine Karşı Dönüşüm Amacına Uygun Değildir.

Dava konusu plan değişikliğinin başlığında “Rezerv Yapı Alanı” ibaresi bulunmasına karşın, Plan Açıklama Raporunda ve onay işleminde dayanak olarak 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun hükümlerine atıf yapılmış olsa da, 23.12.2019 onay tarihli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile 6306 Sayılı Kanun’da öngörülen **afet risklerine karşı tedbir alınması, kentsel dönüşümün sağlanması amacıyla rezerv yapı alanı oluşturulması amaçları gözetilmemiştir.**

Öncelikle, 6306 Sayılı Kanun’a göre “İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı” olarak tanımlanan ve bu amaçla Bakanlığa yetki verilen alanın “İstanbul İli Avrupa Yakası”ndaki riskli yapı ve riskli alanlar ile teknik yönden fonksiyonel bir irtibatının ve ilişkisinin bulunmalıdır. Başka bir ifadeyle, “İstanbul İli Avrupa Yakası”nda belirlenen riskli alanlar ve riskli yapılara ilişkin konum ve büyüklükler ile nüfus büyüklüğü ve ihtiyaçlar göz önüne alınmak suretiyle, “yeni yerleşim alanı” olarak kullanılmak üzere planlanması gerekmektedir.

Dava konusu plan değişikliğine ait Plan Açıklama Raporunun 74-75’inci sayfalarında “Depremsellik Analizi” ile ilgili genel bilgiler ve harita verilmiş olup, söz konusu haritada 6306 Sayılı Kanun kapsamında “Riskli Alan” ve “Riskli Yapı” verilerine yer verilmemiştir. Ayrıca bu alanlarda “risk altındaki” yapı stoku ve nüfus büyüklüklerine ilişkin hiçbir irdeleme yapılmamıştır.

Bir an için 6306 Sayılı Kanun kapsamındaki “Riskli Alan” ve “Riskli Yapı”lara ilişkin nüfus analizi yapılmak suretiyle “Rezerv Yapı Alanı” (Yeni Yerleşim Alanı) belirlendiği düşünülse bile,

“Rezerv Yapı Alanı”na ilişkin dava konusu 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği kararlarında **hedeflenen nüfus belirsiz** olduğundan, **6306 Sayılı Kanun’da rezerv yapı alanına yönelik amaçların yerine getirilip getirilemeyeceği öngörülememektedir**. Şöyle ki; dava konusu plan değişikliğine ait Plan Açıklama Raporunun “6.3.2. Yerleşim Alanları” başlıklı bölümünde, plan değişikliği ile planlanan Kentsel Meskun Alanların ve Kentsel Gelişme Alanlarının “projeksiyon nüfusları” belirlenmemiştir ve alt ölçekli planlarda belirlenmesi öngörülmüştür. Dolayısıyla 6306 Sayılı Kanun’a göre Rezerv Yapı Alanı olarak belirlenen alanda kaç kişinin yerleşeceği ve ne kadar riskli yapı stokuna karşılık “yeni yerleşme alanı” oluşturulduğu belirsizdir. Plan Açıklama Raporunun “4.4.1. Nüfus” başlıklı bölümünde, *“mer’i planlarla getirilen nüfus hariç ilave olarak gelecek nüfusun 500.000 ile sınırlandırılması öngörülmüştür”* şeklinde yer alan ibarelerin hiçbir bilimsel ve teknik karşılığı ve altlığı yoktur, dolayısıyla bir nüfus projeksiyonunu ifade etmemektedir. Yine dava konusu plan değişikliğine ait Plan Açıklama Raporunun aynı bölümünde, “Planlama alanının rezerv alan olması nedeniyle, İstanbul ölçeğinde afet riskli ve fiziksel olarak yıpranmış yapıların sağlıklılaştırılması ve yenilenmesi sürecinde transfer edilmesi gereken nüfusun bir kısmının bu alana aktarılacağı düşünülerek yeni konut alanları oluşturulması gerekliliği”nin göz önünde bulundurulduğu cümle olarak belirtilmiş olmakla birlikte hiçbir sayısal ve mekânsal veri ile açıklanmadığından plan tekniği ve şehircilik ilkeleri yönünden geçerliliği yoktur. Bu durumda dava konusu plan değişikliği ile 6306 Sayılı Kanun uygulamalarına yönelik Rezerv Yapı Alanı planlandığını ileri sürmek imkansızdır.

Dava konusu plan değişikliği kapsamındaki “Su Yolu”, “2. ve 3. Derece Tali Merkezler”, “Lojistik Bölge”, “Turizm Bölgesi” kararları da yine 6306 Sayılı Kanun’da öngörülen riskli alanlar ve riskli yapılar için yeni yerleşim alanı niteliğinde rezerv yapı alanı oluşturulması amacına yönelik değildir.

Esasen, 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun’un 6’ncı maddesi ile Bakanlığa verilen “esasları belirleme” ve “gerek görülmesi halinde plan onaylama” yetkisi, **“kentsel standartlar” ile ilgili ve sınırlıdır. Bakanlıkça onaylanan dava konusu plan değişikliğinde ise, yeni yerleşim alanının nüfus projeksiyonu yapılmadığı gibi yerleşim alanında uygulanacak kentsel standartlara ilişkin olarak da herhangi bir hüküm ve düzenleme getirilmemiştir.** Dolayısıyla dava konusu plan değişikliğinin Bakanlık tarafından onayına ilişkin işlem 6306 Sayılı Kanun’da öngörülen “yeni yerleşim alanı” niteliğindeki “rezerv yapı alanı” oluşturmaya yönelik olmadığından, Kanun’un öngördüğü amaçları yerine getirmeyi hedeflememektedir.

5. Dava Konusu 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Plan Değişikliği, 30.12.2014 Onay Tarihli İstanbul Bölge Planı’na Aykırıdır.

Dava konusu 23.12.2019 onay tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda İstanbul Havalimanı ile Karaburun yerleşmesi arasında Karadeniz kıyısından başlayarak Marmara Denizi

kıyısındaki Küçükçekmece Gölü ile bütünleşecek şekilde “Su Yolu” ve çevresinde “Yerleşim Alanları”, “Kentsel Çalışma Alanları” ve “Sosyal Donatı Alanları” planlanmıştır.

Harita 1’de görüldüğü gibi, dava konusu plan değişikliği ile geniş bir alanın yapılaşmaya ve gelişmeye açılması öngörülmüştür.

Dava konusu plan değişikliğine ait Plan Açıklama Raporunun “2.4.2. İstanbul Bölge Planı” başlıklı bölümünde, bölge planlarının çevre düzeni planında dikkate alınması gereken üst ölçekli plan olarak belirlendiği belirtilmiş olup, İstanbul Kalkınma Ajansı tarafından hazırlanan 2014-2023 İstanbul Bölge Planı’nın Bölgesel Gelişme Yüksek Kurulu tarafından 30.12.2014 tarihinde onaylandığı bilgilerine yer verilmiştir.

Harita 2’de görüldüğü gibi, çevre düzeni planını yönlendirici nitelikteki 30.12.2014 onay tarihli İstanbul Bölge Planı’nda “Kentsel Gelişme Yönü” Marmara Denizi’ne paralel olarak Batı yönünde ok ile gösterilmiş olup, dava konusu plan değişikliği onama sınırları içinde kalan Sazlıdere Barajı’nı dışarıda bırakacak şekilde yeşil kesik çizgiler ile “**Kentsel Gelişme Duyarlılık Sınırı**” işaretlenmiştir. Bu kapsamda, **Sazlıdere Barajı ve kuzeyindeki alanlar İstanbul Bölge Planı’na göre kentsel gelişmeye kapatılmış olan koruma alanlarıdır.**

2014-2023 yıllarını kapsayan dönem için 30.12.2014 tarihinde onaylanan İstanbul Bölge Planı halen yürürlükte olup Plan Açıklama Raporunda da çevre düzeni planında dikkate alınması gereken “en üst ölçekli yerel plan” olarak belirtildiği halde, dava konusu 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği’nin **Sazlıdere Barajı ve kuzeyinde kalan kısımları planlanırken İstanbul Bölge Planı’nda belirlenen “Kentsel Gelişme Duyarlılık Sınırı” dışında kalan doğal koruma alanları dikkate alınmamıştır.**

3194 Sayılı İmar Kanunu’nun 5’inci maddesinde “Çevre Düzeni Planı”, “*varsâ mekânsal strateji planlarının hedef ve stratejilerine uygun olarak yerleşim, gelişme alanları ve sektörlerle ilişkin alt ölçek planlarını yönlendiren genel arazi kullanım kararları çerçevesinde ilke ve kriterleri belirleyen, bölge, havza veya il bütününde hazırlanan, plan hükümleri ve raporuyla bir bütün olan plandır*” şeklinde tanımlanmıştır. Dolayısıyla varsa mekânsal strateji planları çevre düzeni planının üst kademe planı olarak belirlenmiştir. Yine aynı Kanun’un “Mekansal planlama kademeleri” başlıklı 6’ncı maddesinde, “*Mekansal strateji planlarında; kalkınma planı ile varsa bölge planları, bölgesel gelişme stratejileri ve diğer strateji belgelerinde ortaya konulan hedefler dikkate alınır*” kuralı getirilmiştir. Dolayısıyla yürürlükteki bölge planlarının çevre düzeni planlarının yapımında üst kademe plan olarak dikkate alınacağı tartışmasızdır.

Yukarıda açıklanan nedenlerle, **dava konusu 23.12.2019 onay tarihli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Plan Değişikliği üst ölçekli plan olan İstanbul Bölge Planı’na aykırıdır ve iptali gerekmektedir.**

6. Dava Konusu 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği’ne Aykırıdır.

Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği’nin 6. Bölümü “Çevre Düzeni Planlarına Dair Esaslar” başlıklı olup, “Revizyon ve değişiklikler” başlıklı 20’nci maddesinin (2) no’lu fıkrası; “Çevre düzeni

planı ana kararlarını, sürekliliğini, bütünlüğünü bozmayacak nitelikte plan değişikliği yapılabilir. Çevre düzeni planı değişikliklerinde;

- a) Kamu yatırımlarına,*
 - b) Çevrenin korunmasına,*
 - c) Çevre kirliliğinin önlenmesine,*
 - ç) Planın uygulanmasında karşılaşılan güçlükler ve maddi hataların giderilmesine,*
 - d) Değişen verilere bağlı olarak planın güncellenmesine,*
- dair yeterli, geçerli ve gerekçeleri açık olan, altyapı etkilerini değerlendiren raporu içeren teklif ve talepler; idarece planın temel hedef, ilke, strateji ve politikaları kapsamında teknik ve yasal çerçevede değerlendirmeye alınarak sonuçlandırılır” hükmündedir.*

15.06.2009 onay tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda belirlenen temel planlama hedeflerinden birisi, dava konusu plan değişikliğine ait Plan Açıklama Raporunun 28’inci sayfasında da belirtildiği gibi, “Kuzeye eğilim gösteren kent gelişimi engellenerek; doğu-batı aksında ve Marmara Denizi boyunca kademelendirilmiş, çok merkezli ve sıçramalı gelişimin sağlanması” olarak belirlenmiştir.

Nitekim, dava konusu plan değişikliğini kapsayan alanın büyük bir kısmı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı’nda “kentsel gelişimin engellenmesi” amacına yönelik olarak, Sazlıdere Barajı koruma alanları ve havzası, kırsal yerleşimler, Doğa Odaklı Turizm Alanı, Ekolojik Tarım Alanı ve Ekolojik Turizm Alanı olarak planlanmıştır.

Sazlıdere Barajı koruma alanları ve havzası, kırsal yerleşimler, doğa odaklı turizm alanları, ekolojik tarım alanları ve ekolojik turizm alanlarının “plan değişikliği” ile kaldırılarak kentsel gelişimin kuzeye yönlendirilmesi 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı ana kararlarına aykırı olup, planın sürekliliğini ve bütünlüğünü bozucu niteliktedir. Bu yönüyle **dava konusu plan değişikliği Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği’nin 20’nci maddesinde belirlenen çevre düzeni planı değişikliklerine ilişkin esaslara aykırıdır.**

Diğer taraftan, “Kanal İstanbul” adı verilen “Su Yolu” uluslararası bir ulaşım sistemi niteliğinde olduğundan, 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı açısından “**ana karar**” niteliğindedir, “Plan Değişikliği”ne konu edilmesi hukuka aykırıdır.

Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği’nin 20’nci maddesine göre, çevre düzeni planlarında yapılacak değişikliklerin “ana kararları” etkilememesi gerekir. Plan ana kararlarının etkilenmesine veya yeni bir plan ana kararı oluşturmaya yönelik düzenlemelerin “plan değişikliği” niteliğinde olamayacağı açıktır.

Bu durumda, dava konusu plan değişikliğine ait Plan Açıklama Raporunun 8’inci sayfasında, öngörülen su yolunun İstanbul Havalimanı gibi büyük projelerle entegre olacağı, İstanbul Boğazı’nı kullanan gemilere alternatif geçiş imkanı sağlayacağı, bayındırlık, tarım, eğitim, istihdam, şehircilik, aile, konut, kültür, turizm ve çevre birçok sektörü ilgilendiren entegre bir proje olacağı ifade edilmiş olup, bu yönleriyle İstanbul kent bütününe yönelik kapsamlı etkileri olacağından dolayı “plan ana kararı” niteliğindedir ve diğer plan ana kararlarını etkilemektedir. Dolayısıyla 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı’nın ana kararları ile bütünlüğü ve uyumunun sağlanmasına yönelik bir planlama çalışması

içinde irdelenmesi gerekirken, 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nın bir kısmına yönelik hazırlanan "plan değişikliği"ne konu edilmesi mevzuatta belirlenen şehircilik ilkeleri ve planlama esaslarına aykırıdır.

Öte yandan, anılan Yönetmelik maddesine göre, plan ana kararlarını, sürekliliğini ve bütünlüğünü bozmayacak şekilde yapılmasına izin verilen çevre düzeni planı değişikliklerinde "kamu yatırımları" ile birlikte, "çevrenin korunması", "çevre kirliliğinin önlenmesi", "planın uygulanmasında karşılaşılan güçlükler ve maddi hataların giderilmesi" ve "değişen verilere bağlı olarak planın güncellenmesi" ile ilgili **"yeterli, geçerli ve gerekçeleri açık olan, altyapı etkilerini değerlendiren rapor"** hazırlanmaksızın dava konusu plan değişikliği onaylanmıştır.

Dava konusu plan değişikliğine ait Plan Açıklama Raporunun "1.1. Plan Yapım Gerekçesi" başlıklı bölümünde, mülga Ulaştırma Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı'nın "Kanal İstanbul" olarak adlandırılan "su yolu" yatırımı, Ulaştırma ve Altyapı Bakanlığı'nca hızlı tren, Yavuz Sultan Selim Köprüsü ve Kuzey Marmara Otoyolu vb. büyük ölçekli yatırım kararlarının bir arada değerlendirilip etkin ve verimli kullanılmasını sağlamak ve kapsamlı bir iyileştirme yaklaşımı ile 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nin hazırlandığı ifadeleri yer almıştır. Ancak, yukarıda aktarılan Yönetmeliğin 20'nci maddesinde "kamu yatırımları" gerekçesiyle yapılacak çevre düzeni plan değişikliklerinde, **"yeterli, geçerli ve gerekçeleri açık olan, altyapı etkilerini değerlendiren rapor"** hazırlanmamıştır. Dava konusu plan değişikliğine ait Plan Açıklama Raporunda, plan değişikliği ile getirilen "su yolu"nın DSİ barajı ile Marmara Denizi ve Boğazlar sistemine etkileri bakımından "İTÜ tarafından hazırlanan rapor"a atıflar yapılmış olup, bunların dışında İstanbul Büyükşehir Belediyesi ve diğer kamu kurum ve kuruluşları ile özel şahıslara ait altyapılara etkilerine yönelik değerlendirmelere Plan Açıklama Raporunda yer verilmemiştir.

7. Yürürlükteki 15.06.2009 Onay Tarihli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nın Hedefleri ve Uygulanabilirliği İrdelenmeksizin Dava Konusu Plan Değişikliğinde Yasal Dayanaktan Yoksun Kararlar Verilmiştir.

Dava konusu plan değişikliği ile "Kentsel Gelişme Alanı", "Tali Merkez", "Lojistik Bölge", "Teknoloji Geliştirme Bölgesi", "Turizm Bölgesi" gibi yeni plan kararları getirildiği anlaşılmaktadır. Ancak bu alanlara yönelik olarak yürürlükteki 15.06.2009 onay tarihli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı'nın yetersiz kalıp kalmadığının irdelenmediği, sözelimi meri plan alanı dışında ilave bir lojistik bölge oluşturulmasına ihtiyaç olup olmadığının mevcut plan kararları açısından etüt edilmediği görülmektedir.

Yürürlükteki 15.06.2009 onay tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın incelenmesi halinde görülecektir ki, İstanbul ili bütünündeki mevcut lojistik tesislerinin dağılımı ve ulaşım altyapısı birlikte irdelenerek yeni lojistik bölgeleri raylı toplu taşıma sistemleri ile birlikte planlanmıştır. Söz konusu plan kararları açısından inceleme yapılmaksızın, bu plan kararlarının uygulanabilirliği yönünden herhangi bir değerlendirme yapılmaksızın "plan değişikliği" yoluyla ilave lojistik bölge planlanması şehircilik ilkelerine uygun değildir.

"Lojistik Bölge" plan kararında alanın kuzeyinde kalan bölgede, hem kentin ve hem de bölgenin beklentilerine hizmet edecek nitelikte bir lojistik merkez geliştirilerek yaklaşık 10.000 kişinin istihdam

edilmesi öngörülmektedir. Bu alanda; gümrükler, antrepo ve depolar, nakliye ambarları, kargo aktarma tesisleri, perakende dağıtım birimleri, haller, barkodlama, ambalajlama, sigorta, gümrük, acente, taşıma işleri komisyoncuları, Ro-La stok ve triyaj alanları, TIR-kamyon parkları, manevra sahaları, lojistik faaliyetlerden kaynaklanan atıkları değerlendirme istasyonları, lojistik destek hizmetleri veren işletmeler ve sosyal tesisler vb. lojistikle ilgili fonksiyonlar ile gürültü-görüntü kirliliğine neden olan ve çevre için risk oluşturan “geri dönüşümlü atıkları değerlendirme işlevi gören birimler”in yer alabileceği belirtilmiştir. Hassas ekosistemlerin bulunduğu, çevresel sürdürülebilirlik açısından kritik önemi nedeniyle korunması gereken kentin kuzey kesiminde, Terkos Havzasının etki alanında böyle yüksek gelişme baskısına, yoğun trafiğe ve kirletici etkiye yol açacak bir merkezin geliştirilmesi havzaya ve buradaki ekosisteme geri dönüşü olmayan zararlar verecektir.

Yine dava konusu plan değişikliği ile öngörülen “Teknoloji Geliştirme Bölgeleri” ve “Turizm Bölgesi” için de 15.06.2009 onay tarihli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı kararları ve 2009-2019 yılları arasındaki 10 yıllık dönemde yapılan alt kademe planlar ve uygulamalar yönünden hiçbir inceleme yapılmaksızın, bu konularda ilgili kurum ve kuruluşlardan yeterli ve güncel bilgi ve belge temin edilmeden, “plan değişikliği” ile karar verildiği görülmektedir.

Dava konusu plan değişikliğine ait Plan Açıklama Raporunda, sınırları 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun’a göre belirlenen “Rezerv Yapı Alanı”nın, söz konusu Kanun hükümlerinden ve yürürlükteki 15.06.2009 onay tarihli 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’ndan bağımsız ve ilgisiz olarak, İstanbul ili bütününde “kentsel gelişme alanı”, “tali merkez”, “turizm bölgesi” ve “teknoloji geliştirme bölgesi” olarak geliştirilmek üzere ele alındığı görülmektedir. Oysa dava konusu işlemin niteliği 15.06.2009 onay tarihli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı’nda “plan değişikliği” yapılmasından ibarettir. Bu nedenle, meri 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı’nın “kentsel gelişme alanı”, “tali merkez”, “turizm bölgesi” ve “teknoloji geliştirme bölgesi” kararları ve uygulamaları yönünden incelenmeksizin bu planda bu kararları etkileyen “plan değişikliği” yapılması plan tekniğine ve şehircilik ilkelerine aykırıdır. Söz konusu kararlar plan bölgesinin geneline hitap eden ve ülke, bölge ve kent ölçeğinde değerlendirmeler yapılarak, bölgenin ihtiyaçları doğrultusunda alınan kararlardır. Bu nedenle böyle önemli ve kent bütününe etkileyen fonksiyonlara yönelik parçacıl olarak yapılan plan değişikliği planın kurgusunu ve bütünlüğünü bozucu niteliktedir.

Diğer taraftan, dava konusu plan değişikliğine ait Plan Açıklama Raporunda 1/100.000 Ölçekli İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği’nin amacı, *“Sahip olduğu su yolu ve dünyanın en büyük havalimanı projeleri ile özdeşleşen ve bütünleşen, öncelikle turizm potansiyelinin ön plana çıkarıldığı, çevresel, ekonomik ve toplumsal sürdürülebilirlik ilkelerini mekâna yansıtarak yaşam kalitesini yükselten, İstanbul genelinde gerçekleşen deprem odaklı kentsel dönüşümlere büyük bir ivme kazandıran, bilim ve teknolojiye dayalı ticaret ve hizmet ağırlıklı bir ekonomiye dayanan, küresel ölçekte güçlü ve yeni açılımlar getiren, yaşam kalitesi yüksek yeni bir şehir oluşturmak”* şeklinde tarif edilmiştir. Yukarıda ayrıntılı olarak açıklandığı gibi, İstanbul il bütününe yönelik onaylı ve yürürlükteki 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı’nda **“plan değişikliği” yapılarak “yeni bir şehir oluşturmak”, plan tekniğine, şehircilik ilkelerine ve planlama esaslarına aykırıdır.**

Meri İstanbul Çevre Düzeni Planı İlkel Makroform Tasarımı; İstanbul'un Doğu-Batı aksında ve Marmara Denizi boyunca doğrusal bir yapıda ve çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda sıçrayarak geliştirilmesi ve kuzeye doğru gelişimin kontrol altına alınmasını öngörmektedir. Kentin kuzeye doğru gelişmesinin kontrol altına alınması, kentin sürdürülebilir bir biçimde gelişmesi açısından üst belirleyici ve aynı zamanda kısıtlayıcı olmaktadır (Harita 3).

2019 tarihli "İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği" genel olarak değerlendirildiğinde, tüm İstanbul'u etkileyecek böyle bir çalışmanın sadece rezerv alan sınırları içerisinde değerlendirilerek planlanmasının şehircilik ilke ve esaslarına aykırılık teşkil ettiği; küresel, ülkesel ve bölgesel dinamikler göz önünde bulundurularak il bütününde hazırlanan 2009 tasdik tarihli İstanbul Çevre Düzeni Planı ilke ve esaslarına da tümüyle aykırı kararlar içerdiği görülmektedir. Meri 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın genel yaklaşımını bozan böyle bir projeyle kentin gelişme yönü, nüfus kararları ve sektörel bazlı gelişmeleri etkilenecek ve meri plan kararlarının da İstanbul bütününde sağlıklı hale gelmesine sebep olacaktır.

- Plan değişikliği onama sınırı içinde; 15.06.2009 onanlı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında; Meskun Alanlar, Gelişme Alanı, Eğitim Bilişim ve Teknoloji Alanı (EBT), Askeri Alanlar, Kentsel ve Bölgesel ölçekte Yeşil ve Spor Alanı, Üniversite Alanı, Tarımsal Niteliği Korunacak Alan, Mera Alanları, Orman Alanları, Gelişimi ve Yoğunluğu Denetim Altında Tutulacak Alanlar, Kıyı Rehabilitasyon Alanı, Plaj Kumsal ve Kıyı Alanı, Baraj ve Gölet Alanlarının yer aldığı, ayrıca planlama alanının kuzey bölümünde 15.06.2009 onanlı Çevre Düzeni Planında Doğa Odaklı Turizm Alanı (TD), Ekolojik Tarım Alanı (ETA) ve Ekolojik Turizm Alanı (TE) fonksiyonları bulunduğu (Harita 4),
- 15.06.2009 tarihinde onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı kapsamında **Tarımsal Niteliği Korunacak Alanlar** olarak belirlenen yaklaşık 11.037 hektarlık alanın 23.12.2019 onanlı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile çoğunlukla Kentsel Gelişme Alanı, Teknoloji Geliştirme Bölgesi, Lojistik Bölge, Turizm Bölgesi, Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı, Su Yolu, Askeri Yasak ve Güvenlik Bölgesi olarak planlandığı (Harita 4),
- 15.06.2009 tarihinde onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı plan raporunda **Tarımsal Niteliği Korunacak Alanlar** için "*Toprak Koruma ve Arazi Kullanım Kanunu ile tanımlanan ve İl Tarım Müdürlüğü tarafından sınırları belirlenen tarımsal arazileri içerir.*" denildiği,
- 15.06.2009 tarihinde onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı kapsamında yaklaşık 497 hektarlık **Mera Alanının** 23.12.2019 onanlı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile çoğunlukla Kentsel Gelişme Alanı, Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı, Su Yolu, Lojistik Bölge, Turizm Bölgesi olarak planlandığı,
- 15.06.2009 tarihinde onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı plan raporunda **Mera Alanları** için "*Mera Kanunu kapsamında bulunan alanlardır. Kırsal alandaki meraların korunması esastır. Mevcut kent dokusu içerisinde kalan mera alanlarında tahsis amacı değişikliğine ilişkin ilgili kurumun olumlu görüşü ile yeşil alan ve gününbirlik rekreasyon alanı gibi rekreatif kullanımlar da yer alabilir.*" denildiği,
- 4342 sayılı Mera Kanunu'nun 4. Maddesinde "...Mera, yaylak ve kışlaklar; özel mülkiyete geçirilemez, amacı dışında kullanılamaz, zaman aşımı uygulanamaz, sınırları daraltılamaz. Ancak,

kullanım hakkı kiralanabilir. Kiralama ilkeleri yönetmelikle belirlenir.”, 14. Maddesi 1. Fıkrasında ise "Tahsis amacı değiştirilmedikçe mera, yaylak ve kışlaktan bu kanunda gösterilenden başka şekilde yararlanılamaz” denildiği görülmekle birlikte (Harita 7)

- 23.12.2019 onanlı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği raporunun Tarım ve Mera Alanları kısmında hem üst ölçekli plan için hazırlanmış tarım görüşü hem de alt ölçekli planlar için hazırlanmış alt ölçekli tarım alanlarına ilişkin güncel kurum görüşlerinin sentezi yapılarak “Planlama alanında toplam tarım alanı 12688.04 ha olup, tarım alanlarının %63’ü marjinal tarım alanı, % 37’si mutlak tarım alanıdır. Toplam mera alanı da 1336.31 ha’dır.” şeklinde tarım ve mera alanlarına ilişkin yüzdelere yer verildiği görülmüş olmasına rağmen 23.12.2019 onanlı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği plan paftalarında 728.96 ha Tarım alanı olduğu ve herhangi bir mera alanı bulunmadığı (Harita 6)
- Yine aynı raporda “İl Toprak Koruma Kurulunun 05 Mayıs 2016 tarihli kararıyla ve mülga Gıda, Tarım ve Hayvancılık Bakanlığının 30 Mayıs 2016 tarihli değerlendirme yazısıyla rezerv alandaki tarım arazilerinin, tarım dışı amaçlı kullanılması uygun görülmüştür.”denildiği dolayısıyla söz konusu plan değişikliği ile yaklaşık olarak **%90 oranında Tarımsal Niteliği Korunacak Alanların azaldığı** ve **mera alanlarının %100’üne** bir başka deyişle tamamının söz konusu planı değişikliği ile farklı fonksiyonlara alındığı,
- 15.06.2009 tarihinde onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı plan açıklama raporunda İstanbul ili orman alanlarının % 58,4’ü Avrupa Yakası’nda yer aldığı, İstanbul ili sınırları içinde uluslararası kriterlere uyan Terkos Ormanları, Belgrad Ormanları ve Ömerli Havzası’ndan oluşan bu alanların biyolojik açıdan büyük önem taşıdığı belirtildiği, **yaklaşık 180 hektarlık Orman Alanının** Su Yolu, Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı olarak planlandığı (Harita 8),
- 15.06.2009 tarihinde onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı kapsamında planlama alanının kuzeyinin bir kısmının Terkos **Mutlak, Kısa, Orta Ve Uzun Mesafeli Koruma Alanında**, bir kısmının Pirinççi Havzası Uzun Mesafeli Koruma Alanında, bir kısmının Terkos Mutlak, Kısa, Orta ve Uzun Mesafeli koruma alanında kaldığı,
- 15.06.2009 tarihinde onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planında su toplama havzalarının mutlak koruma ve kısa mesafeli koruma kuşağı olarak tanımlanan alanlar ile içme suyu havzalarını besleyen derelerin ve içme suyu kaynaklarının (membra) mutlak koruma kuşaklarını kapsayan alanların **havza içi yapı yasaklı alanlar** olarak belirlendiği ve söz konusu alanlara ilişkin plan raporunda “Havza içi yapı yasaklı alanlarda yer alacak kullanımlar içme suyu havzalarının korunması ve kontrolüne ilişkin mevzuat dikkate alınarak alt ölçekli planlarda belirlenecektir.” denildiği ancak söz konusu alanların 23.12.2019 onanlı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile Kentsel Gelişme Alanı, Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı, Su Yolu olarak planlandığı (Harita 9),
- 23.12.2019 onanlı 1/10000 ölçekli Plan Değişikliği Açıklama Raporunda 2.6.4. İçmesuyu Havzaları kısmında “04.06.2015 tarih 286424 sayılı İSKİ Genel Müdürlüğü’nün yazısı ile planlanan Su Yolu güzergâhının Sazlıdere Barajı üzerinden geçmesi ile birlikte içme suyu kaynağı olmaktan çıkacağı belirtilerek Sazlıdere Barajının devre dışı kalması halinde İstanbul Avrupa Yakası su kaynakları potansiyelinin muhafaza edilebilmesi için Sazlıdere Barajının yerine Balaban Barajının (Kırklareli) ve Demirköy Barajının (Kırklareli) içmesuyu amaçlı planlandığı belirtilmektedir. Bununla beraber Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü’nce Karamandere Barajı (İstanbul/Terkos), Hamzalidere Barajı

(İstanbul/Büyükçekmece) ve Pirinççi Barajı (İstanbul/Alibeyköy), İSKİ Genel Müdürlüğü'nce Hisarbeyli Barajı (İstanbul/Terkos) planlanma aşamasında olan barajlardır.” denildiği dolayısıyla İSKİ Genel Müdürlüğü'nün de ifade ettiği üzere planlanan Su Yolu güzergâhının Sazlıdere Barajı üzerinden geçmesi ile birlikte **içme suyu kaynağının yok olacağı**,

- -15.06.2009 tarihinde onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı kapsamında **Plaj, Kumsal, Kıyı Alanı** olarak belirlenen alanlar için plan açıklama raporunda “1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda kıyılar "kamu yararı ilkesi" esas alınarak değerlendirilmiş ve kıyılarda ağırlıklı olarak parklar, spor alanları, günübirlik rekreasyon alanları gibi kamuya açık rekreatif amaçlı kullanımların olması öngörülmüştür. Bu çerçevede, Marmara Denizi ile Küçükçekmece Gölü kıyıları kentsel ve bölgesel yeşil ve spor alanı olarak gösterilmiştir. Kıyı ile konut alanlarının fiziksel ilişkisinin de mevcut doku içinde oluşturulacak yeşil koridorlar ile sağlanması öngörülmektedir.” ve “Kıyı Kanunu'na tabi olan kıyılarda öncelikle ilgili kurum ve kuruluşların bir araya gelerek kıyı kenar çizgisinin bilimsel kriterlere göre belirlenerek; kıyılarda kamu kullanımının artmasının yanı sıra kıyıların iç kesimlerle ilişkilerinin sağlanması da Plan'ın temel önceliğidir.” denildiği,
- **Kıyı Rehabilitasyon Alanları** olarak belirlenen alanlar için plan açıklama raporunda “Madencilik, taş ocağı gibi insan müdahaleleri sonucunda tahribat gören ve bütüncül bir planlama yaklaşımı ile ele alınacak alanlardır. Bu alanlar, ilgili kurum ve kuruluşların görüşleri dikkate alınarak, öncelikle doğal değerleri geri kazandırılarak rehabilitasyon edilecek alanlar olup; alan içerisinde doğaya duyarlı rekreasyon ve turizm faaliyetleri, turizm faaliyetlerine yönelik konaklama birimleri ve alan içerisinde belirlenecek uygun yerlerde film platoları gibi kullanımlar yer alabilir.” denildiği (Harita 10),
- **Gelişimi ve Yoğunluğu Denetim Altında Tutulacak Alanlar** olarak belirlenen alanlar için plan açıklama raporunda “Bu doğrultuda, su toplama havzaları dışında kalan, gelişmesi durumunda çevresindeki doğal değerler üzerinde risk oluşturacak alanlar gelişimi ve yoğunluğu denetim altında tutulacak alanlar olarak tanımlanmıştır. Bu alanların gelişiminin ve yoğunluğunun denetim altında tutulmasına yönelik kararlar, çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda alt ölçekli planlarda belirlenecektir.” ve “Yaşam destek sistemleri için tehdit oluşturan ve/veya oluşturma potansiyeli olan içme suyu havzaları dışındaki kentsel ve kırsal yerleşimleri kapsayan bu alanların gelişiminin ve yoğunluğunun denetim altında tutulmasına yönelik kararlar, çevresel sürdürülebilirlik ilkeleri doğrultusunda alt ölçekli planlarda belirlenecektir.” denildiği,
- 3621 Sayılı Kıyı Kanunun 5. Maddesinde “Kıyılar ile ilgili genel esaslar aşağıda belirtilmiştir: Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır. Kıyı ve sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir...” ve 6. Maddesinde “Kıyı, herkesin eşitlik ve serbestlikle yararlanmasına açık olup, buralarda hiçbir yapı yapılamaz; duvar, çit, parmaklık, tel örgü, hendek, kazık ve benzeri engeller oluşturulamaz. Kıyılarda, kıyıyı değiştirecek boyutta kazı yapılamaz; kum, çakıl vesaire alınamaz veya çekilemez. Kıyılara moloz, toprak, curuf, çöp gibi kirletici etkisi olan atık ve artıklar dökülemez.” denildiği,

- Ancak söz konusu alanların 23.12.2019 onanlı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile söz konusu alanların meri plan kararlarına aykırı olarak Kentsel Meskun (Yerleşik) Alan, Su Yolu, Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı, Lojistik Bölge, Kıyı Tesisleri Alanı şeklinde planlandığı,
- Ayrıca 3621 Sayılı Kıyı Kanunu Kanunun 7. Maddesinde “Kamu yararının gerektirdiği hallerde, uygulama imar planı kararı ile deniz, göl ve akarsularda **ekolojik özellikler dikkate alınarak** doldurma ve kurutma suretiyle arazi elde edilebilir” denildiği ancak 1/100.000 ölçekli plan değişikliği ile Karadeniz ve Marmara Denizi kıyılarında yaklaşık 4100 hektarlık dolgu alanları oluşturularak söz konusu alanların Kıyı Tesisleri Alanı, ve Kentsel ve Bölgesel Yeşil ve Spor Alanı olarak planlandığı,
- 15.06.2009 tarihinde onaylanan 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı kapsamında mevcut eğilime göre nüfusun 2023 yılında 23 milyona çıkacağı tahmin edilirken, kentin kaynakları ve ekolojik sınırlarının buna olanak vermediği gerekçesiyle (kentin taşıma kapasitesi göz önüne alınarak) 2023 nüfusunun 16 milyon olarak sınırlanması hedeflendiği, tüm arazi kullanım kararlarının, istihdam tahminlerinin, stratejilerin buna göre oluşturulduğu, hatta bu amaçla bazı istihdam alanlarının bölgedeki diğer illere kaydırılması öngörüldüğü,
- 23.12.2019 onanlı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile getirilen gelişme alanları ve nüfus çekici fonksiyonlara ilişkin kararlar ile meri planda önerilen kapasite nüfusun çok üstünde bir nüfus artışına sebep olacağı görülmektedir.

Öte yandan, 23.12.2019 onanlı İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği onama sınırı kapsamında kalan alan, yürürlükteki 15.06.2009 onanlı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı geneli kapsamında nüfus dağılımında yoğunluğun asgari düzeyde tutulduğu kısımda bulunmaktadır. Söz konusu alanda, mevcut Sazlıdere Barajı su toplama havzalarının koruma kuşağı dolayısıyla 28.10.2017 Tarih ve 30224 Sayılı Resmi Gazete’de yayınlanan *İçme-Kullanma Suyu Havzalarının Korunmasına Dair Yönetmeliğin 6. Maddesi Gereğince Her Bir Havza İçin İçme Suyu Havzası Koruma Planı Hazırlanıncaya Kadar, İmar Planları Hazırlanırken Uyulması Gereken Yoğunluk Değerleri* gereğince 15.06.2009 **onanlı plandaki kentsel gelişme alanları**, plan değişikliği teklifinde önerilen nüfus yoğunluğuna göre **yasal kısıtlar ile çok daha az bir yoğunluk derecesinde** ve ancak plan değişikliği ile teklif edilen toplam alanın dörtte birinde bir alan büyüklüğüne tekabül etmektedir. Söz konusu barajın ve koruma kuşaklarının teklif edilen yeni plan hükümleri ile ortadan kaldırılması ile birlikte mevcuttaki yasal düzenleme ve kısıtlamalar geçerliliğini yitirmektedir (Harita 11).

Meri 15.06.2009 onanlı 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı notlarında kentsel gelişme alanlarında geçerli olacak yoğunluk miktarlarının alt ölçekli imar planları ile düzenleneceği hükmü getirilmiştir. Yürürlükteki çevre düzeni planı onay tarihinden günümüze kadar üretilen ve plan hiyerarşisi anlayışı ile üst ölçekli plan hükümlerinin ilkesel kararlarını açıklığa kavuşturan nazım imar planları incelendiğinde çevre düzeni planında merkezi alan olarak önerilen odakların yüksek yoğunluk derecelerine sahip olduğu anlaşılmıştır.

23.12.2019 onanlı İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile meri çevre düzeni planında yer almayan bir başka merkez “Yenişehir” önerildiği tespiti ve bu alanın diğer nazım imar planlarında olduğu gibi plan hiyerarşisinde benzer yoğunluk

derecesine dair plan hükümleri getireceği kabulü ile yapılan incelemelerde Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile önerilen nüfus potansiyelinin **2 milyon** civarında olabileceği anlaşılmıştır.

23.12.2019 onanlı İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği plan raporunda tarihsel ve doğal özellikler neticesinde planlama alanında arkeolojik, tarihi ve doğal sit alanlarının yer aldığı ve İstanbul I Numaralı Kültür Varlıklarını Koruma Bölge Kurulu Müdürlüğü tarafından 29.04.2015 1355 sayılı Kurul Kararına göre planlama alanında bulunan sit alanlarının; Küçükçekmece İç Dış Kumsal Arkeolojik ve Doğal Sit Alanı (Avcılar- Küçükçekmece), Küçükçekmece Gölü ve Çevresi Arkeolojik Sit Alanı (Avcılar-Başakşehir), Resneli Çiftliği Arkeolojik ve Tarihi Sit Alanı (Başakşehir), Filiboz Viranlığı Arkeolojik Sit Alanı (Arnavutköy), Spradon 1. ve 3. Derece Arkeolojik Sit Alanı (Avcılar) olduğunun ifade edildiği, bunlardan Küçükçekmece İç Dış Kumsal Arkeolojik ve Doğal Sit Alanında 1. Derece, 2.Derece ve 3. Derece Doğal Sit Alanı olan çalışma alanının toplam 153 hektar olduğu ve 13.11.1976 gün ve 9509 sayılı karar ile sit alanı olarak ilan edildiği belirtilmekle birlikte 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanununa göre ilan edilen ve yasada *"ilginç özellik ve güzelliklere sahip olan ve ender bulunan korunması gerekli alanları ve taşınmaz tabiat varlıkları"* olarak tanımlanan söz konusu **doğal sit alanının bir kısmının** 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı plan değişikliği ile kanal güzergahı üzerinde **su yolu olarak** planlandığı görülmektedir (Harita 12).

8. Dava Konusu Plan Değişikliğinin Hazırlık Sürecinde İlgili Kurum ve Kuruluşlardan Plana Esas Görüşleri Alınmamıştır.

Mekansal Planlar Yapım Yönetmeliği'nin 19'uncu maddesinde hükme bağlanan çevre düzeni planı yapımında uyulması gereken ilke ve esaslara göre, plan hazırlık sürecinde ihtiyaç duyulan veri, bilgi ve belgelerin sorumlu kurum ve kuruluşlardan alınması zorunludur.

Dava konusu plan değişikliği onama sınırları içinde içmesuyu barajlarının havzaları bulunmakta olup, bu alanlar ile ilgili veri, bilgi ve belgelerin planı hazırlayan idare tarafından İSKİ Genel Müdürlüğü'nden alınması gerekmektedir. Dava konusu plan değişikliğine ait Plan Açıklama Raporunun "2.6.4. İçmesuyu Havzaları" başlıklı bölümünde, İSKİ Genel Müdürlüğü'nün 04.06.2015 tarih ve 286424 sayılı yazısına atıf yapılmak suretiyle kurum görüşüne yer verildiği, söz konusu yazıda "Su Yolu" ile birlikte Sazlıdere Barajı'nın içme suyu kaynağı olmaktan çıkacağı ve bu barajın devre dışı kalması halinde Kırklareli ili sınırları içindeki Balaban ve Demirköy barajlarının içme suyu amaçlı planlandığının belirtildiği görülmektedir. Söz konusu İSKİ Genel Müdürlüğü'ne ait 2015 yılı kurum görüşünün güncel veri, bilgi ve belgeler ile güncellenmesi gerekmektedir.

Ayrıca, dava konusu plan değişikliğinde "Su Yolu"na ilişkin kararların yanı sıra, nüfus projeksiyonu yapılmadan "kentsel gelişme alanları" ve "kentsel çalışma alanları" da planlanmıştır. Plan değişikliği kapsamındaki kentsel gelişme alanları ve kentsel çalışma alanlarına ilişkin İSKİ Genel Müdürlüğü görüşü alınmamıştır. Bu yönüyle eksik veri, bilgi ve belgeye dayalı olarak hazırlanan dava konusu plan değişikliği şehircilik ilkeleri ve planlama esasları ile kamu yararına aykırıdır.

Yine dava konusu plan değişikliğine ait Plan Açıklama Raporunun "2.10.1.1. Bölgenin Ulaşım Altyapısının Tespiti" başlıklı bölümünde de, İstanbul Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Daire Başkanlığı'nın, İSPARK Genel Müdürlüğü'nün, Ulaşım A.Ş. Genel Müdürlüğü'nün İstanbul

Büyükşehir Belediyesi Şehir Planlama Müdürlüğü'nün ve İstanbul Büyükşehir Belediyesi Altyapı Genel Müdürlüğü'nün 2015 ve 2016 yıllarına ait verilerin derlenmek suretiyle kullanıldığı, nitekim Tablo 2.21'de "İnşaat Halindeki Raylı Sistemler" verisinin "2016 yılı" itibariyle oluşturulduğu, dolayısıyla eksik bilgilere dayalı olarak planlama çalışması yapıldığı, bu kapsamda örnek olarak ifade etmek gerekirse, halihazırda güzergahın büyük bir kısmı faaliyette olan "Üsküdar-Ümraniye-Çekmeköy-Sancaktepe Metro Hattı"nın "inşaat halinde" olduğu bilgisinin kullanıldığı, bu itibarla **dava konusu plan değişikliği çalışmasının güncel olmayan verilere dayalı olarak yapıldığı tartışmasız şekilde görülmektedir.**

Bu kapsamda, dava konusu plan değişikliğinde "Lojistik Bölge" düzenlemelerinin yapıldığı, ancak İstanbul ili bütünündeki mevcut lojistik tesisleri ile ilgili olarak Bilim ve Sanayi Bakanlığı'nın 2016 yılında verdiği kurum görüşünün kullanıldığı, bunun yanı sıra İstanbul Büyükşehir Belediyesi Metropolitan Planlama Merkezi'nce hazırlanan 2005 yılı Nakliye Ambarları Raporu ile Zeytinburnu Belediyesi'nin Topkapı Nakliyat Ambarına ilişkin 2016 yılı verilerine yer verildiği görülmektedir. Güncel olmayan veriler dikkate alınarak "Lojistik Bölge" kullanım kararı getirilen dava konusu plan değişikliği şehircilik ilkeleri ve kamu yararına uygun değildir.

9. Dava Konusu Plan Değişikliği İçme Suyu Havzaları Yönünden 2560 Sayılı Kanun Hükümlerine Aykırıdır.

2560 Sayılı İstanbul Su ve Kanalizasyon İdaresi Genel Müdürlüğü Kuruluş ve Görevleri Hakkında Kanun gereği, İstanbul iline su temin edilen ve edilecek olan İstanbul ili sınırları içinde veya dışında bulunan alanlardaki su kaynaklarının korunması görevi İSKİ Genel Müdürlüğüne aittir.

Anılan Kanun'un 20'nci maddesine göre, içme suyu havzalarının korunması için gerekli tedbir ve düzenlemelerin İSKİ Genel Müdürlüğünce çıkarılacak bir yönetmelikle belirleneceği öngörülmüştür. Aynı Kanun hükmünün devamında, *"Bu yönetmelik hükümlerine aykırı davranışta bulunanların meydana getirdiği zarar 6183 Sayılı Amme Alacaklarının Tahsil Usulü Hakkındaki Kanun uyarınca sebep olanlara ödettirilir ve su havzaları için zararlı tesis ve yapılar tebligat üzerine ilgisince kaldırılır. Verilen süre içinde kaldırılmayanlar Genel Müdürlükçe kaldırılır ve giderleri ilgiliden tahsil edilir. Ayrıca, kanalizasyon şebekesi ile içme suyu alınan havzalara zarar verenler ve bunları kirletenler hakkında Türk Ceza Kanununun Devlet malına karşı suç işleyenlere ilişkin hükümlerince kovuşturma yapılır"* hükmü getirilmiştir.

İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği'nin 9/a maddesinde, *"İçme suyu havzalarında, çevre düzeni planı dahil, her ölçekteki imar planları hazırlanırken veya mevcut planlar revize edilirken İSKİ görüşü alınması mecburidir"* kuralı ile birlikte, yine aynı Yönetmelik maddesinin (c) bendinde, *"Mutlak koruma alanlarında idare tarafından yapılacak veya yaptırılacak arıtma tesisleri hariç, hangi maksatla olursa olsun hiçbir yapılaşmaya izin verilemez"* hükmü getirilmiştir.

Dava konusu plan değişikliği kapsamında Terkos Barajı ve Sazlıdere Barajına ait içme suyu havzalarının, mutlak, kısa, orta ve uzun mesafeli koruma alanları yer almakta olup, bu alanlarda dava konusu plan değişikliği ile alanın "içme suyu havzası" olarak korunmasına aykırı arazi kullanım kararlarının getirildiği görülmektedir. Özellikle Sazlıdere Barajı'nın dava konusu plan değişikliğiyle tümüyle ortadan kaldırıldığı anlaşılmaktadır.

Bu hususlara ilişkin İSKİ Genel Müdürlüğünden güncel ve yeterli ayrıntıda bir kurum görüşü alınması gerektiği açık olmakla birlikte, 2560 Sayılı Kanun ve İSKİ İçme Suyu Havzaları Yönetmeliği hükümleri uyarınca içme suyu havzalarının sadece “korunması” amacıyla tedbir almakla görevlendirilen İSKİ Genel Müdürlüğünce mevzuat hükümlerine aykırı kurum görüşü verilmesi söz konusu olamaz. Bu kapsamda, İSKİ Genel Müdürlüğü’ne ait 04.06.2015 tarih ve 286424 sayılı yazıda Sazlıdere Barajının devre dışı bırakılması hakkında uygun görüş verilmesi yasal olmadığı gibi, **bu görüşün sadece “Su Yolu” kapsamında Sazlıdere Barajına ilişkin verildiği, Terkos Barajının kısa, orta ve uzun mesafeli havza koruma alanlarına ilişkin dava konusu plan değişikliği kararları ile Sazlıdere Barajının “Su Yolu” dışında kalan plan değişikliği kararlarına ilişkin kısımları hakkında İSKİ Genel Müdürlüğünden alınması yasal olarak zorunlu olan görüş alınmaksızın, 2560 Sayılı Kanun hükümlerine aykırı plan değişikliği kararlarının Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca tesis edildiği tartışmasızdır.**

2560 sayılı İSKİ Kanununun 2. maddesinde yer alan “Bölge içindeki su kaynaklarının, deniz, göl, akarsu kıyıların ve yeraltı sularının kullanılmış sularla ve endüstri artıkları ile kirletilmesini, bu kaynaklarda suların kaybına veya azalmasına yol açacak tesis kurulmasını ve bu tür faaliyetlerde bulunulmasını önlemek, bu konuda her türlü teknik, idari ve hukuki tedbiri almak” hükmü gereği İSKİ İdaresince yeraltı ve yerüstü su kaynaklarının korunması yönünde çalışmalar gerçekleştirilmektedir.

Söz konusu Çevre Düzeni Plan Değişikliği ile 2560 sayılı Kanun gereği İSKİ idaresince korunması gereken su kaynakları iptal olacak, idarenin su arzı azalacak, Terkos Barajı ve yeraltı su kaynaklarının sürdürülebilirliği tehlikeye girecek, isale hatları, atıksu toplayıcı kolektörleri, şebeke hatları, arıtma tesisleri ortadan kalkacak, devre dışı kalacak veya işlevini yitireceğinden, altyapı hizmetlerini olumsuz yönde etkileyecektir.

Açıklanan nedenlerle Kanun hükümlerine ve kamu yararına açıkça aykırı olan İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği’nin Terkos ve Sazlıdere barajları ve içme suyu havzalarında arazi kullanım değişikliği getiren kararlarının iptali gereklidir.

10. Dava Konusu Plan Değişikliği Türkiye’nin Taraf Olduğu Uluslararası Sözleşmelere Aykırıdır.

Uluslararası hukuk çerçevesinde, uluslararası sözleşmeleri kabul eden ülkeler, mevzuatını ve uygulamasını da sözleşme hükümleriyle uyumlu hale getirmek zorunluluğundadır. Anayasanın 90. maddesinde de uluslararası sözleşmeler konusunda “*Usulüne göre yürürlüğe konulmuş Milletlerarası andlaşmalar kanun hükmündedir. Bunlar hakkında Anayasaya aykırılık iddiası ile Anayasa Mahkemesine başvurulamaz. (Ek cümle: 7/5/2004- 5170/7 md.) 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.*” denilerek uluslararası sözleşmelerin hukuki olarak önemi ve bağlayıcılığı tanımlanmaktadır.

Buna karşın “İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği” ile ilgili olan Uluslararası Sözleşmeler incelendiğinde sorumlulukların yerine getirilmediği ve hükümlere aykırılıkların bulunduğu görülmektedir.

a. Montrö Boğazlar Sözleşmesi

1936 yılında Montrö (İsviçre) kentinde imzalanan Boğazlar Sözleşmesi, ticari ve askeri gemilerin Türk Boğazlarından geçişini düzenlemekte ve Türkiye dahil tüm taraflar için önem taşımaktadır. Türk Boğazlarından gemi geçişlerinin hukuki altyapısı 1936 Montrö Boğazlar Sözleşmesi ile başlamaktadır.

Türkiye Boğazlarına özgü bir geçiş rejimi tesis eden ve ticaret gemileri için geçiş serbestisi ilkesini benimseyen Montrö Sözleşmesinin önemi, Karadeniz’e kıyısı olan devletler, Türkiye ve Karadeniz’e kıyısı olmayan devletler arasında kurduğu dengeden kaynaklanmaktadır.

Sözleşmeye göre Taraflar, Boğazlarda denizden geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğü ilkesini kabul etmektedir. Barış zamanında, ticaret gemileri, gündüz ve gece, bayrak ve yük ne olursa olsun, sözleşmenin 3. madde hükümleri saklı kalmak üzere, hiçbir işlem (formalite) olmaksızın, Boğazlar’dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) tam özgürlüğünden yararlanacaklardır. Bu gemiler, Boğazlar’ın bir limanına uğramaksızın transit geçerlerken, Türk makamlarınca, alınması bu Sözleşmenin I sayılı Ek’inde öngörülen vergilerden ve harçlardan başka, bu gemilerden hiçbir vergi ya da harç alınmayacaktır.

Ancak bu “özgür” veya “serbest” geçiş hukuken “denetimsiz” veya “hiçbir düzenlemeye tabii olmaksızın” geçiş anlamına gelmemektedir. Bu, kıyı devleti olan Türkiye’nin barış, düzen ve güvenliğine zarar verecek hareketlerden kaçınıldığı müddetçe kullanılabilecek bir serbestidir.

Türkiye Boğazlarına giren her gemi,

- Uluslararası sağlık kuralları çerçevesinde Türk yasalarıyla konulmuş olan sağlık denetiminden geçecek,
- Savaş zamanında;

Türkiye savaştan değilse, ticaret gemileri, 2. ve 3. maddelerde öngörülen koşullar içinde Boğazlar’dan geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacak,

Türkiye savaştaysa, Türkiye ile savaşta olan bir ülkeye bağlı olmayan ticaret gemileri, düşmana yardım etmemek koşuluyla, Boğazlar’da geçiş ve gidiş-geliş (ulaşım) özgürlüğünden yararlanacak,

Bu gemiler Boğazlar’a gündüz girecekler ve geçiş, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilecek yoldan yapılacaktır,

- Türkiye’nin kendisini savaş tehdidi karşısında sayması durumunda, 2. madde hükümlerinin uygulanmasını sürdürecektir; ancak, gemilerin Boğazlar’a gündüz girmeleri ve geçişin, her seferinde, Türk makamlarınca gösterilen yoldan yapılması gerekecek ve bu durumda kılavuzluk zorunlu kılınabilecektir.

Sözleşme, Türkiye’ye uluslararası deniz hukukunun öngördüğü geçiş rejimlerinin diğer boğaz devletlerine tanıdığı hak ve yetkilerden çok daha fazlasını tanımaktadır. Savaş zamanlarında savaş gemilerinin geçişini Türkiye’nin takdirine bırakmakta, savaş zamanlarında Türkiye’ye boğazları kapatma yetkisi vermekte ve Karadeniz’e kıyısı olmayan devletlerin savaş gemilerinin barış zamanlarında dahi Karadeniz’de 21 günden fazla kalamayacaklarını hükme bağlamaktadır.

Kanalın inşası durumunda Türkiye kanaldan geçişi ulusal düzenlemeler altında gerçekleştirebilecektir. Ancak, Kanal İstanbul projesi hem ticaret gemilerinin hem de savaş gemilerinin

geçişleriyle ilgili pek çok sorunu beraberinde getirecektir. Örneğin Kanal İstanbul'u kullanan ticaret ve savaş gemilerinin Marmara Denizi ve Çanakkale Boğazı'ndaki seyirlerinde hangi hukuki rejimin uygulanacağı belirsizdir.

Geçiş finansal açıdan daha cazip kılınarak gemiler, Kanal İstanbul'u kullanmaya teşvik edilebilir. Ancak bunu sağlamak için İstanbul Boğazı'ndan geçişi yasaklamak hatta zorlaştırmak gerek Montrö Sözleşmesine ve gerekse bu sözleşme feshedilse bile geçerli olacak genel uluslararası hukuk kurallarına aykırı olacaktır.

Ayrıca Kanalin hayata geçirilmesi, Montrö Sözleşmesinin sona erdirilmesini tetikleyebilecek niteliktedir. Montrö Sözleşmesi, tek taraflı olarak sona erdirilmesi oldukça kolay bir sözleşmedir. Ticaret gemilerinin boğazlardan geçişinde tam bir serbesti öngören Montrö Sözleşmesine rağmen Türkiye'nin bazı gemilere Kanal İstanbul'dan geçişi dayatması, taraf devletleri Sözleşmeyi sona erdirmeye itebilir. Taraf devletler, Kanal İstanbul'un açılmasını Montrö Sözleşmesinin yapıldığı dönemdeki koşullarda esaslı bir değişiklik kabul etmeleri ve bu çerçevede Sözleşme'nin sona erdirilmesini talep etmeleri mümkündür.

Sözleşme, sona erdirilmesi halinde boğazlardan geçiş serbestisinin süresiz olarak devam edeceğini hükme bağlamaktadır. Böyle bir durumda, Türkiye'nin kendine özgü yeni bir geçiş rejimi tesis etmesi mümkündür ancak bu yeni rejimin ülkemizin menfaatine olup olmayacağını siyasi konjonktür belirleyecektir.

Montrö Sözleşmesinin sona ermesi ve kendine özgü yeni bir geçiş rejiminin tesis edilmemesi durumunda boğazlarda hangi geçiş rejimin uygulanacağına dair hukukçular arasında farklı görüşler bulunmakla beraber, üçüncü devletler Türkiye'ye transit geçiş rejimini dayatmak isteyeceklerdir. Böyle bir durumda savaş uçaklarının ve denizaltıların boğazlardan geçiş hakkı doğacak ve Türkiye savaş zamanlarında dahi boğazları kapatma yetkisini kaybedecektir.

Kanal İstanbul projesi Türkiye'nin güvenliği açısından risk oluşturmakta, Türkiye'nin bu riski almaması ve Montrö Sözleşmesini sona erdirecek her türlü eylemden kaçınması gerekmektedir.

b. Ramsar Sözleşmesi

1971 yılında Ramsar (İran) kentinde sulak alanların ve bu alanlardaki biyolojik çeşitliliğin korunması amacıyla imzalanan Ramsar Sözleşmesine Türkiye 1994 yılında taraf olmuştur. 17.05.1994 tarih ve 21937 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe giren Ramsar (Özellikle Su Kuşları Yaşama Ortamı Olarak Uluslararası Öneme Sahip Sulak Alanların Korunması) Sözleşmesi uyarınca Türkiye, sınırları dâhilinde bulunan bütün sulak alanlarının doğal yapısını ve ekolojik dengesini korumayı, geliştirmeyi uygun bir şekilde yönetmeyi taahhüt etmektedir.

Söz konusu sözleşmeden doğan yükümlülüklerin yerine getirilmesi amacıyla 2002 yılında Sulak Alanların Korunması Yönetmeliği uygulamaya koyulmuştur. Bu kapsamda ilan edilmiş 14 adet Ramsar Alanı ve 135 adet Ramsar olma potansiyeline sahip “uluslararası öneme sahip sulak alan” bulunmaktadır. Projeden etkilenen Küçükçekmece Gölü ve Terkos Gölü uluslararası öneme sahip sulak alanlar arasındadır.

Buna karşın Ramsar Sözleşmesinin 4.maddesinde “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.” denilmektedir. Bu bağlamda, sözleşmeye göre taraflar Ramsar alanı statüsünde olan ve olmayan tüm sulak alanlarda koruma bölgeleri oluşturarak bu alanların ve su kuşlarının korunmasına yönelik gerekli tedbirleri almakla sorumludur.

Ülkemizde uluslararası öneme sahip sulak alanlardan en az birinin tamamen ortadan kalkması, sulak alan niteliğini yitirmesi ve buralardan barınma, üreme ve yaşama imkanı bulan on binlerce su kuşunun bir yaşam alanından daha mahrum kalması anlamına gelmektedir. Bu durum, taraf olduğumuz birçok sözleşmeye olduğu gibi Ramsar Sözleşmesiyle ilgili taahhütlerimize de aykırıdır.

c. Birleşmiş Milletler Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi

Rio de Janerio (Brezilya) kentinde 1992 yılında gerçekleştirilen BM Çevre ve Kalkınma Konferansı’nda imzalanan BM Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi ile biyolojik çeşitliliğin korunması, bileşenlerinin sürdürülebilir kullanımı ve genetik kaynakların kullanımından doğan faydanın adil ve eşit paylaşımı amaçlanmaktadır. Türkiye bu Sözleşmeyi 1992’de imzalamış, 29 Ağustos 1996 tarih ve 4177 sayılı Kanun ile onaylanarak yürürlüğe girmiştir.

Birleşmiş Milletler Şartı ve uluslararası hukuk ilkeleri uyarınca Devletler, kaynaklarını kendi çevre politikaları doğrultusunda kullanma egemen hakkına sahiptirler ve kendi yargı yetkileri veya kontrolleri dahilindeki faaliyetlerin, diğer Devletlerin çevrelerine veya ulusal yargı yetkilerinin sınırları dışındaki alanların çevrelerine zarar vermemesini de sağlamakla yükümlüdürler.

Sözleşmeye göre taraflar;

- Biyolojik çeşitliliği üzerinde önemli olumsuz etkide bulunması muhtemel olan, kendi yargı yetkisi veya denetimi kapsamındaki faaliyetlerle ilgili bildirim, bilgi alışverişi ve istişareleri karşılıklılık esasına göre geliştirecektir.
- Biyolojik çeşitlilik için ciddi bir tehdit ya da tehlike oluşturan ya da oluşturabilecek bir durumun ortaya çıkması halinde etkilenmesi muhtemel Devletleri derhal bu tehlike veya zarardan haberdar edecek ve bu tehlike veya zararı önleyici veya en aza indirici girişimlerde bulunacaktır.
- Biyolojik çeşitlilik için ciddi ve tehlike arz eden olaylara veya faaliyetlere acilen karşılık verecek ulusal düzenlemelerin yapılmasını sağlayacak, bu tür ulusal çabaları tamamlamak ve (uygun olduğu ve ilgili Devletler veya bölgesel ekonomik bütünleşme örgütleri tarafından kabul edildiği takdirde) müştereken beklenmedik hal planları oluşturmak üzere uluslararası işbirliğini teşvik edecektir.

Bu doğrultuda Rezerv Alan Çevre Düzeni Plan Değişikliği (2019) kapsamında biyolojik çeşitliliğe ve biyolojik kaynaklara vereceği tahmin edilen zararların sözleşme çerçevesinde bilimsel olarak değerlendirilmesi, önlenmesi veya azaltılması ve bu konularda diğer taraf ülkelerle işbirliği yapılması gerekmektedir, ancak böyle bir değerlendirmenin yapılmadığı görülmektedir.

Plan raporunda öngörülen kararlarla ortaya çıkabilecek biyolojik çeşitliliğe yönelik olası tehdit ve tehlikeler değerlendirilmemekte ve alınması gereken tedbirlere yer verilmemektedir. Sözleşmeye taraf olan ülkelerle bir işbirliğinden de bahsedilmemektedir.

Rio Sözleşmesinin önemli özelliklerinden biri "ihtiyat" ilkesidir. Bu ilke, AB müktesebatı dâhil, Türkiye'nin taraf olduğu hemen hemen bütün uluslararası sözleşmelerde (Biyolojik Çeşitlilik Sözleşmesi, İklim Değişikliği Sözleşmesi, vs) yer almaktadır. Bu ilkenin başlangıç noktası; bilimsel belirsizliğin kabul edildiği durumlarda, çevreyi koruma konusunda gerekli önlemleri alma zorunluluğunun kabul edilmesidir. Yani çevrenin korunması için önleyici önlemler sadece bilimin gerekli bulguları sağladığı durumlarda değil, sağlanamadığı durumlarda da alınmaktadır. Bu ilke, İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nin verebileceği çevresel zararlar bilimsel olarak kesin olmasa bile projenin yapılmamasını gerektirmektedir. Ayrıca çevreye zarar vermeyeceğine dair ispat yükümlüğü de faaliyeti yapmak isteyen tarafa düşmektedir.

d. Bükreş Sözleşmesi

Karadeniz'de yaşanan çevre sorunlarına yönelik olarak 1992 yılında Karadeniz ülkeleri tarafından Bükreş (Romanya) kentinde "Karadeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunması Sözleşmesi" imzalanmış ve Türkiye'de bu sözleşme 1994 yılında yürürlüğe girmiştir.

Sözleşme ile Türkiye dahil tüm taraf ülkeler deniz çevresinin korunmasına ilişkin uluslararası yükümlülüklerini yerine getirmekten sorumludurlar. Taraflar, Karadeniz'in deniz çevresinin korunması amacıyla kirliliğin önlenmesi, mevcut kirliliğin azaltılması ve meydana gelen kirliliğin kontrolü için koşullara göre tek tek veya birlikte bu Sözleşmenin hükümlerine ve uluslararası hukuka uygun her tedbiri alacaklardır.

Bu çerçevede Türkiye, Kanal İstanbul'un inşaat sürecinde ve sonrasında Karadeniz'e getireceği kirlilik ve çevresel zararlara karşı önlem almakla sorumludur. Ayrıca uluslararası hukukun temel kurallarından biri olan "başka ülkenin çevresine zarar vermeme" ilkesini yerine getirmekle yükümlüdür. Kanal İstanbul, Karadeniz ülkelerine vereceği zararlardan da sorumlu tutulacaktır. Hem uluslararası hukuk ilkelerine hem de Sözleşmeye göre komşu ülkeler birbirleriyle istişare içinde hareket etmek zorundadır. Sözleşmede "Kendi yetki ve kontrolleri altında gerçekleştirilen faaliyetlerin ciddi bir kirlenmeye veya Karadeniz deniz çevresinin belirgin bir biçimde zararlı bir değişikliğe uğramasına neden olabileceğine dair mantıki bir dayanakları olması halinde, Akit Taraflar, bu tür faaliyetlere başlamadan önce ilgili tüm bilgilere ve izleme verilerine dayanarak bu faaliyetlerin muhtemel etkilerini irdelleyecekler ve bu irdelenmenin sonuçlarını Komisyona ileteceklerdir." hükmü yer almaktadır. Bu nedenlerle, Türkiye'nin Karadeniz ülkelerine danışmadan, bilgi vermeden ve teknik işbirliği yapmadan tek taraflı olarak Kanal İstanbul projesine girişmesi hukuki yükümlülüklerine aykırı nitelik taşımaktadır.

Bükreş sözleşmesine ek olarak Karadeniz çevresinin korunması konusunda ayrı yükümlülükler getiren protokoller bulunmaktadır.

- Karadeniz Deniz Çevresinin Kara Kökenli Kaynaklardan Kirlenmeye Karşı Korunmasına Dair Protokol (1992)
- Karadeniz Deniz Çevresinin Petrol ve Diğer Zararlı Maddelerle Kirlenmesine Karşı Acil Durumlarda Yapılacak İşbirliğine Dair Protokol (1992)
- Karadeniz Deniz Çevresinin Boşaltmalar Nedeniyle Kirlenmesinin Önlenmesine Dair Protokol (1992)

- Karadeniz Bölgesi'nde Biyoçeşitlilik ve Peyzajın Korunması Protokolü (2002)

Taraf olduğumuz söz konusu protokollerde yükümlülüklerimiz bulunmaktadır. Özellikle Karadeniz Bölgesi'nde Biyoçeşitlilik ve Peyzajın Korunması Protokolü konuyla ilişkisi açısından önem taşımaktadır. Bu protokolde; Karadeniz ekosistemini iyi bir ekolojik durumda ve peyzajını uygun şartlarda muhafaza etmek ve biyolojik kaynakları zenginleştirmek için Karadeniz'in biyolojik ve peyzaj çeşitliliğini korumak, muhafaza etmek ve sürdürülebilir şekilde yönetmek amaçlanmaktadır. Bu kapsamda taraf ülkelerin almaları gereken tedbirler şu şekilde tanımlanmıştır;

- Protokolün kapsadığı alanlarda bulunan türlerin gelişmeye müsait bir durumda muhafazası ve doğal yaşam ortamlarının (habitatların) bozulmaması,
- Yüksek biyolojik çeşitlilik ve peyzaj değeri olan ve daha önceden zarar görmüş alanların rehabilitasyonu ve geri kazanılması,
- Doğal, tarihsel, kültürel ve estetik açılardan yüksek değere sahip peyzaj alanlarının iyi duruma getirilmesi ve bu durumda muhafaza edilmesi.

Taraflar ayrıca biyolojik çeşitlilik ve doğal peyzajların korunması ve sürdürülebilir kullanımında doğrudan veya yetkili uluslararası kurumlar ile işbirliğine girerek bu Sözleşmenin diğer protokolleri ile uyum içinde hareket etmeyi taahhüt etmektedir. Ancak, Bükreş sözleşmesi ve ilgili protokoller açısından hukuki yükümlülüklerin yerine getirilmediği görülmektedir.

e. Barselona Sözleşmesi

1976 yılında Barselona (İspanya) kentinde imzalanan "Akdeniz'in Kirlenmeye Karşı Korunmasına Ait Sözleşme" ve protokolleri gözden geçirilerek güncelleştirilmesi sonucunda 1995 yılında yeniden imzaya açılan "Akdeniz'in Deniz Ortamı ve Kıyı Bölgesinin Korunması Sözleşmesi" Türkiye'de 2002 yılında yürürlüğe girmiştir.

Taraflar, bu Sözleşme'nin ve katılmış oldukları yürürlükteki Protokollerinin hükümlerine uygun olarak Akdeniz Alanı'nın kirliliğini önlemek, azaltmak, bu kirlilikle deniz ortamında mücadele etmek ve mümkün olan en yüksek düzeyde ortadan kaldırmak ve bu Alan'daki deniz ortamını Alan'ın sürdürülebilir kalkınması sürecine katkıda bulunacak şekilde korumak ve iyileştirmek için bireysel veya ortaklaşa tüm uygun önlemleri almakla yükümlüdür.

Barselona Sözleşmesinde ayrıca uluslararası çevre hukukunun önemli ilkelerinden biri olan "ihtiyatlılık ilkesi" benimsenmekte ve Tarafların olanakları çerçevesinde, ciddi veya geri dönüşümü olmayan zarar tehdidi karşısında tam bilimsel kesinliğin oluşmamasının çevresel bozulmayı önlemek için maliyet-etkin önlemlerin ertelenmesine bir neden olarak gösterilmemesini sağlayan tedbirlilik ilkesini uygulayacakları belirtilmektedir. İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği ve Su Yolu kararlarının verebileceği zararlar konusunda bilimsel şüphelerin bulunması, söz konusu projenin ihtiyatlılık ilkesi doğrultusunda yapılmamasını gerektirmektedir.

Sözleşmeye göre taraf ülkeler, Akdeniz çevresinde kirliliği önlemek, azaltmak ve mümkün olan en yüksek düzeyde ortadan kaldırmakla yükümlüdürler. Su Yolunun sebep olacağı ciddi çevre sorunları dikkate alındığında bu yükümlülüğün yerine getirilmediği görülmektedir.

Deniz ortamı üzerinde önemli olumsuz etkiye yol açma ihtimali olan önerilmiş etkinlikler için çevresel etki değerlendirmesi yapma yükümlülüğünü kabul edeceklerdir. Diğer Devletlerin deniz ortamları veya ulusal yargı yetkisi sınırları ötesindeki alanlar üzerinde önemli olumsuz etkisi olma ihtimali bulunan kendi yargı yetkileri veya kontrollerine giren etkinliklere ilişkin çevresel etki değerlendirmesi işlemlerinde iki veya daha çok Devlet arasında, bildirim, bilgi değiş tokuşu ve danışma temelinde, işbirliğini destekleyeceklerdir. Ancak, söz konusu Su Yolu için böyle bir işbirliği ve bilgi alışverişi yapılmamıştır.

Taraflar, Sözleşme'nin coğrafi kapsamına giren alandaki biyolojik çeşitliliği, ender rastlanan veya hassas ekosistemleri ve aynı zamanda ender rastlanan, tükenen, tehdit altındaki ya da tehlikeye düşmüş yabancı bitki ve hayvan türlerini ve bunların yaşama ortamlarını korumak ve saklamak amacıyla tüm uygun önlemleri almaları yükümlüdür. Buna karşın, plan kararları ile biyolojik çeşitliliğin korunmadığı, söz konusu türlerin yaşamlarının tehlikeye atıldığı görülmektedir.

f. Bern Sözleşmesi

1979 yılında Bern (İsviçre) kentinde imzalanan “Avrupa'nın Yaban Hayatı ve Doğal Yaşama Ortamlarının Korunması Sözleşmesi” Türkiye’de 1984 yılında yürürlüğe girmiştir.

Sözleşmenin amacı; yabancı flora ve faunayı ve bunların yaşama ortamlarını muhafaza etmek, özellikle birden fazla devletin işbirliğini gerektirenlerin muhafazasını sağlamak ve bu işbirliğini geliştirmektir. Bu kapsamda, nesli tehlikeye düşmüş ve düşebilecek türlere, özellikle göçmen olanlarına özel önem verilmektedir.

Taraflar, yabancı flora ve fauna ile doğal yaşama ortamlarının, nesli tehlikeye düşmüş ve düşebilecek türlerin, endemik türlerin ve tehlikeye düşmüş yaşama ortamlarının Sözleşmeye uygun olarak muhafazası amacıyla ulusal politikaların geliştirilmesini ve planlama ve kalkınma politikalarını saptarken ve kirlenme ile mücadele önlemleri alırken, yabancı flora ve faunanın muhafazasına özen göstermeyi taahhüt etmektedir.

Yaşam ortamlarının korunması maddesi kapsamında taraflar;

- Yabancı flora ve fauna türlerinin yaşama ortamlarının, sözleşme ekinde kesin koruma altına alınan ve yok olma tehlikesi altında bulunanların doğal yaşama ortamlarının muhafazasını güvence altına almak,
- Planlama ve kalkınma politikalarını saptarken, önceki paragraf uyarınca korunan sahaları her türlü tahribattan uzak tutmak,
- Sözleşmenin ek listelerinde belirtilen göçmen türler için önem taşıyan ve kışlama, toplanma, beslenme, üreme veya tüy değiştirme yönünden göç yollarına uygun ilişki konumunda bulunan sahaları özel dikkatle korumak ile yükümlüdür.

Türlerin korunması maddesi kapsamında taraflar;

- Sözleşmenin I numaralı ek listesinde belirtilen yabancı flora türlerinin özel olarak korunmak, bu bitkilerin kasıtlı olarak koparılması, toplanması, kesilmesi veya köklenmesini yasaklamak

- Sözleşmenin II numaralı ek listesinde belirtilen yabani fauna türlerinin özel olarak korumak ve bu türler için rahatsız etme, zarar verme, yakalama, alıkoyma, öldürme ve ticaretini yapmayı yasaklamak ile sorumludur.

Göçmen türlere ilişkin özel hükümler kapsamında taraflar;

- 4, 6, 7 ve 8inci maddelerde belirtilen önlemlere ek olarak II ve III numaralı ek listelerde belirtilen göçmen türlerden, yayılım alanı kendi topraklarına girenlerin korunması yönündeki çabalarında eşgüdüm sağlamak,
- 7nci maddenin 3 a paragrafı uyarınca tayin edilmiş bulunan ava kapalı sezonlar ve/veya işletmeyi düzenleyecek diğer esasların III numaralı ek listede belirlenen göçmen türlerin gereksinimlerini karşılamak yönünden yeterli ve uygun biçimde düzenlenmesini sağlamak ile yükümlüdür.

Ancak İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği göçmen türlerin kitleler halinde olumsuz etkileyecektir. Yaşam alanları ortadan kaldırılması, konaklayacak habitatları kalmayan popülasyonların neslini tehlikeye atacaktır.

Türkiye, kuş varlığı bakımından Avrupa'nın birçok ülkesinden daha zengin olup, ülkemizde rastlanan kuş türü sayısı 450'yi aşmakta ve Batı Palearktik bölgenin en önemli göç yollarından bazıları ülkemizden geçmektedir. Göç eden kuşlar, enerjilerini verimli kullanmak için mümkün olduğunca termal akımlardan faydalanmakta, geniş su kitlelerini aşmak zor olduğundan uzun deniz uçuşlarından kaçınmaya çalmakta, kıyı kenarlarını izleyerek ve denizlerle karaların birbirine en çok yaklaştıkları bölgelerden geçmeyi tercih etmektedir. Bu bölgelerden biri olan İstanbul Boğazı'nın iki tarafındaki kara parçaları çok önemlidir. Küçük Orman Kartalı'nın (*Aquila pomarina*) neredeyse tüm popülasyonu ve leyleklerin (*Ciconia ciconia*) çok büyük bir kısmı (400 bin) İstanbul Boğazı üzerinden göç etmektedir. Su kuşları ile ötücü kuşlar da bu rotayı izlemektedirler. Özellikle Terkos Gölü ve Belgrad Ormanı gibi yerler bu rotalar üzerindeki önemli istasyonlardır. İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nde alan kullanımında önemli değişikliklere yol açan kararlar, göç eden kuşları barınma olanağından, burada yaşayan kuşları da üreme olanağından yoksun bırakacaktır. Bu durum, bölgedeki yerli ve göçmen kuşların Bern Sözleşmesi gereği korunacağına ilişkin taahhütlerimize aykırıdır.

Söz konusu planın doğa üzerindeki etkileri arasında en önemlisi habitatların (doğal yaşam ortamlarının) parçalanmasıdır. Su Yolu ile bir ada haline gelecek olan İstanbul'un Avrupa yakasındaki doğal alanlar (ormanlar ve diğer doğal ekosistemler) yeni havalimanı, köprü ve bağlantı yolları ile onlarca küçük parçaya bölünecektir. Habitatların parçalanarak daralması, canlıların daha küçük alanlarda yaşamaya zorlanması anlamına gelmektedir. Bu durumda, üreme ve hareket alanları daralmakta, beslenme ve suya ulaşma imkânları güçleşmektedir.

Avrupa Konseyi üyesi sıfatıyla Bern Sözleşmesi'nin Daimi Komitesinde ülkemiz de temsil edilmekte ve sözleşme kapsamındaki tür ve habitatları tehdit eden bu tür uygulamaların Daimi Komitede savunulması gerekmektedir. Sözleşmeye göre akit taraflar arasında ortaya çıkabilecek anlaşmazlıklarda başkaca bir yöntem önerilmemişse hakemlik müessesesi devreye girmektedir. Herhangi bir Avrupa Konseyi üyesi devletin, anlaşmayı ihlal ettiğimiz gerekçesiyle konuyu hakeme götürmesi muhtemeldir. Bu durum, Avrupa İnsan Hakları Mahkemesi kararları gibi, ülkemiz açısından prestij ve para kaybı

anlamına gelmektedir. Türkiye, sözleşme gereğince, İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nin yaban hayatı ve yaşam ortamlarına verebileceği zararlar konusunda bilimsel değerlendirmeler yapmak, gerekli önlemleri almak ve bu konuda diğer taraflarla işbirliği yapmak durumundadır.

g. BM İklim Değişikliği Sözleşmesi

1992 yılında Rio de Janeiro (Brezilya) kentinde, küresel ölçekte çevre sorunları ile mücadele ve sürdürülebilirlik olgusu arasındaki bağları güçlendirmek hedefindeki Birleşmiş Milletler Çevre ve Kalkınma Konferansı (Rio Zirvesi) sonrasında 21. yüzyıl için yol haritası niteliğinde olan BM Biyolojik Çeşitlilik, BM Çölleşme ile Mücadele ve BM İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmeleri imzaya açılmıştır.

1992 yılında New York (ABD) kentinde imzalanan Birleşmiş Milletler İklim Değişikliği Çerçeve Sözleşmesine Türkiye 2003 yılında katılmıştır. Amaç; atmosferdeki sera gazı birikimlerini, iklim sistemi üzerindeki insan kaynaklı tehlikeli etkiyi önleyecek bir düzeyde durdurmayı başarmaktır. Söz konusu sözleşmeye yönelik olarak sera gazı emisyonlarının azaltılması amacıyla 1997 yılında hazırlanan Kyoto Protokolü Türkiye'de 2009 yılında yürürlüğe girmiştir. Bu kapsamda İklim Değişikliği Sözleşmesiyle ilgili yükümlülüklerimiz kapsamında 2010-2020 yıllarını kapsayan Ulusal İklim Değişikliği Stratejisi ve 2011-2023 yıllarını kapsayan Ulusal İklim Değişikliği Eylem Planı hazırlanarak gerekli eylemler belirlenmiştir.

Sözleşme ile Taraflar, iklim değişikliği nedenlerini önceden tahmin etmek, önlemek veya en aza indirmek ve zararlı etkilerini azaltmak için önleyici önlemler almakla sorumlu kılınmaktadır. Bu çerçevede, ciddi veya önlenemez hasar tehlikesi olan durumlarda, tam bilimsel kesinliğin yokluğu, iklim değişikliğine ilişkin politikalar ve önlemlerin mümkün olduğu kadar etkin maliyetli ve en az harcamayla küresel yarar sağlayacak şekilde olmaları gerektiği de dikkate alınarak, bu önlemlerin ertelenmesine neden olarak kullanılmamalıdır. Bunu başarmak için bu tür politikalar ve önlemler değişik sosyo-ekonomik bağlamları dikkate almalı, kapsamlı olmalı, ilgili tüm sera gazı kaynaklarını, yutaklarını, haznelerini ve uygulamayı kapsamalı ve bütün ekonomik sektörleri ihtiva etmelidir.

İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği ile söz konusu bölgede yapılaşma ve nüfus yoğunluğu artmasıyla sera gazı salınımlarını artacak doğal alanların yok edilmesiyle yutak kapasiteleri azalacak ve söz konusu değişiklikler ısı adalarının oluşmasına ve gazların iklim değişikliğine etkilerinin artmasına yol açacaktır. Ancak Plan raporunda söz konusu sera gazı salınımlarının ne kadar artacağı, yutakların kapasitesinin ne kadar azalacağı ve gazların iklim değişikliğine etkilerinin ne olacağı konusunda bir değerlendirme yapılmamış, alınması gereken tedbir ve önlemlere yer verilmemiş dolayısıyla sözleşmeden doğan sorumluluklar yerine getirilmemiştir.

İklim Değişikliği Sözleşmesi ve Kyoto Protokolünde esas olarak sera gazı salınımının azaltılması ve karbon yutaklarının korunması ve geliştirilmesi vurgulanmaktadır. Türkiye'de 1990-2011 yılları arasında sera gazı emisyonunun %124 oranında arttığı ve hala ciddi sera gazı indirimi yapılamadığı dikkate alındığında, ancak karbon yutakları olan ormanların, sulak alanların ve doğal ekosistemlerin korunması ve geliştirilmesi yoluyla azaltılabilir. Bu şekilde sözleşmedeki yükümlülükler yerine getirilebilir, aksi takdirde İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği gibi doğayı tahrip eden uygulamalar sözleşmeye aykırı niteliktedir.

h. Floransa Sözleşmesi

2000 yılında Floransa (İtalya) kentinde imzalanan Avrupa Peyzaj Sözleşmesi Türkiye’de 2003 yılında yürürlüğe girmiştir. Sözleşmenin amacı; peyzajların korunmasını, yönetimini ve planlanmasını geliştirmek ve peyzaj konularında Avrupa işbirliğini düzenlemektir.

Avrupa Peyzaj Sözleşmesine göre Taraflar

- Peyzajları, yasayla, insanların çevrelerinin önemli bir bileşeni, onların paylaştıkları kültürel ve doğal mirasın çeşitliliğinin bir ifadesi ve kimliklerinin bir temeli olarak tanımak,
- Özel önlemlerle (6.md.) peyzaj korunması, yönetimi ve planlanmasını amaçlayan peyzaj politikaları oluşturmak ve uygulamak
- Genel kamuoyunun, yerel ve bölgesel makamların ve peyzaj politikalarının tanımlanmasına ve uygulanmasına ilgi duyan diğer tarafların katılımını sağlamak için usul oluşturmak
- Peyzajı, bölgesel ve şehir planlama politikalarına ve kültürel, çevresel, tarımsal, sosyal ve ekonomik politikalarına ve aynı zamanda peyzaj üzerinde doğrudan veya dolaylı etkisi olabilecek diğer politikalarına katmak ile sorumludur.

Bu kapsamda tanımlanan özel önlemlerde (6.md.) Taraflar;

- Sivil toplumun, özel örgütlerin ve kamu makamlarının peyzajların değeri, rolü ve bunlarda yapılan değişiklikler konusunda bilinç düzeyini yükseltmek,
- Peyzaj uzmanı yetiştirme ve eğitimi,
- İlgili tarafların etkin katılımıyla ve peyzajlarıyla ilgili bilgiyi geliştirme anlayışıyla, ülkesinin peyzajlarını belirlemek, bunların tipik özelliklerini, bunları dönüştüren güçleri ve baskıları çözümlmek ve değişiklikleri kaydetmek, peyzajları ilgili nüfusun bunlara atfettiği özel değerleri dikkate alarak değerlendirmek,
- Belirlenmiş ve değerlendirilmiş peyzajlar için kamuoyuna danıştıktan sonra peyzaj kalitesi hedeflerini tanımlamak
- Peyzaj politikalarını yürürlüğe koymak için peyzajı korumaya, yönetmeye ve/veya planlamaya yönelik düzenlemeleri uygulamaya koymak ile yükümlüdür.

Söz konusu sözleşmenin getirdiği hukuki sorumlulukların gereği İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği’nin doğal peyzaja getireceği değişikliklerin bilimsel olarak incelenerek korunması için gerekli tedbirler alınması gerekmektedir. Ayrıca peyzaj değerleri ile ilgili paydaşların etkin katılımının sağlanması ve halkın peyzajlara verdiği özel değerlerin tanımlanması konusunda da sorumlulukların yerine getirilmediği görülmektedir.

i. Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunması Sözleşmesi

1972 yılında Paris (Fransa) kentinde imzalanan Dünya Kültürel ve Doğal Mirasın Korunması Sözleşmesi Türkiye tarafından 1983 yılında onaylanmıştır.

Sözleşme; Kültürel ve Doğal mirasın sahip olduğu önem nedeniyle tüm insanlığın dünya mirasının bir parçası olarak muhafazasının gerektiği, herhangi bir parçasının bozulmasının veya yok olmasının, bütün dünya milletlerinin mirası için zararlı bir yoksullaşma anlamına geldiği ve evrensel değerdeki kültürel ve doğal mirasın korunmasının bütün uluslararası bir sorumluluk olduğu düşüncesini benimsemektedir. Bu amaçla, daimi bir temel üzerine ve modern bilimsel yöntemlere uygun olarak, kültürel ve doğal mirasın kolektif korunmasına yönelik etkin bir sistem kuran hükümler sözleşmeyle tanımlanmıştır.

Taraflar, topraklarında bulunan kültürel (1.md.) ve doğal mirasın (2. md.) saptanması, korunması, muhafazası, teşhiri ve gelecek kuşaklara iletilmesinin sağlanmasından sorumludur. Bunun için kaynaklarını sonuna kadar kullanarak ve uygun olduğunda mali, sanatsal, bilimsel ve teknik alanlarda her türlü uluslararası yardım ve işbirliği sağlayarak elinden geleni yapmakla yükümlüdür.

Ayrıca, Sözleşmeye (6.md.) göre, taraf her Devlet, Sözleşmeye taraf olan diğer devletlerin topraklarında bulunan ve kültürel ve doğal mirasa doğrudan veya dolaylı olarak zarar verebilecek kasıtlı önlemleri almamayı üstlenmektedir.

1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğinde rezerv yapı alanı içersinde kalan arkeolojik sit alanlarının “arkeolojik park” olarak korunacağı ifade edilmektedir. Ancak, Bathonea ve Spradon örneklerinde gördüğümüz gibi arkeolojik sit alanlarının sınırları yapılaşma baskısı altında belirlenmiştir. Mevcut sit sınırlarıyla arkeolojik alanların gerçek sınırları arasında uyumsuzluklar vardır. Bu haliyle mevcut sit sınırlarına göre belirlenmiş “arkeolojik park” işlevi bu alanları yapılaşmadan korumak için yeterli değildir.

11. Dava Konusu Plan Değişikliği Türkiye Cumhuriyeti Anayasasına ve İlgili Yasal Mevzuata Aykırılıklar İçermektedir

İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği coğrafyayı değiştirecek ve bölgesel-ülkesel-kıtasal etkilerle büyük çevre sorunları yaratacak kararlar içermektedir.

Anayasanın sağlık hizmetleri ve çevrenin korunması başlıklı 56. maddesine göre herkes, sağlıklı ve dengeli bir çevrede yaşama hakkına sahiptir. Çevreyi geliştirmek, çevre sağlığını korumak ve çevre kirlenmesini önlemek Devletin ve vatandaşların ödevidir. Plan, doğal çevreyi değiştirerek olumsuz etkileyecek, çevre ve tüm canlıların sağlığını bozacak, sağlıklı bir çevrede yaşama hakkı ihlal edilecektir.

Tarım, hayvancılık ve bu üretim dallarında çalışanların korunmasını belirleyen Anayasanın 45. maddesine göre; Devlet, tarım arazileri ile çayır ve meraların amaç dışı kullanılmasını ve tahribini önlemek, tarımsal üretim planlaması ilkelerine uygun olarak bitkisel ve hayvansal üretimi artırmak maksadıyla, tarım ve hayvancılıkla uğraşanların işletme araç ve gereçlerinin ve diğer girdilerinin sağlanmasını kolaylaştırmakla yükümlüdür. Fakat söz konusu plan değişikliğiyle tarım alanların önemli bir kısmına tarım dışı kullanım kararları getirilmekte ve Anayasada tanımlanan bu yükümlülükle uyumsuzluk ortaya çıkmaktadır.

Tarih, kültür ve tabiat varlıklarının korunması kapsamında Anayasanın 63.maddesine göre Devlet, tarih, kültür ve tabiat varlıklarının ve değerlerinin korunmasını sağlamak ve bu amaçla destekleyici ve teşvik edici tedbirleri almakla sorumludur. Ancak, Plan değişikliğinde koruma altındaki sit alanlarının üzerinden ve yakınından geçen Su Yolu ve Yenişehir gelişim kararları kültürel miras üzerindeki zararlı etkilerini dikkate almamakta ve bu değerleri korumaya yönelik bir yaklaşım bulunmamakta dolayısıyla Anayasaya da aykırılık taşımaktadır.

Ormanların korunması ve geliştirilmesi konusunda Anayasanın 169. maddesine göre Devlet, ormanların korunması ve sahalarının genişletilmesi için gerekli kanunları koymak ve tedbirleri almak zorundadır ve bütün ormanların gözetimi Devlete aittir. Devlet ormanlarının mülkiyeti devrolunamaz. Bu ormanlar zamanaşımı ile mülk edinilemez ve kamu yararı dışında irtifak hakkına konu olamaz. Ormanlara zarar verebilecek hiçbir faaliyet ve eyleme müsaade edilemez. Orman niteliğini tam olarak kaybetmiş olan çeşitli tarım alanlarında veya hayvancılıkta kullanılmasında yarar olduğu tespit edilen araziler, şehir, kasaba ve köy yapılarının toplu olarak bulunduğu yerler dışında, orman sınırlarında daraltma yapılamaz. Buna karşın İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği plan kararlarıyla kentin kuzeyinde oluşacak gelişme baskısı orman alanlarına zarar verecektir. Ayrıca, orman alanı plan notunda söz konusu alanların planda değişikliğe gerek kalmadan tahsisinin önünü açılmakta ve bu durum ormanların özel izinlerle farklı kullanımlara tahsis edilmesi kentin geleceği açısından telafisi güç olumsuz etkiler yaratmakta, dolayısıyla Anayasanın ilgili maddesine aykırı olmaktadır.

5403 sayılı Toprak Koruma ve Arazi Kullanımı Kanunun 13.maddesine göre mutlak tarım arazileri, özel ürün arazileri, dikili tarım arazileri ile sulu tarım arazileri tarımsal üretim amacı dışında kullanılamaz. Ancak, alternatif alan bulunmaması ve Kurulun uygun görmesi şartıyla bu arazilerin amaç dışı kullanım taleplerine, toprak koruma projelerine uyulması kaydı ile Bakanlık tarafından izin verilebilir. Bakanlık bu yetkisini valiliklere devredebilmektedir.

Mutlak tarım arazileri, özel ürün arazileri, dikili tarım arazileri ile sulu tarım arazileri dışında kalan tarım arazileri; toprak koruma projelerine uyulması kaydı ile valilikler tarafından tarım dışı kullanımlara tahsis edilebilmektedir.

Mera alanları 4342 sayılı Mera Kanunu hükümlerine tabi olup, Kanun kapsamında usulüne uygun vasıf değişikliği yapılmadan amacı dışında kullanılamaz. Kanunun 14. Maddesi 1. Fıkrasında "Tahsis amacı değiştirilmedikçe mera, yaylak ve kışlaktan bu kanunda gösterilenden başka şekilde yararlanılamaz." hükmü yer almaktadır.

2017 yılında yürürlüğe giren Tarım Arazilerinin Korunması Kullanılması ve Planlanmasına Dair Yönetmeliğin 12. maddesinde "*Arazi kullanımına ilişkin verilen izinler, izin tarihinden itibaren iki yıl içerisinde, tarım dışı amaçlı kullanımlarda planların onaylanmaması, tarımsal amaçlı yapılarda ise ruhsata bağlanmaması durumunda geçersiz kabul edilir. Verilen izinler amacı dışında kullanılamaz. Amacı dışında kullanımın tespit edilmesi halinde, Kanunun 20 ve 21 inci maddelerine göre işlemler yapılır.*" hükmü yer almaktadır.

Yönetmeliğin ilgili maddesine göre verilen tarım dışı amaçlı kullanım izinlerinde planların 2 yıl içerisinde onaylanmaması durumunda görüş geçersiz kabul edilmektedir. Ancak, Plan raporunda "*İl Toprak Koruma Kurulunun 05 Mayıs 2016 tarihli kararıyla ve mülga Gıda, Tarım ve Hayvancılık*

*Bakanlığının 30 Mayıs 2016 tarihli değerlendirme yazısıyla rezerv alandaki tarım arazilerinin, tarım dışı amaçlı kullanılması uygun görülmüştür.” denilmekte, **dolayısıyla planda belirtilen tarım dışı kullanım izninin geçersiz olduğu görülmektedir.***

Planlama alanının mevcut durumda %51'inde tarım ve %8'inde mera alanları bulunmasına karşın, söz konusu plan değişikliğiyle bu alanların önemli bir kısmına tarım dışı kullanım kararları getirilmektedir. Ancak, tarım ağırlıklı alt sektör (tarım, hayvancılık, ormancılık) İstanbul'un gıda ihtiyacı yönünden kendine yetebilen bir kent olabilmesi, yoksullukla mücadele eden dayanıklı bir kent olması ve sağlıklı gıdaya erişiminin sağlanması bakımından kritik bir role sahiptir. Dolayısıyla, İstanbul'un sahip olduğu toprak kaynaklarının tarımsal amaç dışı kullanım kararları kentin ekonomik, çevresel ve sosyal sürdürülebilirliği açısından geri dönüşü olmayan ciddi sorunlara yol açacaktır.

2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu doğrultusunda tescillenen sit alanlarının ve kültür varlıklarının korunması gerekmektedir. İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliğinde Sit alanlarının üzerinden ve yakınından geçen Su Yolunun ve Yenişehir gelişiminin kültürel mirasta yol açacağı zararlara ilişkin hiçbir değerlendirme yapılmamış, bu değerleri korumaya yönelik bir yaklaşım geliştirilmemiş olup, bu durum kanuna aykırıdır.

12. 23.12.2019 Tarihli İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği; Kamu Yararı, Planlama Esasları ve Şehircilik İlkelerine Aykırıdır.

İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği raporunda; “*İstanbul ili Avrupa Yakasında yer alan alanda 2012/3573 ve 2014/6028 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı mülga 644 sayılı (BKK) ile KHK kapsamında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı yetkilendirilmiş, sonrasında söz konusu alan 6306 sayılı kanun kapsamında, olası afet riskini bertaraf etmek üzere yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak amacıyla, Bakanlık Makamı Olurları ile “Rezerv Yapı Alanı” olarak belirlenmiştir. Yeni yerleşim alanları ve çevredeki diğer fonksiyonların bütünü plan raporunda “Yenişehir” olarak anılmaktadır.*” denilmektedir.

Ancak söz konusu plan değişikliği incelendiğinde; afet riskine yönelik kullanılmak üzere rezerv alanı olarak ayrılan söz konusu bölgenin, 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun'da belirtilen tahsis amacından farklı bir şekilde planlandığı görülmektedir. Plan raporunda “*Kanal İstanbul Projesi ile İstanbul Boğazındaki yaşam ve kültürel varlıkları tehdit eden gemi trafiği minimize edilerek, boğazın her iki girişinde yoğun trafiğe maruz kalan gemilere alternatif geçiş imkânı sağlanacaktır. “Kanal İstanbul Projesi” yalnızca bir ulaştırma projesi olmayıp, bayındırlık, tarım, eğitim, istihdam, şehircilik, aile, konut, kültür, turizm ve çevre gibi birçok sektörü ilgilendiren entegre bir projedir.*” denilmektedir. Burada çalışmanın afet riskine yönelik bir rezerv alan yerine öncelikli olarak gemilere alternatif geçiş imkânı sunma önceliğiyle hazırlandığı açıkça belirtilmekte dolayısıyla yetkinin kanunun belirttiği amaçla kullanılmadığı anlaşılmaktadır.

Ayrıca plan değişikliği raporunda; *Mevcut kentsel alanda yer alan nüfusun bir kısmının, kentsel dönüşüm kapsamında bu bölgeye deplase edilmesi amacıyla arazi üretilmesine yönelik çalışmalar alt ölçekli planlarda gerçekleştirilecektir. Ayrıca, kentsel gelişme alanlarında kentsel dönüşüm amaçlı imar hakkı transferi gibi yöntemler geliştirilebilir.*” denmektedir ancak yasa gereği planın asıl yapılaş

amacının bu kapsamda karar ve politikaların geliştirilmesi olması gerekirken böylesine önemli bir konunun çözümü alt öçekli planlara bırakılmış ve plan kararlarında, plan raporunda ve plan uygulama hükümlerinde bu konuya yönelik herhangi bir model geliştirilmemiştir. Söz konusu Plan değişikliğinde önerilen konut alanlarının kentin diğer kesimlerindeki afet riskli alanların dönüşümüne yönelik planlanmadığı ve bu bölgede tasarlanan yapı stokunun mevcut riskli yapıların çözümüne ilişkin olmadığı açıktır. Dolayısıyla Plan değişikliğinde yetkinin kanunun belirttiği amaçla kullanılmadığı görülmektedir.

“2.6.2. Ekolojik Koridorlar” konusunda, Meri Çevre Düzeni Planı’nda “İstanbul’un sürdürülebilir gelişmesi açısından vazgeçilmez öneme sahip ekolojik kuşak ve koridorların ana bileşenlerinin içme suyu havzaları ve orman alanları olduğu, planlama alanı içerisinde ve yakın çevresinde özellikle Büyükçekmece-Terkos arasında kalan alanların Karadeniz ve Marmara Denizi arasında koridor oluşturduğu ve İstanbul’un kentsel alanının ekolojik koridorlarla nefes aldığı vurgulanarak ekolojik koridorları koruyan bir yaklaşım sergilendiği” belirtilmekte olmasına karşın, 2019 tarihli Çevre Düzeni Planı Değişikliği Raporunda *“Ekolojik koridorların kentsel alana ulaştığı yerlerde kentsel yapı yoğunluğu düşük tutulması, belirlenen açık ve yeşil alanlarla birlikte, kentsel tasarım yöntemleri de kullanılarak kentsel hava sirkülasyonunun sağlanması gerekmektedir.”* değerlendirmesi yapılmakta, ancak ekolojik koridorların içme suyu havzaları ve orman alanlarından oluştuğu ve kentsel yapılaşmanın düşük yoğunluklu da olsa bu koridorları olumsuz etkileyeceği, iklim değişikliği de dikkate alındığında kentin yapılaşmış alanlarındaki olumsuz etkisinin daha da artacağı görülmektedir. Plan Raporunda, plan bölgesinde mevcut arazi kullanımı değerlerinde; Yapılaşmış alanlar mevcut arazi kullanım içerisinde % 9.85 gibi çok küçük bir paya sahipken plan değişikliği ile getirilen kruvaziyer, yat limanı, kentsel meskun alan, kentsel gelişme alanı, özel proje alanı, kentsel çalışma alanları; tali merkezler, lojistik bölge, teknoloji geliştirme bölgesi, turizm, sosyal alt yapı alanları gibi fonksiyonlar ekolojik açıdan kent için yaşamsal önemde olan söz konusu bölgelerin gelecekte tamamen yapılaşmaya açılmasına ve yok olmasına neden olacaktır.

“2.6.4. İçme Suyu Havzaları” bölümünde “04.06.2015 tarih 286424 sayılı İSKİ Genel Müdürlüğü’nün yazısı ile planlanan Su Yolu güzergahının Sazlıdere Barajı üzerinden geçmesi ile birlikte içme suyu kaynağı olmaktan çıkacağı belirtilerek Sazlıdere Barajının devre dışı kalması halinde İstanbul Avrupa Yakası su kaynakları potansiyelinin muhafaza edilebilmesi için Sazlıdere Barajının yerine Balaban Barajının (Kırklareli) ve Demirköy Barajının (Kırklareli) içmesuyu amaçlı planlandığı belirtilmektedir. Bununla beraber Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü’nce Karamandere Barajı (İstanbul/Terkos), Hamzalidere Barajı (İstanbul/Büyükçekmece) ve Pirinççi Barajı (İstanbul/Alibeyköy), İSKİ Genel Müdürlüğü’nce Hisarbeyli Barajı (İstanbul/Terkos) planlanma aşamasında olan barajlardır.” denilmektedir. Ancak, kentin mevcut ve gelecek içme ve kullanma suyu ihtiyacına yönelik olarak bir teknik analiz ve değerlendirme yapılmamıştır. Ayrıca mevcut su kaynaklarının yok edilerek yeni kaynaklar oluşturmaya çalışmak çevresel ve ekonomik açıdan anlamlı bir yaklaşım değildir. Yeni barajlar, kaybedilecek Sazlıbosna Su Havzası için alternatif olması yerine su kaynaklarını arttırmak için planlanmalıdır.

“2.6.5. Topografya” bölümündeki “Harita 2.17. Yükseklik Analizi”nde su yolunun Terkos Havzası Kısa Mesafe Koruma kuşağına teğet bir biçimde geçeceği ve havzanın topografyasını bozarak Terkos Havzasının su kapasitesinin azalma tehlikesi ile karşı karşıya olduğu görülmektedir.

Söz konusu plan ile Kuzeye doğru gelişimi yönlendirilen kent makroformu sonucunda Sazlıdere ve Terkos Havzalarının olumsuz yönde etkileneceği; Sazlıdere Havzasının büyük bir kısmının yok olacağı net olarak belirlenirken Terkos Havzasının ise tuzlanma riskinin taşıdığı ÇED raporunda açıklanmıştır.

“2.6.6.1 Yerleşime Uygunluk Analizi” bölümündeki bilgiler mevcut duruma göre aktarılmış, Su Yolu Projesiyle bahsedilen önemli alanlarla ilgili hangi değişikliklerin olabileceği belirtilmemiş, mevcut yapıdaki bu değişimlerle oluşabilecek risklere karşı alınması gereken tedbirler konusuna değinilmemiştir.

“2.6.6.2. Zemin Durumuna Göre Depremsellik Analizi” bölümünde verilen deprem bölgeleri haritasına göre Su Yolu Projesinin yaklaşık olarak yarısı 1. ve 2. Derece deprem bölgesinde kalmakla birlikte söz konusu Su Yolundaki deprem riskine ilişkin bir değerlendirme yapılmamaktadır.

“2.6.6.3 Meskun Alanlar İçin Depremsellik Analizi” plan bölgesinin Su Yolu’nun açılmasıyla birlikte organik bağın kopacağı dikkate alınmadan hazırlanmış ve bu yapay müdahalenin riskli bölgelerde nasıl bir etki yaratacağı göstergelerle değerlendirilmemiştir. Kanalin afet risk yönetimine etkisi yok sayılmıştır.

“2.7 Su Yolu Projesine Yönelik Araştırmalar” bölümünde Su Yolu projesi için 5 alternatif arasından bir değerlendirme yapılmış, ancak Su Yolu projesine ihtiyaç olup olmadığına dair bir inceleme yapılmamıştır. Projenin yapılıp yapılmamasının fayda-maliyet analiziyle kamu yararı bakımından değerlendirilmesi yapılmamıştır. Bunun yerine, alternatifler arasından seçim yapılmasına yönelik kriterlerle değerlendirme yapılmıştır.

Güzergahların kıyaslanmasında “kente su temini bakımından taşıdığı önem göz önüne alındığında Büyükçekmece Gölü’nün, mevcut hali ile korunmasının gerekli olduğu düşünüldüğü ve Büyükçekmece – Karacaköy seçeneğinin bu yönden uygun olmayacağı” ancak “*Küçükçekmece-Sazlıdere-Durusu Güzergah*” seçeneğinin mevcut ulaşım ağının bütünlüğünün bozulmaması, mevcut ulaşım alt yapısına katkı, teknik kolaylık ve maliyet yönünden diğer tüm seçeneklere nazaran avantaj sağlayacağı” şeklinde raporlanmıştır. Raporun devamında “*çevresindeki yerleşimlerin artması ile İstanbul’da en hızlı kirlenen baraj gölleri arasında (Alibey Barajı, Elmalı Barajı, Sazlıdere Barajı, ...) Sazlıdere Barajı’nın 3. sırada yer aldığı ve su yolu projesi ile Sazlıdere Barajı’nın iptal edileceği*” belirtilmiştir.

Değerlendirmelerde doğanın zarar görmesinin finans açısından bir ifadesinin olamayacağı esası dikkate alınmamış ve inşaatların daha az masrafla nasıl yapılabileceğine odaklanan bir yaklaşım benimsenmiştir. Küresel ölçekteki iklim krizi ve artan çevre sorunlarıyla, su krizi ve su hakkıyla ilgili Birleşmiş Milletlerin, 2050 yılı itibarıyla dünya genelinde ciddi biçimde temiz su sıkıntısı yaşayacağı konusundan uyarıları da dahil olmak üzere bu konuda yapılan hiçbir bilimsel çalışma dikkat alınmamış, kentlilerin su hakkı tehlikeye atılmıştır. Kamu yararı açısından mevcut su kaynaklarını iptal etmek yerine, kirlenmekte olan kaynaklara yönelik ne tür tedbirlerin alınabileceği ve nasıl korunacağına dair planların yapılması asıl önceliklidir.

Su Yolu Projesinin ana amacının “*mevcut gemi trafiğinin, İstanbul Boğazı’nın yanı sıra oluşturulacak bir su yolu ile, gelecekteki miktar ve gemi özelliklerindeki değişimlerde nazara alınarak Karadeniz’den Marmara Denizi’ne geçişinin hızlı, güvenli ve ekonomik olarak sağlanması, İstanbul Boğaziçi’ndeki yoğun gemi geçiş trafiğinden kaynaklanan çok yönlü sorunların çözülmesi*” olduğu

belirtilmektedir. Ancak uzmanların bu konuda Su Yolu projesinden gemilerin geçişinin kanalın doğal Boğaza kıyasla daha dar olması ve yapısı sebebiyle daha uzun sürede geçişle daha masraflı olduğu için tercih edilemeyeceği ve uluslararası anlaşmalar neticesinde hiçbir geminin kanaldan geçmeye zorlanamayacağı nedeniyle planın amacı karşılamayacağına ilişkin görüşleri dikkat alınmamıştır. Dünyada örnekleri olan yapay su yollarının, o bölgelerdeki doğal yollara kıyasla erişim süresini kısaltan projeler oldukları için tercih edildikleri ancak bu projede gemilere avantaj sunacak bir kısa yolun söz konusu olmadığı görülmektedir.

Ayrıca, dünya genelinde su yolu projelerinin maliyetlerinin fizibiliterinde öngörülmeşen şekilde arttıkları ve maliyetlerin hala artmaya devam ettikleri de değerlendirilmemiştir. Tüm boyutlarıyla birlikte kapsamlı bir değerlendirme yapılmadan, sadece inşaat yapımı kriterlerine göre bu beş güzergahın amacı karşılamaya uygun olarak yorumlanması teknik açıdan eksik ve sorunlu bir yaklaşımdır.

Su Yolu projesinin Marmara Denize etkileri göz önüne alınmamıştır. Bu konuda TÜBİTAK MAM Çevre ve Temiz Üretim Enstitüsünün Kasım 2019 tarihli Kanal İstanbul Projesi ÇED Raporuna İlişkin Görüş Raporu'nda; öneri su yolunun yapımı sürecinde tarama ve döküm faaliyetinin yaratacağı çevresel etkilerin olumsuz sonuçlarına ilişkin ayrıntılı bilimsel araştırmaların yapılmadığı ve bu etkilerin önlenmesine yönelik tedbirlerin araştırılmadığı ifade edilmiştir. Söz konusu plan değişikliğinde TÜBİTAK tarafından verilen bilimsel resmi görüşün dikkate alınmadığı görülmektedir.

Yüksek miktarda malzemenin çıkarılmasının planlandığı projede, kirlilik yüklerinin tahminini ve dağılımını ortaya koyacak bir model ile ekosistem bileşenlerine yaratacağı risklerin bilimsel değerlendirilmesinin deniz bilimci uzmanlar tarafından yapılması gerekmektedir.

Kanal derinliği yaklaşık 22m planlanan Su Yolunda Karadeniz'den Marmara'ya Boğazdaki iki tabakalı akış rejiminden farklı olarak tek tabakalı su akışı olacaktır. Akdeniz suyu ile içeriği seyrelemeden tümüyle Karadeniz kökenli besin ve organik maddece zengin sular Marmara Denizine kısa sürede ulaşacaktır. Marmara Denizi'nin bütüncül ekosisteminin sürekli ek baskıları kaldıracak bir durumda olmadığı uzmanlarca kabul edilmektedir.

Boşaltılacak malzemenin Küçükçekmece Gölü gibi uzun süre endüstriyel ve evsel kirlilik baskısına maruz kalmış kapalı bir ortama gelecek olması, yüksek ağır metal ve organik kontaminant içerikleri nedeniyle, Marmara deniz su kolonu ve dip canlıları açısından akut ve kronik etkilere yol açma riski taşımaktadır.

Küçükçekmece Göl-Kanal kazıması sırasında sedimanda birikmiş kirli malzemenin akıntı ve rüzgar etkisiyle Marmara Denizine taşınması söz konusu olacağından, tarama operasyonu sırasında da tarama bölgesinde ve gölden akıntılarla taşınacak yüzen ve çözünmüş besin iyonları, metallerin ve organik maddenin özellikle tarama bölgesi ve yakın çevresinde Marmara denizi kıyısai alanında kirlilik etkisi yaratacaktır.

“2.8. Demografik Yapı” bölümünde kullanılan 2014 yılı verileri alanın güncel nüfusunu yansıtmamakta olup, güncel nüfus değerleri belirtilen rakamların üzerindedir. Yine, “2.9. Ekonomik Yapı” bölümünde kullanılan 2013 yılı sanayi sektörü verileri ve 2009 yılı tarım sektörü verileri de alanın güncel durumunu yansıtmamaktadır. Güncel verilerle hazırlanmamış planlama çalışmasının sağlıklı sonuçlar ortaya çıkarması mümkün görünmemektedir.

"2.10.1.1 Bölgenin Ulaşım Altyapısının Tespiti" bölümünde güncel veriler üzerinden analiz yapılmamıştır. Su Yolu projesinin kent dışı bağlantıları ve kent içi ağları açısından karayolu ulaşımına, raylı sistem yatırımları başta olmak üzere tüm ulaşım yatırımlarına etkisinin ne olacağı, ilave maliyeti ve olası riskleri ve alınması önerilen tedbirleri konuları değerlendirmemiştir. Su yolu ile kentin organik bağı kopacaktır; 7 adet köprü ve ilave yaya köprüleri ile sağlanacak ulaşım, altyapı yatırım ve bakım maliyetini de artıracak, bununla birlikte ana arterlerde yığılmalara ve trafik sıkışıklığı gibi mevcut ulaşım sorunlarının daha da artmasına yol açacaktır.

"2.12 Sit Alanları" bölümünde plan sınırlarındaki sit alanlarından genel hatlarıyla bahsedilmiş ve su yolunda kalan sitlerle ilgili olarak da bir değerlendirme yapılmamıştır. Plan genelinde de Su Yolunun üzerinden geçtiği ve etkilediği sit alanlarına ilişkin hiçbir değerlendirmeye, tedbire veya karara rastlanmamıştır.

"3. Sentez" bölümünde plan kararları yönlendirmek üzere eğilimi ve sorunları ortaya koymak, bütüncül değerlendirme yapmak ve Su Yolunun olası etkilerini ve risklerini ortaya çıkarmak açısından yeterli bir sentez çalışması yapılmadığı görülmektedir. Kentin organik yapısını bölen Su Yolunun etkisi hesaba katılmamıştır.

"Doğal eşikler açısından planlama alanının kuzeyinde yoğun yapılaşmanın önerilmesinin uygun olmadığı" belirtilmiştir. Ancak alanın kuzeyi düşük yoğunlukla da olsa gelişmenin önerilmemesi gereken bir alandır. Ayrıca Planda getirilen fonksiyonlar kuzeydeki doğal eşikler açısından korunması gereken alanlara da zaman içinde bir gelişme baskısı yaratacaktır.

Sit alanlarının sorunlarına yönelik bir sentez çalışmasının olmadığı ve sit alanlarının üzerinden geçen Su Yoluna ilişkin olarak bir değerlendirme çalışmasının da yapılmadığı görülmüştür.

Ulaşım sentezi olarak belirtilen kısımda Su Yolu dikkate alınmadan mevcut bağlantıların neler olduğu belirtmektedir. Ancak alanın ulaşım sorun ve ihtiyaçlarına yönelik bir sentez çalışması bulunmamaktadır.

Su Yolu üst ölçekli yatırımlarla oluşacak eşikler kapsamında değerlendirilmesi teknik açıdan doğru bir yaklaşım değildir. Su Yolu bu planın bir kararı değil de plana girdi teşkil eden ve sadece bu bölgeyi etkileyecek bir yapay eşik verisi ve bir kurum görüşü gibi belirtilmiştir. Buna yönelik olarak raporda; "Su Yolu'nun varlığı Çevre Düzeni Planı Değişikliği Çalışmasını, plan kararlarını yönlendiren önemli bir yapay eşik olarak etkilemektedir" denilmektedir. Ancak söz konusu Su Yolunun etkisinin yapay bir eşğin çok ötesindedir; ekonomik, çevresel, sosyal ve politik boyutlarda kentsel, bölgesel ve ulusal ölçeklerde çok önemli olumsuz ve geri dönüşü imkansız doğrudan etkilerinin olduğu bilinmektedir. Buna karşın, söz konusu riskleri dikkate alan bir sentez çalışması yapılmaması plan tekniği açısından ciddi bir eksiklik olarak ortaya çıkmaktadır.

Ayrıca, dolgu alanlarının sentez paftasında (ve bir kısmı planda Kıyı Tesis Alanları olarak) gösterilmesine rağmen olası etkileri açısından değerlendirme çalışmasının yapılmadığı görülmektedir.

"4.1. Amaç ve Planlama İlkeleri" bölümünde Yenişehir'in finans, bilim ve teknoloji, turizm, kongre, fuar, spor, sağlık, ulaşım ve lojistik alanlarında bir merkez olarak geliştirilmesinin planlandığı belirtilmektedir. Ancak İstanbul'un planlama anayasası olarak kabul edilen İstanbul Çevre Düzeni Planı'nda belirtilen kentsel gelişim makroformuna aykırı olarak kuzeyde böyle büyük bir merkezin

geliştirilmeye çalışılması, kentin uzun vadede sürdürülebilir gelişme açısından ciddi sorunlara yol açacaktır.

Plan Raporunda; Yenişehir'in küresel ve bölgesel güç paylaşımında kendisine pay almasının istendiği belirtilmekte ve *"Yenişehir'in küresel ve bölgesel finans konusunda İstanbul'a özgü bir açılım yapabilmesi, hem altyapı başta olmak üzere yeterli gelişmeye, hem de banka ve finans sektörüne getirilmeye çalışılan güven ortamının sağlanmasına bağlıdır. Böylesine zor bir hedefi gerçekleştirmek için uluslararası finans kurumlarının bölgeye gelmesini çekici kılmak gerekmektedir. Yenişehir'in buradaki rolü, yaşam kalitesi ve doğal değerler açısından zengin bir altyapı imkanı ve finans sektörü için yeni olanaklar sunmasıdır."* denilmektedir. Dolayısıyla burada bir finans merkezi geliştirme düşüncesinin bulunduğu ve böyle bir oluşumun finans ve ilgili üst düzey hizmetlerle birlikte kentin kuzeyindeki gelişme baskısını fazlasıyla artırarak kentin doğal ekosistemlerinin zarar görmesine yol açacağı düşünülmektedir.

"4.3. Makroform" bölümünde meri İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın planlama ilkelerine ve makroform öngörüsüne aykırı yapılan üst ölçekli yatırımlar ve Su Yolu projesi doğrultusunda makroformun yeniden ele alındığı ve *"Bu kapsamda; planlama alanı meri üst ölçekli plan ilkeleri ile uyumlu olarak İstanbul içerisinde kuzeye doğru kontrollü gelişimi destekleyen, hassas ekosistemle uyumlu, boğaz geçişlerindeki baskıyı rahatlatan, İstanbul'un kuzeyinde gelişme baskısı altındaki yerleşimlerdeki gelişme baskısını planlı bir şekilde kontrol altına alan bir alt gelişme bölgesi olarak öngörülmektedir."* şeklinde yeni bir makroform öngörüsünün oluşturulduğu belirtilmiştir. Söz konusu plan değişikliği makroform öngörüsünde kuzeye kontrollü gelişimi destekleyen yaklaşımı Meri İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın kuzeye gelişimi kısıtlayan yaklaşımına aykırı nitelik taşımaktadır. Ayrıca, söz konusu plan değişikliğinde yer alan su yolu projesi İstanbul'un coğrafyasını değiştirecek nitelikte bölgesel, ulusal ve uluslararası boyutta etkisi olacak bir projedir.

"5.3.4. Turizme Yönelik Plan Kararları" bölümünde *"İstanbul'u cazip kılarak turistlerin İstanbul'da kalış süresini arttırmak ve tekrar gelmelerini sağlamak İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği'nin turizm ile ilgili bir diğer önceliğidir."* denilmektedir. Bu önceliğin sağlanması için plan değişikliği ile yeni turizm alanları açmak yerine sektörel araştırmalara ve planlamalara odaklanmak daha doğru olacaktır. Meri 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı'nda da söz konusu alanda bulunan korunması gereken hassas ekosistemler nedeniyle yapılaşma baskısı oluşturan turizm kararları getirilmemiştir.

"İstanbul'un özgün doğal değerlerini koruyarak ve güçlendirerek kitle turizmi yerine alternatif turizm türlerinde (kültür odaklı) dünya turizm kentleriyle rekabet eden ve aynı zamanda kentlisiyle de bütünleşen sürdürülebilir turizm yaklaşımı söz konusudur" denilmektedir ancak bu karar plan değişikliğinin kruvaziyer liman önerisi ile çelişmektedir.

Kültür ve turizm alanında paylaşılan veriler 2014 yılının bilgileri olup güncel durumu yansıtmamaktadır. Ziyaretçi sayısındaki artışın sürdürülebilmesi için konaklama kapasitesinin artırılmasının gerektiği belirtilmekle beraber, konaklama kapasitesinde doluluk oranları hakkında bir değerlendirme yapılmadan teknik olarak doğru bir sonuca varılamayacaktır.

"Planlama alanında da turizm potansiyelinin ve mevcut kapasitesinin değerlendirilebilmesi, geliştirilmesi ve Terkos gölüne olabilecek yapılaşma baskısını azaltmak amacıyla planlama alanının

kuzeyinde, kanalın batısında eko turizm alanı, sağlık turizmi alanı ve kanalın doğusunda ise turizm bölgesine ilişkin kullanım kararları oluşturulmuştur." denilmektedir. Sağlık turizmi bölümünde ise "Yenişehir'i sağlık alanında bir cazibe merkezi haline getirerek güçlü bir yöne dönüştürmektir. Bu kapsamda oluşturulması hedeflenen sağlık turizm alanı; kentsel, bölgesel, ulusal ve uluslararası ölçekte hizmet verecek tüm ihtisas dallarını bünyesinde barındıran tam donanımlı hastane, ilgili fakülte ve yüksekokullar, araştırma geliştirme birimleri, sağlıklı yaşam ve rehabilitasyon merkezi, bakımevi gibi yaşam boyu ihtiyaç duyulan her türlü sağlık hizmetini sunabilen entegre sağlık merkezleridir." açıklamaları yer almaktadır. Dolayısıyla bahsedilen sağlık turizmi alanı gelişme baskısını azaltacak bir karar değildir, bu kapsamdaki kullanımlar alanda ciddi bir yapılaşma ve nüfus yoğunluğu getirecek ve havzayı olumsuz yönde etkileyecektir.

"5.3.4.2 Turizm Bölgesi" plan kararlarında Şamlar Tabiat Parkı'nın ve Sazlıdere'nin Su Yolu'ndan geriye kalan kolunun turizm bölgesi olarak planlandığı ve bu alanlarda konaklama tesisleri, ticari birimler, hizmetler, sosyal tesisler ve golf sahaları yer alabileceği belirtilmiştir. Bu kullanımlar bölgenin doğal ve hassas ekosistemini olumsuz etkileyecektir. Özellikle golf sahalarının yer altı sularını kirletici etkileri nedeniyle havza yakınlarında bulunmaması gerekmektedir.

Plan Raporunda fuar ve kongre alanı olarak teknoloji geliştirme bölgesi yakınında bir alanın öngörüldüğü bahsedilmekle birlikte plan paftasında fuar ve kongre alanına ilişkin bir karar gösterilmediği için değerlendirilememiştir.

"5.4.3 Kentsel ve Bölgesel Sosyal Altyapı Alanları" bölümünde Yenişehir ve kent bütününe hizmet edecek donatıların gösterildiği belirtilmiş, ancak alt ölçekleri yönlendirmek üzere bir karara yer verilmemiştir. Burada belirtilen donatılardan Küçükçekmece Nükleer Araştırma ve Eğitim Merkezi'nin plan paftasındaki gösteriminde hata olduğu dikkat çekmiştir. Ayrıca Küçükçekmece Nükleer Araştırma ve Eğitim Merkezine yakın bir yerden geçecek olan kanalın birçok sorunu da beraberinde getirebilecek olması uzmanlar tarafından dile getirilmektedir.

"5.5. Askeri Yasak ve Güvenlik Bölgesi" plan kararında bu bölgelerin askeri alan dışına çıkarılması halinde rezerv yapı alanı olarak kullanılacağı belirtilmektedir. Söz konusu alanların kentlinin ihtiyaçları göz önüne alınarak konut amaçlı kullanılması yerine donatı alanları olarak değerlendirilmesi öncelik taşınmalıdır.

"5.6.1 Ulaşım" plan kararlarının anlatıldığı bölümde ulaşımın ana yaklaşımından bahsedilmiştir ancak bu maddelerde Su yolu ile organik bağı koparılarak parçalanan alanlar arasında bağlantının yeniden kurulması, artacak sorunların çözülmesi ve risklerle baş edilmesine ilişkin bir ana kararın bulunmadığı görülmüştür.

"5.6.1.1.1. Yol Hiyerarşisi" bölümünde belirtilen Terminal kararının kent genelinde bütüncül olarak ele alınarak planlanmasının gerekmesine karşın, bu şekilde kentte bağımsız bir şekilde terminal önerisinin getirilmesi üst ölçekli planlama tekniği açısından sakıncalıdır. Söz konusu Terminal önerisinin plan paftasında orman alanında yer aldığı görülmektedir. Orman alanlarının, Tarım ve Orman Bakanlığı'nın görüşüne göre tanımlandığı belirtilmiştir. Ayrıca ormanların geliştirilmesi ve sınırlarının korunması Anayasa'nın 169. maddesi ile güvence altına alınmıştır. Bu durumda, kentin azalan orman alanlarının bu şekilde tasfiye edilmesi hem Anayasa'ya, hem ilgili Bakanlık'n görüşüne, hem de meri İstanbul Çevre Düzeni Planı ilke ve kararlarına aykırıdır.

"Su Yolu Geçişleri" bölümünde sadece iki yaka arasındaki geçiş için 7 adet köprünün yapılacağı belirtilmektedir. Bunun kararın haricinde, Su Yolunun açılmasından sonra ulaşım sisteminde oluşacak sorunlara, ortaya çıkabilecek risklere karşı hangi tedbirlerin alınacağına yönelik başka bir karar bulunmamaktadır. Ayrıca, olası büyük İstanbul Depreminin gerçekleşmesi durumunda deprem sonrasında yıkımın olduğu alanlara müdahale ve kurtarma çalışmalarına etkisinin neler olacağı konusunun değerlendirilmemesi çok büyük bir eksikliktir. Kentin merkezi iş alanının da içerisinde bulunduğu önemli bir bölümüne karadan doğrudan erişim sağlanamayacak, deprem sonrasında yıkım olan alanlarda ilk 72 saatin kurtarma yapılabilmesi açısından kritik olmasına karşın, sadece köprülerle bağlantının sağlanabildiği bölgede, köprülerin depremin şiddetine bağlı olarak zarar görmesi durumunda müdahaleler gecikecek ve sonuç olarak çok büyük kayıplar yaşanacaktır.

"5.6.1.3.1 Kıyı Tesisleri Alanı başlığı altındaki Yat Limanı" plan kararında yeni yat limanı türleri önerilerinin getirildiği ve bu şekilde İstanbul'un yat turizminden aldığı payının artacağı belirtilmektedir. Ancak bu karara yönelik olarak plan raporu genelinde yat limanı ihtiyacını tanımlayan bir analiz ve değerlendirme bulunmamaktadır.

"5.6.1.3.3. Su Yolu (Kanal)" plan kararında Boğazda deniz trafiğinin arttığı belirtilmesine karşın, uzmanlar tarafından yapılan değerlendirmelerde denizyoluyla nakliye maliyetlerini azaltmak üzere gemi büyüklüklerinde (taşıma kapasitelerinde) artma, gemi trafiğinde ise azalma olduğu görülmektedir. Denizyolu istatistikleri araştırıldığında gemi trafiğinin azalarak 2007 yılında 56.606 gemiden, 2018 yılında 41.103 gemiye düştüğü; tanker sayısının azalarak 2007 yılında 10.054 tankerden, 2018 yılında 8.587 tankere düştüğü ortaya çıkmaktadır. Ceyhan-Bakü Boru Hattı, yeni devreye alınan Türkakımı ve Rusya petrolünü doğrudan Akdenize ulaştıracak olan ve açılması muhtemel Samsun-Ceyhan Boru Hatlarının etkisiyle her geçen yıl boğazlardan geçen tanker sayısı azalmaya devam etmektedir. Bununla birlikte, rapor içerisinde Su Yolu plan kararını destekleyebilecek şekilde gemi trafiğine ilişkin bir analiz bulunmadığı gibi Su Yolu açılmasına ilişkin ihtiyacı tanımlamaya yönelik bir analiz veya senteze rastlanmamıştır.

Plan kararında ayrıca yanıcı ve patlayıcı yük taşıyan deniz araçlarının İstanbul boğazı ve çevresi için büyük bir tehdit oluşturduğu belirtilmekte ve yaşanmış kazalar aktarılmaktadır. Ancak kazaların listesine bakıldığında 1994 yılından itibaren 26 yıldır büyük bir kazanın yaşanmadığı görülmektedir. Bununla birlikte, eğer böyle bir tehdit varsa aynı durumun kentin afet riskli alanlarına yönelik rezerv alan olarak ayrılan bölge için de geçerli olacağı, güvenliği sağlamak üzere kanunla tanımlanan bölgede yönelik böyle bir tehlikeye yol açılmasının ilgili kanun açısından da sakınca oluşturacağı ve Su Yolu ve çevresindeki Su Havzaları, Orman Alanları, Büyük İstanbul Havalimanı, vb. kent geneli için önemli alanlar için de bu tehlikenin geçerli olacağı ortaya çıkmaktadır.

Denizyolu istatistiklerine göre 1982-2018 döneminde kazaya karışan gemilerin %10'unun tanker, %45'inin genel yük gemisi olduğu ve toplam kazaların %71.5'inin kılavuz kaptan almayan gemilerden olduğu görülmektedir. Bu kapsamda, yanıcı ve patlayıcı yük taşımacılığı özelinde bir risk değerlendirmesinin yapılarak alınabilecek tedbirlerin neler olabileceğinin, önceliklerin ve maliyetlerin değerlendirilmesinin yapılması gerekli olduğu ve kanal açılmasına gerek kalmadan, denizyolu nakliyesinde düzenlemeler yapılarak gerekli tedbirlerin alınmasının güvenli taşımacılığın temini için yeterli olacağı düşünülmektedir.

Plan raporunda, Su Yolunda oluşabilecek kazalar ilişkin bir risk analizine rastlanılmamıştır. İstanbul Boğaz'ının genişliği en dar yerinde 698m ve ortalama derinliği 60m civarında olduğu, buna karşın 45 km uzunluğundaki Su Yolunun genişliğinin en dar yerinde 275m, derinliğin ise 20.75m olacağı ve İstanbul Boğaz'ına kıyaslandığında daha dar ve sığ olacağı ortaya çıkmaktadır. Bu kapsamda, Boğaza göre daha sığ ve daha dar olan bir kanaldan geçiş, akıntının fazla olmasından dolayı boğaza kıyasla çok daha tehlikeli olacaktır.

Su yolunun inşası ile gemi trafiğinin su yoluna kaydırılmasının planlandığı söylenmektedir, ancak uluslararası prosedürler gereği gemiler Boğaz yerine Su Yolundan geçmeye zorlanamamakla beraber, gemilerin maliyetler ve zaman kaybı dikkate alındığında Boğazı tercih etmeye devam edecekleri görülmektedir.

Yaya geçişleri için "ekolojik köprüler" yapılabileceği belirtilmekte olup en kısa 275m uzunluğunda ve yüksekten geçen köprülerin yaya için güvenli olup olmayacağı ve bu köprülerin ne kadar ekolojik olabileceği konuları tartışmalıdır.

Yapılacak barajlarla kullanma suyu kapasitelerinde bir azalma olmayacağı belirtilmekte, ancak nüfusu ve su tüketimini artıran kararlar getirilmekte, havzalardaki tuzlanma riskleri ve artan gelişme baskılarıyla artacak kirlenme değerlendirilmemekte, küresel iklim değişikliği ve olası su krizleri göz ardı edilmekte, yeni baraj yapımlarının doğal barajlara kıyasla doğada yaratacağı tahribatlar dikkate alınmamaktadır.

Plan Notları bölümü "6.2. Doğal Afetler Açısından Riskli Alanlara Yönelik Hükümler" başlığı altındaki plan notlarında kararlar alt ölçekli planlara bırakılmış olup, üst ölçekte yönlendirici bir hüküm geliştirilmemiştir.

"6.2. Doğal Afetler Açısından Riskli Alanlar" bölümü ve "6.3.1.3.2. Afetler Açısından Riskli Alan" plan notu haricinde planda afete yönelik kararlar yer almamakta olup, sadece jeolojik açıdan yerleşime sakıncalı alanlardan bahsedilmektedir. Söz konusu rezerv alan kanunda afet riskine yönelik olarak yetkilendirilen bir alandır ve planın kanundaki bu amacı sağlamak üzere yapılması gerekirken yapılan plan değişikliğinin bu açıdan ilgili kanuna aykırı nitelik taşıdığı görülmektedir.

Ayrıca Su Yoluyla yapay olarak bölünen kentin afet yönetimine ilişkin incelemenin, değerlendirmenin, bir karar veya notun bulunmaması büyük bir eksikliktir.

"6.3.1.1. Orman Alanları" plan notunda, *"Hangi kullanımda kaldığına bakılmaksızın, orman mülkiyetinde olan ve Orman Genel Müdürlüğüne tahsisi yapılan alanlar, gerekli izinler ve Tarım ve Orman Bakanlığı'nın görüşünün alınması kaydı ile bu planda değişikliğe gerek kalmaksızın, tahsis süresi dahilinde tahsis amacına uygun olarak kullanılabilir."* denilmektedir. Bu plan notu meri İstanbul Çevre Düzeni Planı'nın orman alanlarını ve doğal kaynakları koruyan plan ilke ve kararlarına aykırı olarak orman alanlarının tahsisinin önünü açacak ve kentin geleceği açısından telafisi güç olumsuz etkiler yaratacaktır.

"6.3.2.3. Özel Proje Alanı" plan notunda *"Su yolu projesi ile ilişkilendirilerek projelendirilecek alanlardır. Alanın kesin sınırları ve kullanım kararları alt ölçekli planlarda belirlenecektir. Bu alanlar kamu eline geçmeden uygulama yapılamaz."* denilerek söz konusu projelerin neler olduğu konusunda bilgi verilmeden geçilmektedir.

"6.3.3.1. Tali Merkez (2. ve 3. Derece Merkezler)" plan notunda plan alanındaki merkezlerin kademelenmedeki derecesinin alt ölçekli planlarda belirleneceği belirtilmektedir. Ancak kentin merkezler kademelenmesi; üst ölçekli planda kent makroform öngörüsü, planlama ilkeleri, amaç, hedefler ve analiz-sentezlerle belirlenen mevcut durum ve eğilimler göz önüne alınarak bütüncül bir yaklaşımla belirlenmelidir ve kentin sağlıklı ve dengeli gelişmesinin sağlanabilmesi adına plan kararları bu kademelenmeyi destekleyecek şekilde oluşturulmalıdır. Plan tekniği açısından yanlış olan bu karar, meri İstanbul Çevre Düzeni Planı ile sağlanmak istenen sürdürülebilir ve dengeli gelişmesinin sağlanmasına yönelik çabaları olumsuz etkileyecektir.

"6.3.5. Askeri Yasak ve Güvenlik Bölgesi" plan notunda, plan paftasında gösterilen bu alanların askeri alan dışına çıkarılması halinde rezerv yapı alanı olarak kullanılabileceği belirtilmektedir. Ancak kamunun ihtiyaçları göz önüne alınarak plan çalışmalarında bu alanların konut alanları yerine donatı alanları olarak değerlendirilmesi öncelik taşımaktadır.

Plan kararlarında bahsedilen liman, yat limanı, havalimanı, vb. kullanımlara ilişkin plan notu bulunmadığı için değerlendirilememiştir.

Katılımcı planlama açısından; güncel planlama çalışmalarında halkın katılımının sağlanması planların uygulanması, kent yönetiminde şeffaflık ve kamu yararının temin edilmesi açısından gereklidir. Mekansal Planlar Yönetmeliği'nde de; "*Planların hazırlanmasında plan türüne göre katılım sağlanmak üzere anket, kamuoyu yoklaması ve araştırması, toplantı, çalıştay, internet ortamında duyuru ve bilgilendirme gibi yöntemler kullanılarak kurum ve kuruluşlar ile ilgili tarafların görüşlerinin alınması esastır*" denilerek katılımın gerekliliğine ve yöntemlerine değinilmektedir. Ancak söz konusu plan çalışmasında böyle bir katılım mekanizmasının gerçekleştirilmemesi yönetmelik ve kamu yararı ile kent yönetiminde şeffaflık ilkeleri açısından önemli sorunlar bulunduğu işaret etmektedir. Ayrıca kamuoyu yeterince bilgilendirilmeden yapılan söz konusu plana ilişkin alınan ÇED kararına uzmanlar, ilgilileri ve vatandaşlar tarafından yapılan çok sayıda itiraz, planın katılım ve şeffaflık ilkelerine aykırı bir şekilde yapılmasının bir göstergesidir.

Limnoloji açısından; Küçükçekmece gölü dünyada ender görülen lagün göllerinden biri olmaktadır. Buna karşın, Küçükçekmece Gölünde Kanala giriş ve çıkış kısımlarındaki göl sığlığı nedeniyle derinleştirme çalışmaları yapılması zorunlu hale geleceğinden, burası bütün "göl" özelliğini yitirerek tuzlu su özelliği taşıyacaktır. Bu durumda göl ekosistemine uyumlu canlılar başta olmak üzere tuzlu suya uyumlu olmayan bütün bir fauna yok olacak, göl ve çevre havzaları kullanan başta göl balıkları olmak üzere birçok canlının yaşamı tehlikeye girecek, her sene göl ve çevresini kullanan leylekler başta olmak üzere karabatak türleri ve dikkuyruk kuşları gölün tuzlu suyuna uyum sağlayamayacaktır. Ayrıca, göl ve çevresinde nesli tehlike altında olan ve uluslararası korunma programlarının listelerinde yer alan Beyaz dişli kör fare, Benekli kaplumbağa, iki farklı kelebek türü (Bavius, Yalancı Apollon) ve bazı göl ostrakod (omurgasız sucul mikroskobik kabuklular) türleri kanalın olumsuz etkisiyle yok olacaktır. Doğal bir ortam insan etkisiyle bozulduğunda hiçbir zaman tekrar eski haline dönemez ve restorasyon çalışması olsa bile orijinal durum tekrar yakalanamayacaktır.

Terkos gölü günümüzde İstanbul için en büyük sulak alandır. Bu alanda birçok sucul ve yarisucul bitki, hayvan türü yaşamakta ve bunların arasında ulusal ve uluslararası sözleşmelerle korunması zorunlu olan endemik (en az 13 endemik bitki türü) ve nadir türler bulunmaktadır. Havza içinde

dünyada da oldukça az bulunan Subasar orman (Longoz) örtüsü bölgedeki en özel alanlardan biri olup, bu ormanlar çok farklı canlı tür kompozisyonuna sahip oldukları gibi, çevresel değişimlere de çok hassastırlar. Kısmen denizel etkiyle suların alçalıp yükseldiği orman aynı zamanda suyu süzebilme özelliği de taşımaktadır ve Terkos Gölü'nün tatlı su karakteri bu ormanların varlığına bağlıdır. Terkos Gölü havzası bitki ve faunası (hayvan toplulukları) ile ülkemizin önemli sulak alanlarından birisi olup, binlerce kuşun uğrak alanı ve devamlı yaşadığı, aynı zamanda birçok balık türü ve omurgasız hayvanında yaşadığı bir havzadır. Söz konusu Kanalinın, Terkos Gölünün yakınından geçmesi Karadeniz'in tuzlu suyunun göle karışmasına neden olacaktır. Kanalin taban ve yan duvarlarının beton olması halinde bile bu durum engellenemeyecektir. Bu durumda bütün bu ekosistem olumsuz bir şekilde etkilenecek, olasılıkla da birçok tür yok olacaktır.

İklim değişikliği açısından; Su Yolu Projesi ve çevresinde oluşacak yapılaşma alanları sıcaklık, nemlilik, buharlaşma ve rüzgar rejimlerini değiştirecek, kentsel ısı adaları artacak ve kentin en önemli termodinamikleri, basınç farklılıkları, rüzgarları, vb. özellikleri etkilenecek, bölgedeki mikro klimaya ve küresel ölçekte iklime olumsuz etki edecektir.

Sosyal yapı açısından; Plan değişikliğinin alanın sosyal yapısındaki olumsuz etkilerinin değerlendirilip tedbir kararlarının alınmamış olması büyük bir eksikliktir. Bölge toplumsal kırılganlık açısından en dezavantajlı grup olan çiftçiler, balıkçılar ve kadınlar projeden olumsuz etkilenecektir.

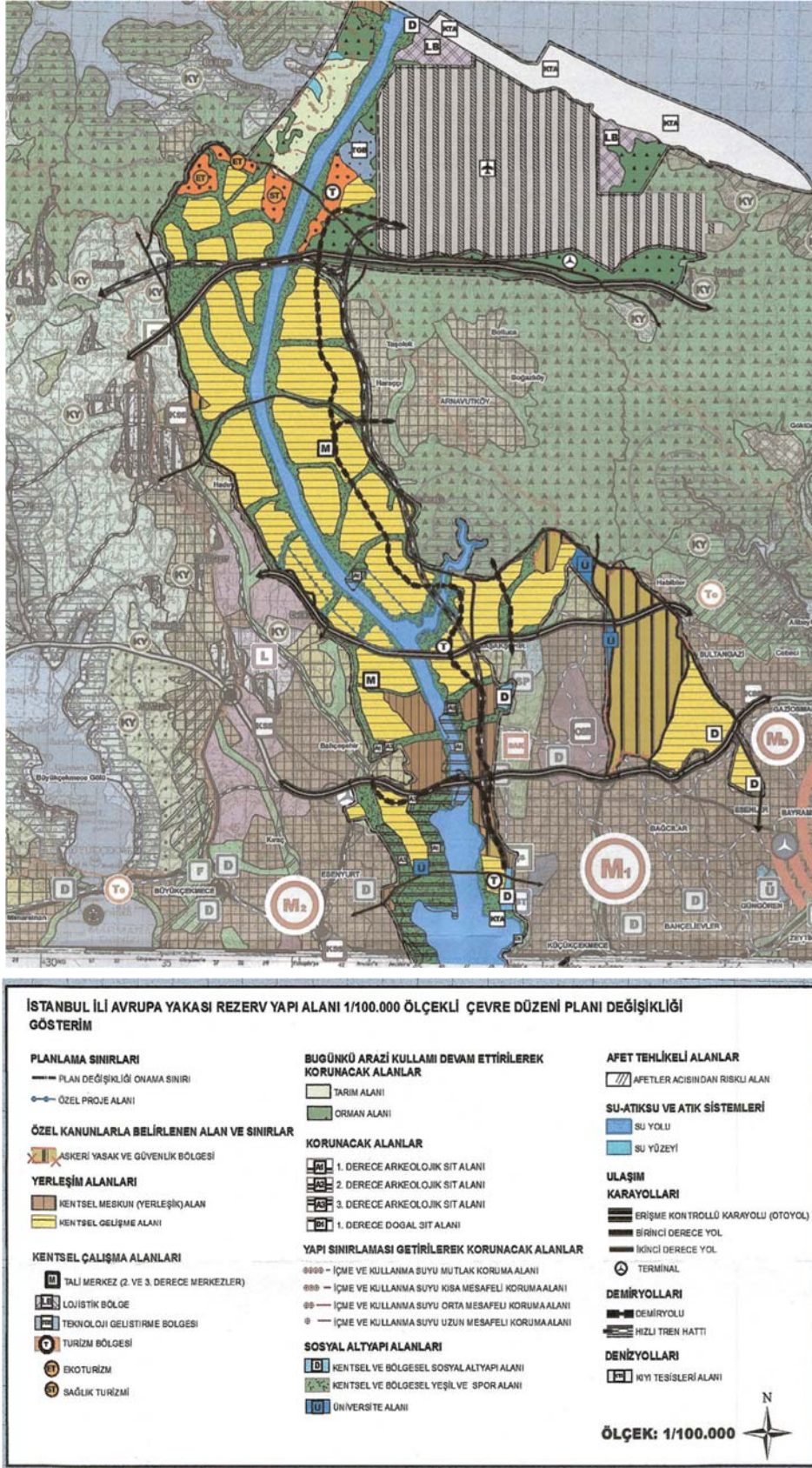
İnşaat süreci açısından; Su Yolu Projesi ile yapımında 1 milyar m³ hafriyatın Karadeniz'e taşınacağı, toplam 7 yıllık sürecek inşaat faaliyetleri süresince bölgede yoğun bir kamyon ve ağır taşıt trafiğine sebebiyet verecek ve bölgede halk sağlığına olumsuz etkileri olacaktır.

Kamu yararı açısından; Kanala duyulan ihtiyacın, yalnızca gemi trafiğine ve kazalara bağlanmış olduğu görülmekte olup, böyle büyük bir yatırım için ekolojik, sosyal ve ekonomik fayda maliyet araştırmasının yapılmadığı, yatırım maliyeti hesaplarının farklı belgelerde farklı şekilde belirtilmesinden dolayı maliyetin yeterince analiz edilmediği ve hem maliyetin hem de finansman modelinin belirsiz olduğu, yaklaşık olarak 2020 yılında öngörülen 140 milyar TL'lik bir bütçe açığı kadar bir yatırım tutarının bu projeye aktarılacağı ve maliyetin proje sürecinde artmaya devam edeceği ortaya çıkmaktadır. Kamu kaynaklarının verimli kullanılması ve böyle büyük bir bütçenin kentin ve ülkenin öncelikli sorunlarının çözümü için değerlendirilmesi esastır. Kamu yararı açısından, halkın, uzmanların, bilim insanlarının görüşlerinin dinlenmediği, ortak akıl geliştirme çabasının bulunmadığı, ülke genelinde önem taşıyan işsizlik, katma değer ve gelir dağılımında eşitsizlik başta olmak üzere öncelikli sorunların göz ardı edildiği; kentlerde gelecek nesillerin ihtiyaçlarını da dikkate alarak daha akıllı, yeşil, yaşanır ve sağlıklı ve kendi kendine yeten nitelikte krizlere ve afetlere dayanıklı bir gelişiminin planlanmasına yönelik herhangi bir çabanın bulunmadığı görülmektedir.

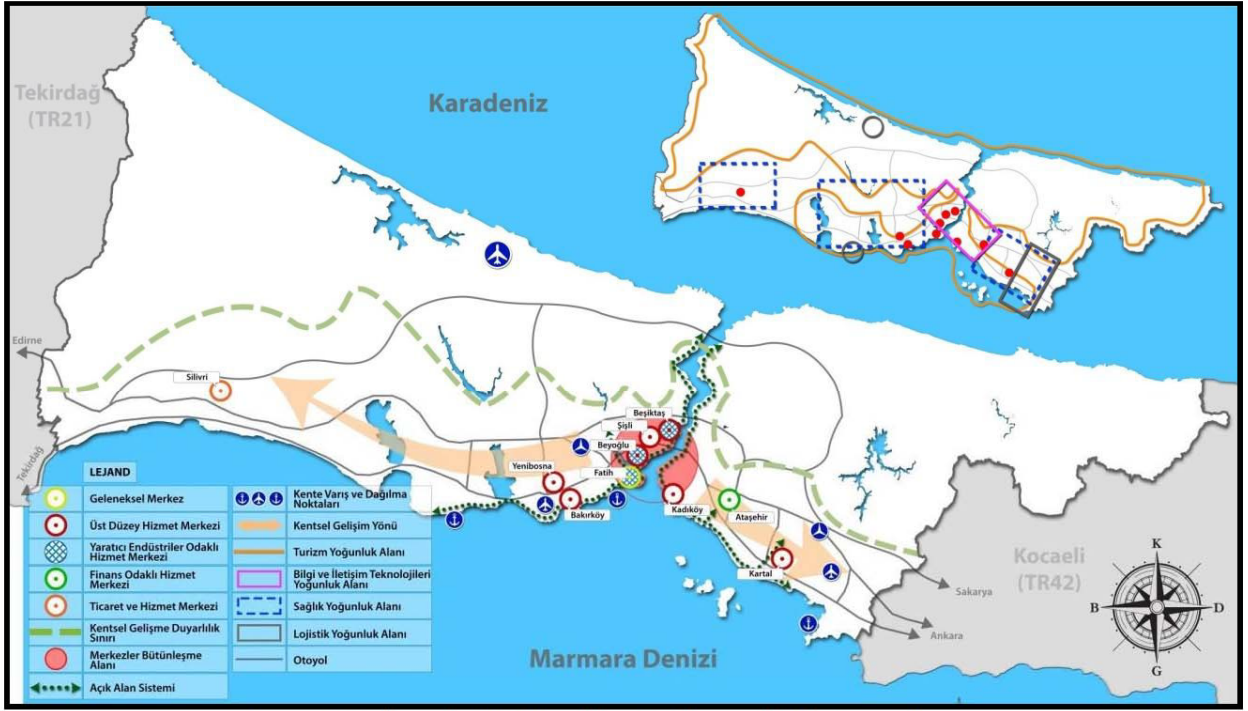
Meri 1/100.000 ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı'na aykırı, yeterli bilimsel analiz çalışmaları sonucu üretilmeyen, katılımcılık ilkesinden uzak bir yaklaşımla üst ölçekli arazi kullanım kararları geliştiren, mevcut proje ve sonrasında oluşacak kentsel yapılaşma alanları ile mevcut tarım alanlarını, orman alanlarını, mera alanlarını, yer altı ve yer üstü su kaynaklarını, su havzalarını, sit alanlarını geri dönülemeyecek şekilde tahrip edecek olan ve kentin coğrafyasını değiştirerek kentin, bölgenin ve ülke geleceğini olumsuz yönde etkileyecek "İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli

Çevre Düzeni Planı Değişikliği”ne ekolojik sürdürülebilirlik, şehircilik ilke ve esasları ve kamu yararına aykırı olması nedeniyle iptal edilmesi gerekmektedir.

13. Paftalar

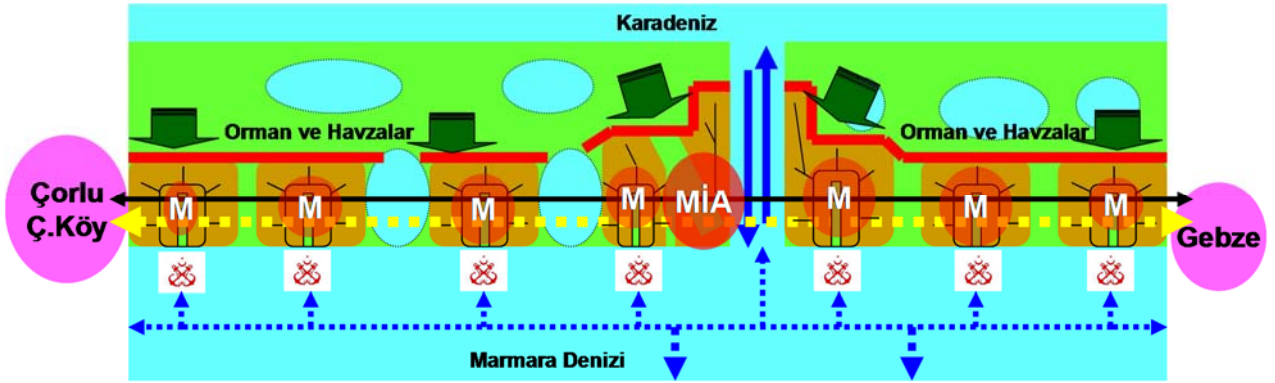


Harita 1: Dava Konusu 23.12.2019 Onay Tarihli İstanbul İli Avrupa Yakası Rezerv Yapı Alanı 1/100.000 ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği

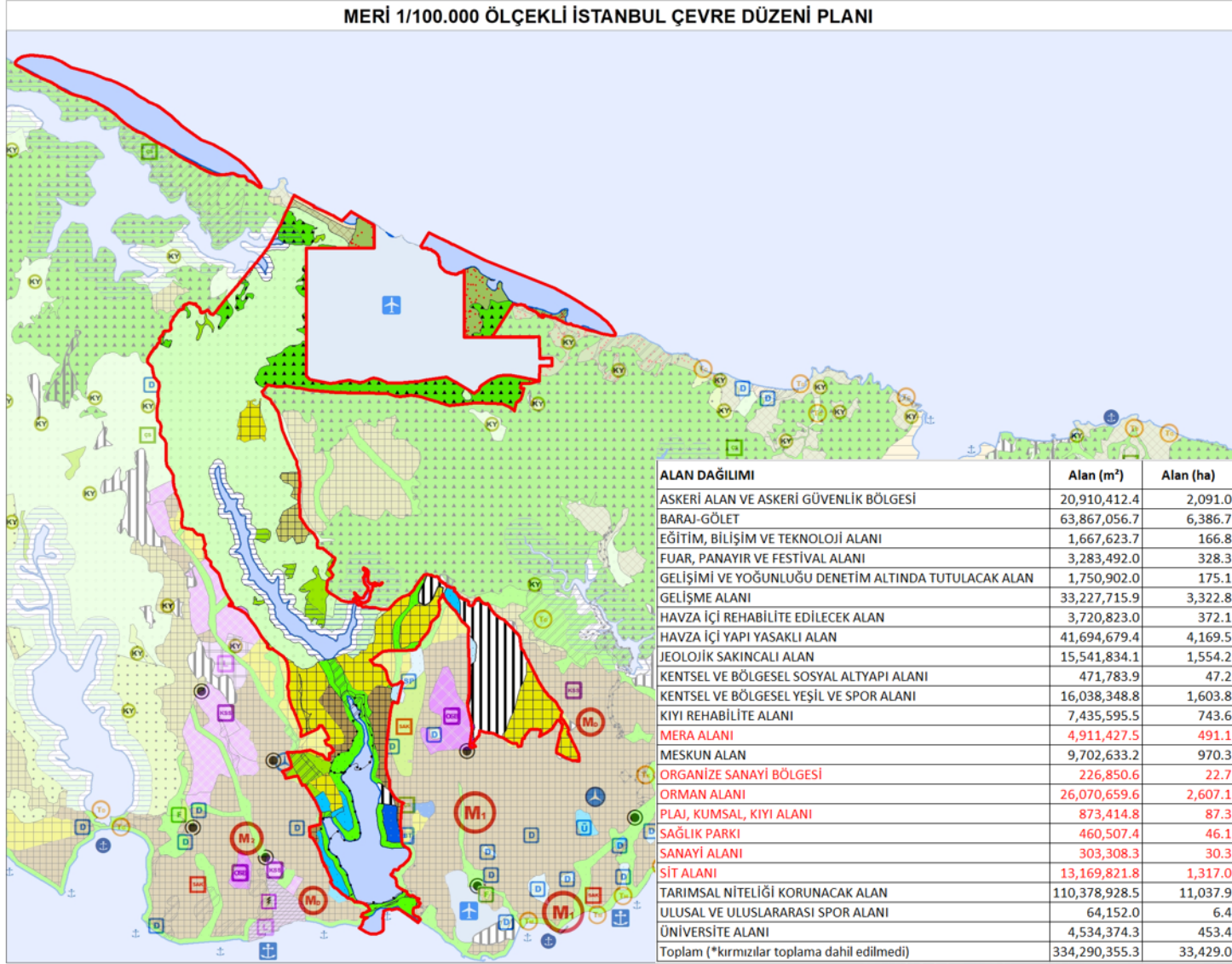


Şema 2.3. İstanbul Bölge Planı Mekansal Etkileşim Şeması
Kaynak: İstanbul Bölge Planı Raporu

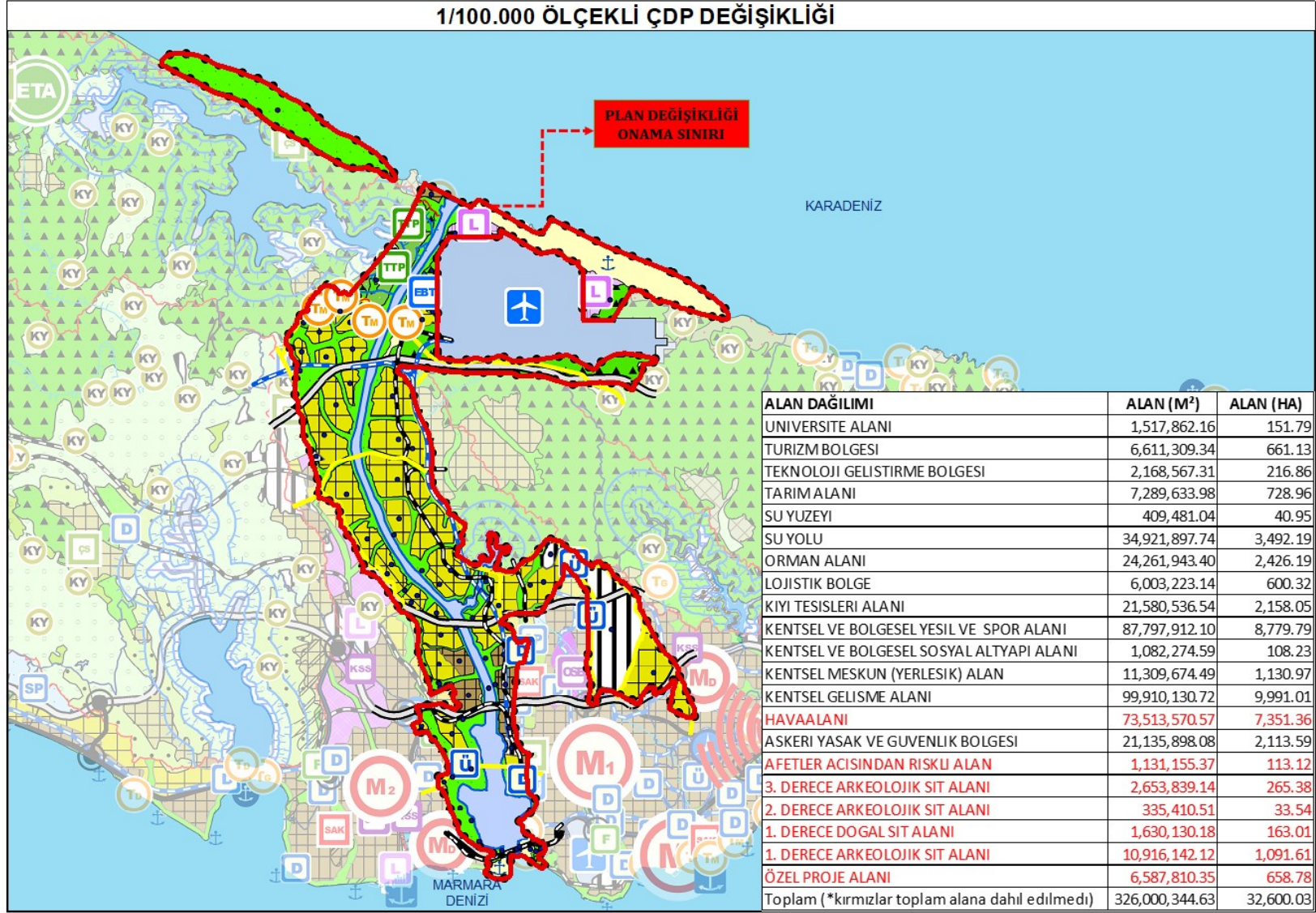
Harita 2: Dava Konusu Plan Değişikliğine ait Plan Açıklama Raporunun 35'inci Sayfasında Yer Alan İstanbul Bölge Planı Mekansal Gelişme Şeması



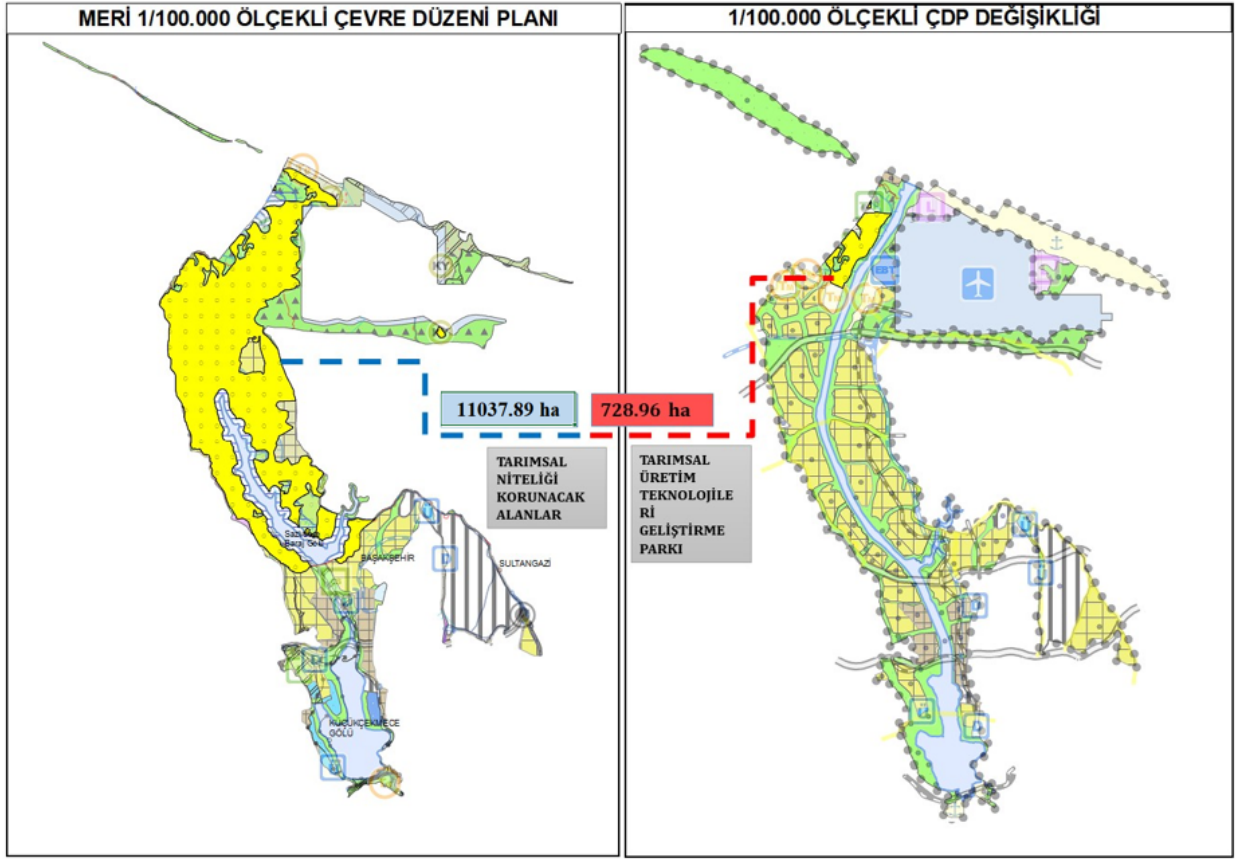
Harita 3: 2009 İstanbul Çevre Düzeni Planı İstanbul Makroformu



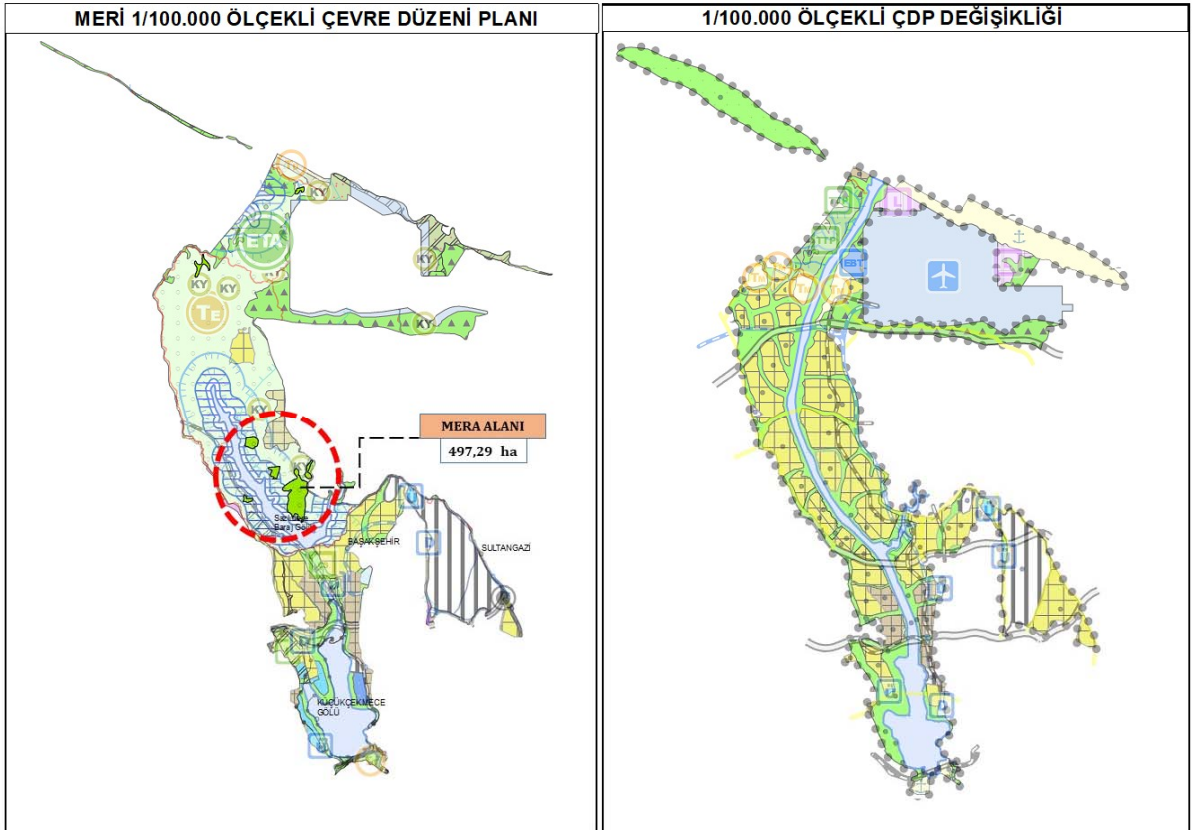
Harita 4: 2009 tarihli Meri 1/100.000 Ölçekli İstanbul Çevre Düzeni Planı



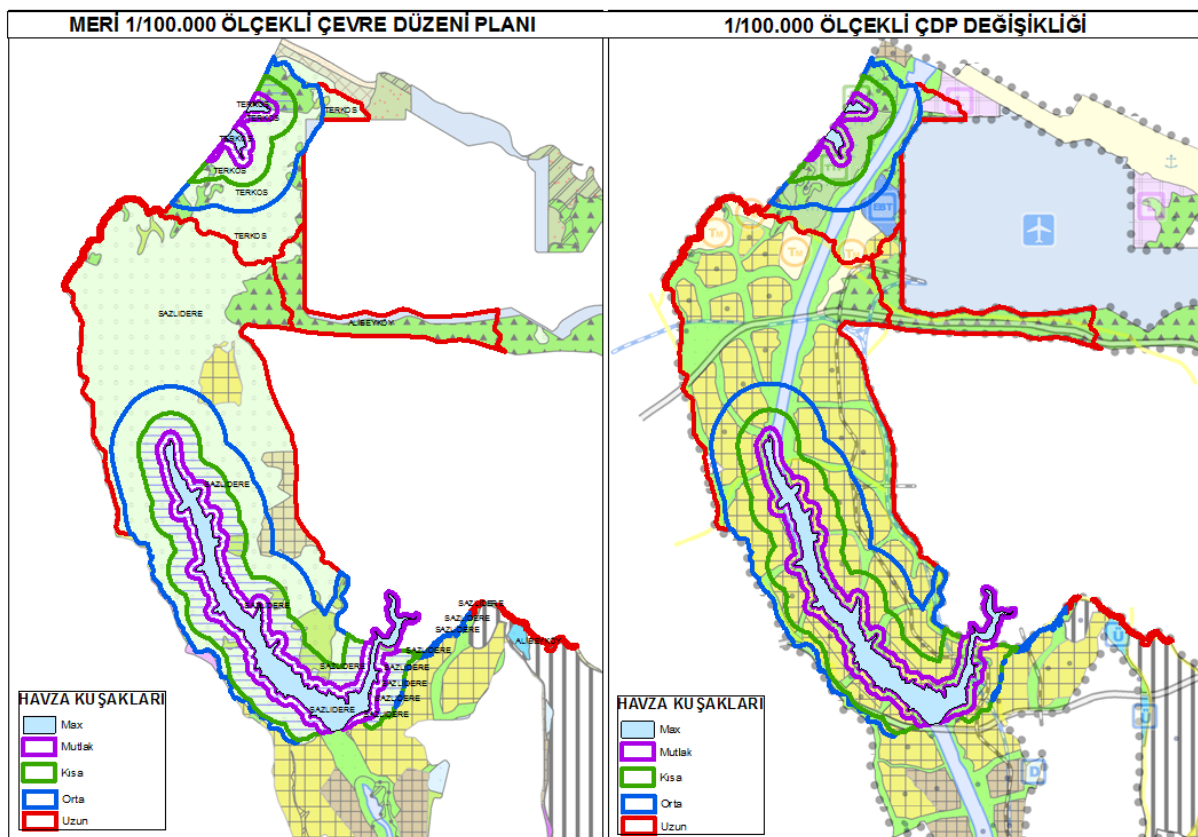
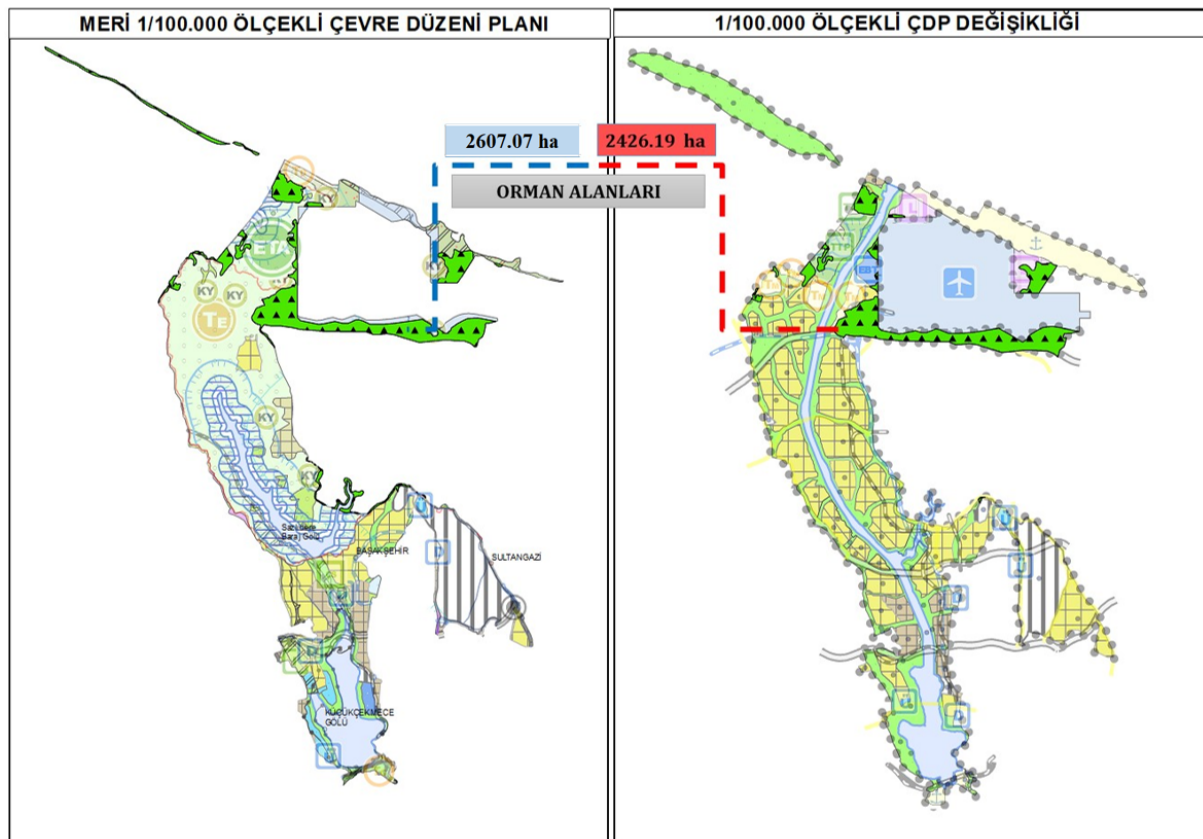
Harita 5: 2019 tarihli 1/100.000 Ölçekli Çevre Düzeni Planı Değişikliği

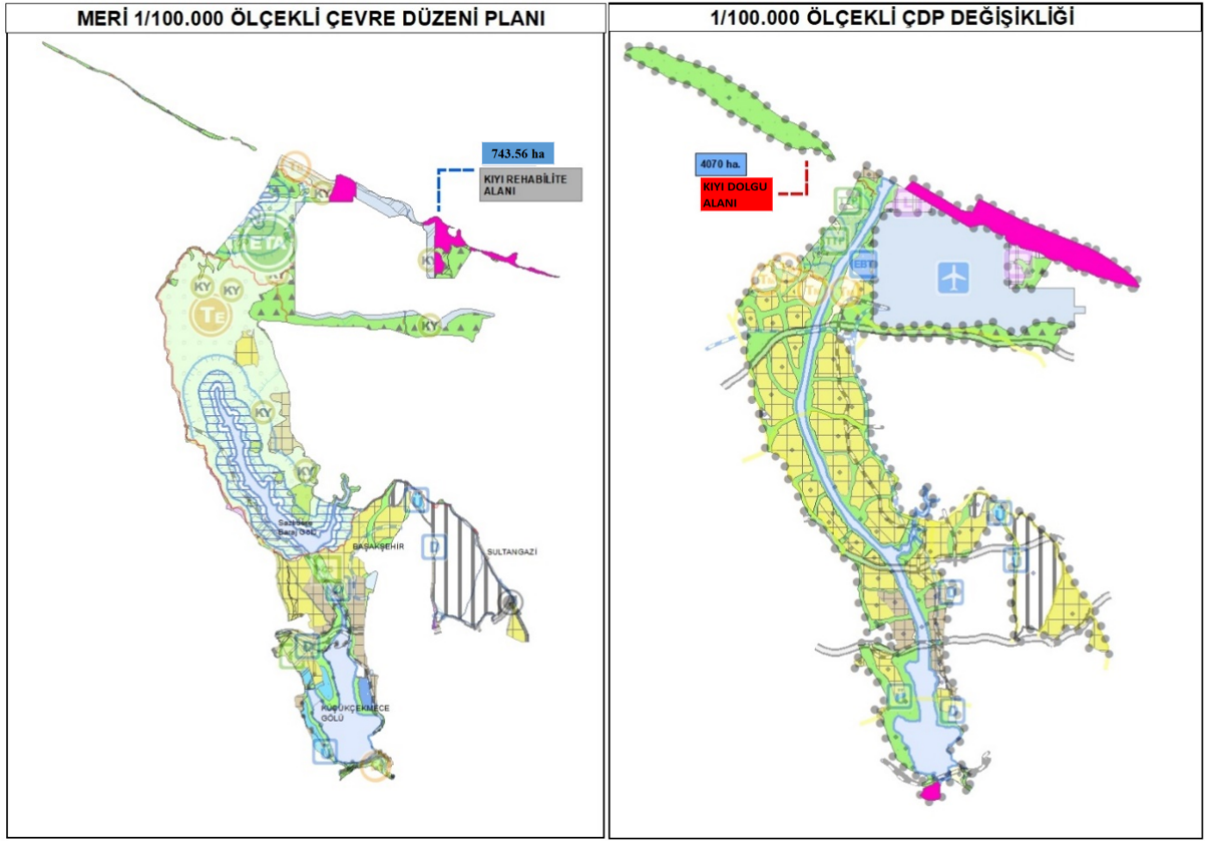


Harita 6: Tarımsal Niteliği Korunacak Alanlar

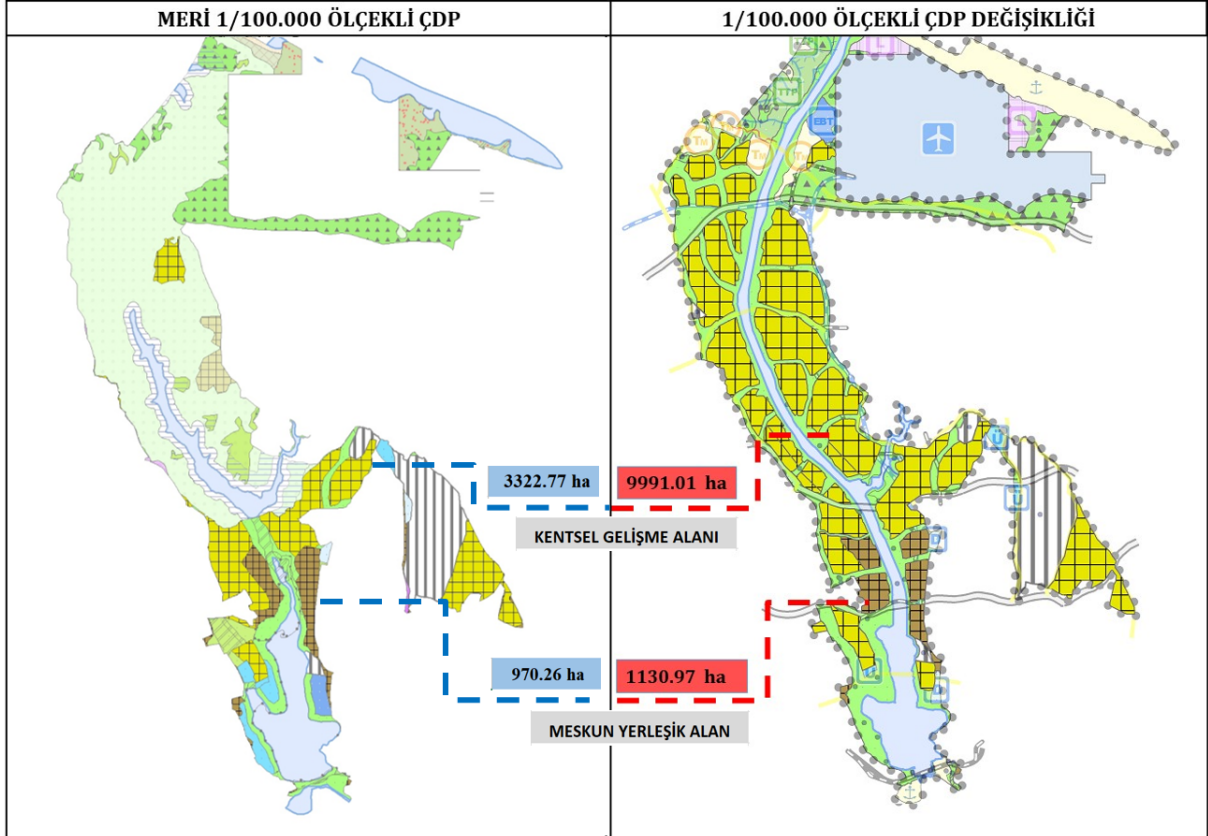


Harita 7: Mera Alanları

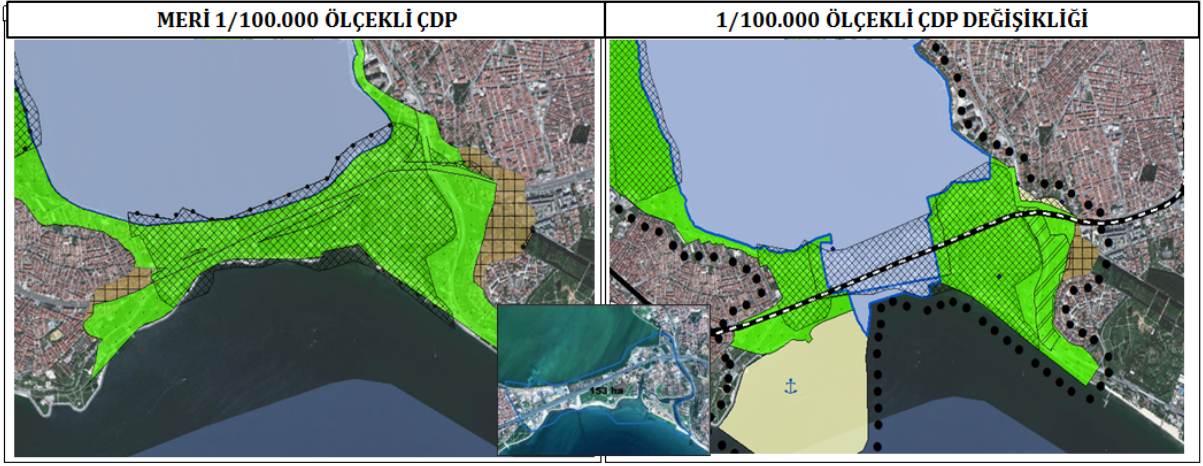




Harita 10: Kıyı Rehabilitasyon Alanı



Harita 11: Kentsel Gelişme Alanı ve Meskun Alan



Harita 12: Doğal Sit Alanında Su Yolu