



TMMOB ŞEHİR PLANCILARI ODASI İSTANBUL ŞUBESİ

E-BÜLTEN

spoist@spoist.org
www.spoist.org

MAYIS 2007

İÇİNDEKİLER

- İETT LEVENT GARAJININ SATIŞININ İPTALİ İSTEMİYLE DAVA AÇTIK
- İSTANBUL'DA YER ALAN ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA BÖLÜM BAŞKANLARI İLE TOPLANTILARA DEVAM EDİYORUZ
- İSTANBUL II. NOLU KORUMA KURULU TOPLANTISINA KATILARAK HARBİYE PROJESİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLERİMİZİ AKTARDIK
- 11 MAYIS TARİHİNDE YÖN FM DE YAYINLANAN POLİTEKNİK PROGRAMINA KATILDIK
- BEŞİKTAŞ VE EYÜP KORUMA AMAÇLI İMAR PLANLARI TANITIM TOPLANTISINA KATILDIK
- 2010 SÜRECİNDE SULUKULE TOPLANTISINA KATILDIK
- İSTANBUL BOĞAZI KARAYOLU BOĞAZ TÜP GEÇİŞİ İHALESİNİN İPTALİ İSTEMLİ DAVAYA MÜDAHİL OLDUK

İETT LEVENT GARAJININ SATIŞININ İPTALİ İSTEMİYLE DAVA AÇTIK

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nın 01.03.2007 tarihinde Resmi Gazetede yayınlanan Şişli ilçesi (Eski İETT 4.Levent Garajı) 304 Pafta 1947 ada 6-7-52 ve 78 parseller ile Kağıthane ilçesi 247 DY 3B pafta,8744 ada,14 parsel sayılı taşınmazın arsa satışı yoluyla ihale edilmesine ilişkin işlemin iptali için TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi ve TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Şubesi ile birlikte dava açtık. Kamuoyunda Dubai Towers olarak bilinen projenin yapılacağı alanın planına ilişkin açılan davamız sonrasında, satışına ilişkin yapılan ihalenin iptali istemiyle de konuyu İdare Mahkemesine taşıdık.

A Ç I K L A M A L A R

1-İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı tarafından 1 Mart 2007 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan bir ilanla Şişli ilçesi (Eski İETT4.Levent Garajı) 304 Pafta 1947 ada 6-7-52 ve 78 parseller ile Kağıthane ilçesi 247 DY 3B pafta,8744 ada,14 parsel sayılı taşınmazın arsa satışı yoluyla ihale edilmesine ve ihalenin Emlak Müdürlüğüne 21.03.2007 tarihinde yapılmasına karar verilmiştir.

2- Dava konusu, Şişli, Mecidiyeköy Mah. 304 pafta, 1947 ada, 6-7-52-78 parseller ile Kağıthane 8744 ada, 14 parsel ile ilişkili, 1/5000 ölçekli plan 07.07.2006 tarihinde askıya çıkarılmıştır. Plana Müvekkilim Mimarlar Odası'na 04.08.2006 tarih ve 26.06.6573 sayılı dilekçe ile itiraz edilmiştir. İtirazımız reddedilmiştir.

3- Mimarlar Odası tarafından dava konusu ile ilgili olarak davalı İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı Planlama ve İmar Daire Başkanlığı Planlama ve İmar Daire Müdürlüğü'ne verilen 04.08.2006 Tarih ve

26.06.6573 Sayılı itiraz dilekçesini reddeden idarenin işlemi ile bu işlemin dayanağı olan 07.07.2006 tarihinde askıya çıkarılan Şişli, Mecidiyeköy Mah. 304 pafta, 1947 ada, 6-7-52-78 parseller ile Kağıthane 8744 ada, 14 parsel ile ilişkili, 1/5000 ölçekli planın İPTALİ ve YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASI istemi ile İstanbul 7.İdare Mahkemesi 2006/2974 sayılı dosyası ile dava açılmıştır.

3- Söz konusu plan tadilatı ile Şişli'deki İETT Alanı "Turizm Ticaret Alanı" olarak planlanmış olup, alana, İstanbul İmar Yönetmeliği koşullarını dahi açıkça çiğneyerek, çok yüksek ve mevzuata aykırı **ayrıcalıklı imar hakları** getirilmiştir.

4- Plan Notları'nda yapılaşma ile ilgili olarak şu hükümler yer almaktadır:

" 4- Yapılanma koşulları E=3,00 H=serbest şeklindedir."

" 7- Emsal hesabı, tasdik sınırı içindeki brüt parseller üzerinden yapılacaktır."

" 8- Bodrum katlar emsale dâhil değildir."

" 9- En fazla 3 bodrum kat iskân edilebilir."

5- Bu plan notları birlikte değerlendirildiğinde, imar mevzuatına ve İstanbul İmar Yönetmeliği'ne aykırı olarak, **emsal hesabının brüt parsel üzerinden yapıldığı** ve iskân edilen katlar dâhil tüm bodrum katların emsal dışı tutulduğu, böylelikle de, gerçek yapılaşma emsalinin İstanbul için getirilmiş olan maksimum 3, 00 emsalin çok üstüne çıkartıldığı görülmektedir. Bu durum, imar mevzuatına aykırılığın yanı sıra, çevre için son derece sakıncalı bir **yapı ve nüfus yoğunluğu** yaratacaktır. Bu açıdan, plan tadilatı hem hukuka hem de kamu yararına aykırıdır.

6- Plan notlarının 5. maddesi'nde ise;

"5-Uygulama imar planı yapım aşamasında ilgili kamu kurum ve kuruluşları alınacak ve bu görüşlere uyulacaktır." denmektedir. İmar mevzuatı ve planlamanın temel ilkeleri uyarınca, her ölçekteki plan çalışmasında, ilgili kurum ve kuruluş görüşleri **plan yapımından önce, analiz çalışmaları sırasında alınır** ve plan

kararları bu çerçevede oluşturulur. Bu görüşler alınmadan, yani analiz çalışmaları atlanarak 1/5000 ölçekte plan kararı oluşturmak, ilgili kamu kurum ve kuruluşlarının görüşlerini daha sonra, 1/1000 uygulama imar planı aşamasında almak imar hukukunu çiğnemek olduğu gibi, pratikte de ciddi uygulama sorunları oluşturur. Şöyle ki, görüşleri ilk kez 1/1000 yapımı sırasında sorulan ilgili kamu kurum ve kuruluşlar, 1/5000 ölçekli planda analiz çalışmaları tamamlanmadan alınmış olan tepeden inme plan kararını olanaksız kılan bir görüş verdiklerinde söz konusu tadilat planını hazırlayıp onaylayanların ne durumda kalacağı ortadadır. Bu durumda ya 1/5000 plan tadilatını iptal etmeleri ya yeni bir plan tadilatı yapmaları ya da ilgili kurum ve kuruluş görüşünü göz ardı edip yollarına devam etmeleri gerekecektir

7- Esas olarak, söz konusu tadilat planı, başkaca hiçbir sakınca taşımamış olsa dahi, sadece imar mevzuatının belirlediği planlama prosedürünün açıkça çiğnenmiş olduğunu vurgulayan bu plan notu nedeniyle, yasal açıdan geçerli sayılamaz ve iptali gerekir.

8- 3194 sayılı İmar Yasasının 6. ve 8. maddeleri birlikte ele alındığında imar planları arasında öncelikle ikili bir ayrıma gidilerek a) nazım plan esaslarına göre çizilen ve yol ve yapı adası ve çeşitli bölgelerin ayrıntıları ile inşaat alanlarını ve uygulama için gerekli bilgileri içeren, uygulamaya esas oluşturan imar planı türü(uygulama imar planı) ile b) bu planın hazırlanmasında göz önüne alınması gereken temel hedeflerin, ilkelerin ve arazi parçalarının kullanım biçimlerini ve başlıca bölge tiplerinin belirlendiği plan türünün (nazım İmar planları) birbirlerinden ayrıldığını görüyoruz. İmar Kanununun ve Yönetmeliğinin ilgili maddelerinden, bölge planı, çevre düzeni planı, nazım imar planı ve uygulama imar planı sıralamasına uygun düşen bir kademelenme öngörüldüğü anlaşılmaktadır. İlgili maddelerin bir diğer emredici hükmü de bu plan türleri arasında uygunluğun sağlanmasıdır. Diğer bir deyişle alt ölçekteki planlardaki kararlar üst ölçekteki ana plan kararları ile uyumlu

olmak zorundadır. Danıştay 6. Dairesinin bu yönde verdiği çok sayıda karar vardır.

9- Parsel ölçeğinde nazım İmar Planı yapılabileceğini kabul etmek mümkün değildir. Bu yasayı dolan yöntemidir. Ve öncelikle planda ilçedeki fonksiyonların dengeli ve yasa ve yönetmeliklere uygun dağıtımı sağlanmalıdır. Bugüne dek açılmış bütün davalarda ve bu davaların bilirkişi raporlarında irdelendiği gibi dava konusu plan alanlarında da zaten çarpık kentleşmenin getirdiği bir donatı alan eksikliği söz konusudur ve bu eksikliğin ilçeler içinde değişik alanlarda giderilmesi mümkün görülmemektedir. İmar Planlarının yapılmasına dair Yönetmeliklerde asgari sınırları çizilen Donatı alanlarının oranlarını bu ilçede tutturmak imkânsız hale gelmiştir. Bu bakımdan mevcut tek tük kalmış alanların fonksiyonunu değiştirirken spor alanı, yeşil alan, okul alanı, vd donatı alanlarını; konut alanı, ticari alan gibi fonksiyonlara çevirmek mümkün değildir. Zira Yasanın emrettiği biçimde erişilebilir mesafede bu fonksiyonları çözebilmek mümkün değildir. Bu bakımdan tam tersine konut ve ticari fonksiyonları bölgenin ihtiyacı olan ve eksikliği nedeniyle yaşam kalitesini her geçen gün çekilmez haline getiren donatıların ihyası suretiyle değiştirmek gerekir. Burada parsel sahiplerinin kişisel ya da kurumsal çıkarlarından ziyade bölge insanının toplam insanca yaşam kalitesine ulaştırılması anlamındaki kamusal çıkar önceliklidir. Nitekim aynı bu bölgedeki gibi planlama alanının yoğun bir yerleşik alan olduğu, büyük bir donatı eksikliği bulunduğu Kadıköy'de plan alanında yoğunluk artırıcı fonksiyon değişiklikleri yapan ve başta ilköğretim olmak üzere spor ve yeşil alanların eksikliğini gideremeyen Kadıköy II Etap Nazım İmar Planı İstanbul 3 İdare Mahkemesinin 29.03.2002 tarihli 2001/160 E. Ve 2002/606 K sayılı kararı ile iptal edilmiş ve bu karar Danıştay 6. Dairesinin 16.12.2003 gün ve 2002/4446 E. ve 2003/6856 K sayılı kararı ile onanmıştır. İşte Bu kararın varlığı ortada iken Bağdat Caddesi üzerinde yeşil alan fonksiyonu bulunan iki ayrı alanda ihale yoluyla ticari alan ve konut alanı fonksiyonu yaratılmak istenmesi ile ilgili işlemler İstanbul 6.İdare

Mahkemesi'nin 17.12.2004 gün ve 2004/2041 E. ve 2004/2042 E. sayılı kararlarla "...yukarıda anılan kesinleşmiş Yargıtay kararı ile belirlendiği üzere **taşınmazın bulunduğu alanın yoğun bir yerleşik alan olması büyük oranda sosyal ve teknik donatı alanı eksikliği bulunması nedeniyle yoğunluk artırıcı etkisi de dikkate alınarak dava konusu ihale işleminde hukuka uyarlılık bulunmamıştır**" denilmiş ve iptaline karar verilmiştir.

10- Şişli ve Kağıthane sınırları içinde bulunan dava konusu plan alanına yetkisiz bir biçimde plan notları ile idari düzenleme getirilmektedir ki bu da bir yetki gaspı olup başlıbaşına bir plan iptal nedenidir.

11- İ.Y.U.K. nun 2.maddesinin 1 a bendinde idari işlemler hakkında yetki şekil sebep konu ve maksat yönlerinden biri ile hukuka aykırı olduklarından dolayı iptalleri için çevre, tarihi ve kültürel değerlerin korunması, imar uygulamaları gibi kamu yararını yakından ilgilendiren hususlar hariç olmak üzere kişisel hakları ihlal edilenler... denilerek sayılan hususlarda kisisel hak zorunluluğu bulunmadığını açıkça belirtmiştir. Dava konumuz da sonucu itibariyle bir imar uygulamasına sebep olacağından çevre, tarihi ve kültürel değerlerin korunması kapsamında bulunduğundan kamu yararı kavramı içinde düşünülmesi tartışmasızdır. Bu nedenle hukuki yararımızın da bulunduğu ortadadır.

12- Bu değerlendirmeler çerçevesinde, hem fonksiyon hem de yapılaşma koşulları açısından ciddi sakıncalar taşıyan, hukuka, imar mevzuatına, planlama ilkelerine ve kamu yararına aykırı olan söz konusu plan tadilatına yapılan itirazlarımızı reddeden idarenin işlemi ile bu işlemin dayanağı olan 07.07.2006 tarihinde askıya çıkarılan Şişli, Mecidiyeköy Mah. 304 pafta, 1947 ada, 6-7-52-78 parseller ile Kağıthane 8744 ada, 14 parsel ile ilişkin, 1/5000 ölçekli planın İPTALİ ve YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASINI talep eden bir dava açıldığından bu plan değişikliğinin iptali sonucu kaduk kalacak olan **yasalara açıkça aykırı olan ve telafisi imkansız zararlara**

yol açacak olan ihale işleminin hukuka, yasa ve yönetmeliklere, şehircilik ilkeleri, planlama teknikleri ve kamu yararına aykırılığından dolayı öncelikle ve **ivedilikle YÜRÜTMESİNİN DURDURULMASINA** ve yapılacak keşif , bilirkişi incelemesi sonucu **İptaline** karar verilmesini talep zarureti doğmuştur.

HUKUKSAL NEDENLER:

İmar Kanunu, İhale kanunu, Plan Yapımına Ait Esaslara Dair Yönetmelik (Değişik: 17/3/2001-RG: 24345/ diğer ilgili mevzuat

DELİLLERİMİZ:

Davalı İdarece 1 Mart 2007 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan ihale ilanı ve İhale dosyası, Keşif, Bilirkişi İncelemesi sair deliller.

NETİCE VE TALEP:

Yukarıda açıkladığımız nedenlerle Davalı İdarece 01.03.2007 tarihinde resmi gazetede yayınlanan Şişli ilçesi (Eski İETT4.Levent Garajı) 304 Pafta 1947 ada 6-7-52 ve 78 parseller ile Kağıthane ilçesi 247 DY 3B pafta,8744 ada,14 parsel sayılı taşınmazın arsa satışı yoluyla ihale edilmesine ilişkin işlemin, hukuka ,yasa ve yönetmeliklere, şehircilik ilkeleri, planlama teknikleri ve kamu yararına aykırılığından dolayı İPTALİNE ve öncelikle **YÜRÜTMENİN DURDURULMASINA** karar verilmesi talebimizi saygılarımızla arz ederiz.

**İSTANBUL'DA YER ALAN
ŞEHİR VE BÖLGE PLANLAMA
BÖLÜM BAŞKANLARI İLE
TOPLANTILARA DEVAM
EDİYORUZ**

İstanbul'daki güncel gelişmeleri tartışmak ve İTÜ Şehir ve Bölge Planlaması Bölümü Başkanlığında ve Şubemiz Sekretaryasında devam eden TUPOB (Türkiye Planlama Okulları Birliği) çalışmalarını tartışmak üzere her ay gerçekleştirdiğimiz Bölüm Başkanları toplantılarına Mayıs ayında da devam ettik

3 Mayıs 2007 günü Mimar Sinan Güzel Sanatlar Üniversitesi'nde gerçekleştirilen toplantıda Bölüm Başkanlarımız, Bölüm öğretim görevlileri ve Şubemizi temsilen Şube Başkanımız ve Şube Sekreterimizin

katıldığı toplantıda, 3 Bölümümüz ortaklığında Ekim Ayının ilk haftası düzenlenmesi planlanan İstanbul Buluşmaları gündemli toplantımızda etkinliği masaya yatırarak bölümlerimiz ile fikir alışverişinde bulunduk. 31 Mayıs 2007 tarihinde Yıldız Teknik Üniversitesi'nde gerçekleştirilen toplantı da ise, Temmuz ayı başında düzenlenecek olan TUPOB III. Buluşması ve İstanbul'un şehircilik gündeminde yer alan konuları Bölüm Başkanlarımız, Bölüm öğretim görevlileri ve Şubemiz temsilen Şube Başkanımız ve Şube Sekreterimizin katılımı ile değerlendirdik.

11 MAYIS TARİHİNDE YÖN FM DE YAYINLANAN POLİTEKNİK PROGRAMINA KATILDIK

11 Mayıs 2007 tarihinde Yön FM de yayınlanan ve Yönetim Kurulu Üyemiz Ali Rıza Nurhan'ın sunduğu Politeknik

Programına Şubemizi temsilen Şube Sekreterimiz Tayfun Kahraman ve İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Haluk Gerçek konuk oldu. İstanbul'un ulaşım sorunlarının masaya yatırıldığı programda, Kahraman, özellikle İstanbul'da planları yapılmadan ihaleleri yapılan ve inşaatlarına başlanan tünel geçişleri ve 3. Köprü üzerine Şubemiz görüşlerini aktardı.

İSTANBUL II. NOLU KORUMA KURULU TOPLANTISINA KATILARAK HARBIYE PROJESİNE İLİŞKİN GÖRÜŞLERİMİZİ AKTARDIK

9 Mayıs 2007 tarihinde İstanbul II Nolu Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kurulu toplantısına katılan Şube Sekreterimiz Tayfun KAHRAMAN, Kurulun gündeminde yer alan Atatürk Kültür Merkezinin yıkımı ve Harbiye Kongre Vadisi Projesi hakkında Koruma Kurulu'na Şubemiz görüşlerini aktardı. Koruma kurulu'na iki projenin de kamu yararı taşımadığını ve projelerin kabulleri halinde İstanbul'da devam eden usulsüz imar hareketlerinin devamına izin verileceğini belirterek, özellikle AKM nin yıkılması kararının bir emsal teşkil edeceğini ve sonraki tescilli yapıların tescil kararlarının kaldırılıp yıkımına izin verilmesi yönündeki talepleri cesaretlendireceğini aktardı.

BEŞİKTAŞ VE EYÜP KORUMA AMAÇLI İMAR PLANLARI TANITIM TOPLANTISINA KATILDIK

16 Mayıs tarihinde İBB Planlama Müdürlüğü tarafından düzenlenen Beşiktaş ve Eyüp Koruma Amaçlı İmar Planları Tanıtım Toplantısına katılan Şube Sekreterimiz Tayfun KAHRAMAN, yapılan planları değerlendirerek söz konusu bölgelere ilişkin Şubemiz görüş ve önerilerini Planlama Müdürlüğünde görev alan meslektaşlarımızla paylaştı. İstanbul'daki önemli koruma alanlarından olan Beşiktaş ve Eyüp Bölgesinde yapılan plan çalışmalarının öneminden bahseden Kahraman, çalışmaların dolayı meslektaşlarımızı tebrik ederek Şubemizin plan çalışmasının ileri safhalarında da görüşlerini aktarmak isteğini belirtti.

2010 SÜRECİNDE SULUKULE TOPLANTISINA KATILDIK

17 Mayıs tarihinde düzenlenen 2010 sürecinde Sulukule başlıklı toplantıya Şubemizi temsilen, eski Genel Başkanımız Erhan DEMİRDİZEN ve Şube Sekreterimiz Tayfun KAHRAMAN katıldı. İstanbul 2010 Avrupa Kültür Başkenti Programı çerçevesinde Sulukule Platformu ve Sulukule Roman Dayanışma Derneği'nce düzenlenen ve Fatih Belediyesi yetkilileri, meslek odalarının ve sivil toplum kuruluşlarının temsilcileri ile London College Üniversitesi (LCU) öğretim üyeleri ve doktora öğrencilerinin katıldığı toplantıda, Sulukule projesinin nasıl bir şekilde, insanları yaşam çevrelerinden uzaklaştırmadan, yerinden etmeden ve katılımcı şekilde yapılabileceği tartışıldı.

İSTANBUL BOĞAZI KARAYOLU BOĞAZ TÜP GEÇİŞİ İHALESİNİN İPTALİ İSTEMLİ DAVAYA MÜDAHİL OLDUK

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından açılan "T.C. Ulaştırma Bakanlığı, Demiryolları, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı (DLH) Genel Müdürlüğü'nden İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçişİ Yap-İşlet-Devret Modeli Kapsamında Kapalı Teklif Alma Usulü ile İhale İlanı'nın dayanağı olan idari işlemin iptali ve yürütmesinin durdurulması istemli davaya müdahil olduk.

AÇIKLAMALAR

1. Davanın konusu işlem Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçişİ Yap-İşlet-Devret Modeli Kapsamında Kapalı Teklif Alma Usulü ihale edilmesine ilişkin karardır. her şeyden önce, dava konusu

karar inşa işine ilişkindir. Öte yandan, dava konusu işlem şehircilik ve planlama ilkeleri ile de sıkı sıkıya bağlıdır.

2. Gazete ilanında ihalenin konusu şu şekilde tanımlanmaktadır: "İstanbul Boğazı,

Karayolu Boğaz Tüp Geçişİ İhale Şartnamesi ve Ekleri Proje ve Teknik Şartnamelere göre 3996 Sayılı Kanun ve 94/5907 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararında belirtilen usul ve esaslar çerçevesinde yapım, işletim ve devri işi." Söz konusu ilanda işin kapsamına ilişkin başka hiçbir teknik bilgi yer almamakta olup, geçici teminat miktarı 4.500.000 USD olarak açıklanmaktadır.

Yüksek miktarda kamu kaynağı kullanılması öngörülerek ihale konusu yapılan işin kapsamı, güzergâhı, kapasitesi, vb. bilgilere ihale ilanında yer verilmemektedir. İhale ilanından anlaşılan hususlar, İstanbul Boğazında yap-işlet-devret modeliyle bir tüp geçişİ yapılmak istendiği ve söz konusu tüp geçişin karayolu geçişİ amacını taşıyacağından ibarettir. Anılan geçişin Boğazda hangi noktalar arasında yapılacağı, araç geçiş kapasitesinin ne olacağı, geçiş yapacak araçların türel dağılımının nasıl öngörüldüğü, yalnızca karayolu araçlarının geçişinin mi düşünüldüğü yoksa raylı toplu taşıma sistemlerinin geçişinin de birlikte mi ele alındığı, tüp geçişinin Anadolu ve Avrupa yakalarındaki uzantılarının ve bağlantılarının ne şekilde planlandığı sorularına cevap bulunmamaktadır.

Cevapsız kalan sorulardan da anlaşıldığı gibi, söz konusu ihale ilanı ile yapılmak istenen "karayolu tüp geçişİ" konusunda mühendislik, ulaşım ve şehir planlaması açısından herhangi bir bilimsel çalışma ve analitik etüt bulunmamaktadır. Oysa, İstanbul metropoliten kent bütününde ve hatta ülke ulaşım sisteminde köklü etkiler yaratması muhtemel olan Boğaz Karayolu Tüp Geçişİ gibi bir işin ihale aşamasına gelmeden önce kapsamlı etütlerinin yapılması, yolculuk kapasite kestirimlerinin ve ulaşım modellerinin yapılarak projelendirilmesi, bu çerçevede

güzergahının ve bağlantı yollarının planlanması, İstanbul kent bütünü planlama çalışmalarıyla entegre edilmesi işlemlerinin tamamlanmış olması gerekirdi.

3. Buna göre, dava konusu işlem, kente dair bir kamu yatırımı olduğundan, söz konusu işlem ile davacıların meşru, güncel ve ciddi bir ilişkisi söz konusudur. Söz konusu işlem neticesinde kamunun ve ülkenin çıkarları zarar görmektedir. Kuşkusuz ki böyle bir sonuç mensupları inşa işleminin bire bir sorumlusu ve dahili olan davacı oda ile mensuplarının halk nezdinde olan güvenini de sarsmaktadır. Yine ülke kaynaklarının davacı odaların iştiğal konusu iş neticesinde ziyan olması, doğrudan davacıların menfaatini etkileyecektir. Gerekli ULAŞIM ETÜDÜ, PLANLAMA ÇALIŞMALARI VE KAMU YARARINA UYGUN OLUP OLMADIĞI İRDELENMEYEN bu inşaat sonucunda kamu kaynakları kamu yararı dışında kullanılacak, ulaşım sisteminde çözüm yerine yeni sorunlar yaratacak ve kentin fiziki ve doğal dokusu bozulacaktır. Davacılar, mesleği tamamen kamu yararını esas alan üyeleri adına şehircilik ilkelerini, planlama esaslarını ve kamu yararını savunmak ve bu yönde çalışmakla yükümlü olduğundan bu uğurda her türlü işlemi yapmakla yetkilidir.

4. DAVACILARIN, YAPTIĞI ARAŞTIRMALAR NETİCESİNDE DAVA KONUSU İHALENİN SAYI VE TARİHİNİ BULAMADIĞI GİBİ, ÖZELLİKLE TUNEL İNŞAATININ İHALESİNE BAŞLANIYOR OLMASI KARŞISINDA ZAMAN GEÇİRMENİN TELAFİSİ İMKÂNSIZ ZARARLARA SEBEP OLACAĞI DÜŞÜNCESİYLE, HUZURDAKİ DAVAYI İKAME ETMEK MECBURİYETİNDE KALMIŞTIR.

5. Davalı idarenin ihale konusu ettiği işin boyutları göz önüne alındığında, ihale yapmadan önce yerine getirilmesi gereken planlama, araştırma ve fizibilite çalışmasının yapılmadığı anlaşılmaktadır. Dava konusu İHALE İSTANBUL ÇEVRE DÜZENİ PLANINA VE ULAŞIM ANA PLANINA AYKIRI olduğundan konusu teknik çalışmaların hiçbirisi yapılmadan, bilimsel gereklilikler yerine getirilmeden ihale ilanı

yapılan işin İstanbul kentsel ulaşım ihtiyacının karşılanmasında işlevsel olması mümkün değildir. Bu büyüklükte kaynak kullanılarak yapımı öngörülen altyapı yatırımlarının kentsel mekânı tahrip etmesine neden olmak, kamu yararı, şehircilik ilkeleri ve planlama esaslarına açıkça aykırıdır. İhale ilanında sadece ibare olarak geçen “proje”nin standartlara uygun bir teknik içeriğe sahip olmadığı da açıktır.

6. Dava konusu ihale ve bu ihalenin içeriğini oluşturan inşaat projesinin konusu projenin boyutları göz önüne alındığında, ulaşım ana planında yer alması gerektiği anlaşılmaktadır, halbuki söz konusu proje ulaşım ana planında yer almamaktadır. Aslında ulaşım ana master planında yer almayan bir hususun ihtiyaç olmadığı da sayın mahkemenin takdirindedir. Diğer yandan, **gerek 1/100.000 ölçekli çevre düzeni planına ve gerekse 1/25.000 ölçekli nazım imar planına aykırı olan bu proje ile ihaleye çıkılmış olması da, ihale işleminin hukuka aykırı olmasına neden olmuştur.**

7. İhale konusu iş için yeterli düzeyde yerbilimsel çalışma yapılmamıştır. Hâlbuki bu derece bir işe başlamadan önce gerekli zemin çalışması tüm ayrıntılarıyla yapılmalıdır. Tüm kamuoyunca bilinmekte olan Ayaş tüneli bu gerekliliğin en somut örneklerindedir. Gerçekten de, tünel yapılacak bölgenin zemini üzerindeki gerekli çalışma yapılmadan başlanan Ayaş tüneli, bir tünel inşaatının öngörülenden ne kadar farklı bir maliyete sahip olabileceğini ortaya koymuştur. Dava konusu inşaat da gerekli ön çalışma yapılmamıştır ve zeminin durumuna göre maliyetin çok fazla olması muhtemeldir. İstanbul şartları göz önüne alındığında, Ayaş örneğinde olduğu gibi inşaat başlandıktan sonra yıllar boyunca beklemek gibi bir durum da söz konusu olamaz. Zira ihale konusu mevkiilerdeki yoğunluk dikkate alındığında, yıllar boyunca devam edecek bir inşaatın şehir hayatını ne derece felç edeceği tartışmasızdır.

8. İhale konusu iş için gerekli arkeolojik durum ve doğal çevre araştırması yapılmamıştır.

9. Kentlilerin ulaşımı için yapılan seçimler, kentlerin geleceğini ve yaşam kalitesini de belirler. Bu durumda da seçilmiş olan ulaşım türlerine bağlı olarak kentlerin yolları, kentlilere daha çok ayrılabilir veya araçlar tarafından işgal edilebilir. Bu kapsamda, kişilerin yolculuk süreleri aşırı derecede uzar. Ulaştırma hizmetleri, ülkelerin sosyal yapısından ve kentlerin imar planlarından ayrılamaz. Kentleşme ve kent planlamalarında kent içi ve kent dışı ulaşım sistemleri, insan topluluğunun yaşadığı alanların kanallarıdır. Dünya ölçeğinde ulaştırma sektörü; **gelişmişliğin, bilgi ve kültür yönetiminin, sanatsal faaliyetlerden yararlanmanın, enerji üretiminin, sanayileşmenin ve turizm faaliyetlerinin alt yapısını oluşturur.**

10. Yine hepimizin bildiği gibi ulaştırma; karayolu, demiryolu, denizyolu, hava yolu ve boru hattı olarak beş alt sistemde incelenmektedir. Ayrıca bu alt sistemleri de yolcu ve yük taşımacılığı olarak iki ana halkada incelemek gerekmektedir, doğru bir ulaştırma politikası uygulayabilmek için, bu beş alt sistemi birbirleriyle rekabete sokmadan, en son teknolojik imkânları da dikkate alarak doğru bir ulaştırma bağlantısının sağlanması gerekmektedir. Bunu yaparken, **ulaşımın ülkeye ve kente getireceği asgari maliyetle birlikte, dışarıya olan bağımlılığı da en aza indirecek bir politika uygulanmalıdır. Ulaşım planlarında yolcu taşımacılığına öncelik verilirken bu proje bireysel taşıt ulaşımına yöneliktir.**

11. İstanbul, İstanbul boğazı tarafından Doğu ve Batı olmak üzere iki yaka olarak birbirinden ayrılmıştır. İstanbul'un batı yakasında gelişmiş olan sanayi-ticaret amaçlı iş ve okul alanları, Doğu yakasından Batı Yakası'na ulaşım talebini de giderek arttırmaya başlamıştır. Bu yolculuk taleplerini karşılamak için kentin tek merkezli olmasından kurtulması için önce **Boğaziçi Köprüsü**, arkasından da ortaya çıkan büyük trafik hacmini karşılamak amacıyla **Fatih Sultan Mehmet Köprüsü ve Çevre Yollarıyla** birlikte hizmete sokulmuştur. İstanbul 1970'li yıllarda konut ve ulaştırma gibi temel altyapı

gereksinmelerinde önemli sorunlarla karşılaşmıştır. 1973 yılında **1.Köprü'nün** hizmete girmesiyle **Doğu Yakası'nın Batı Yakası**'yla karayolu bağlantısı sağlanmış ve bu durum Doğu Yakası'nda birtakım değişimleri de gündeme getirmiştir. Burada da küçük ölçekli sanayi bölgeleri oluşmaya başlamış, bu nedenle İstanbul'un Doğu Yakası da göç almaya başlayarak nüfus artmıştır.

12. İki yaka arasında taşıt geçişlerini sağlayan **1.köprü**, açılışından birkaç yıl sonra iki yaka arasındaki ulaşım talebini karşılayamamıştır. Bir süre sonra'da **Fatih Sultan Mehmet köprüsü** gündeme gelmiş, çevre yollarıyla birlikte İstanbul, **2.köprüsüne** de kavuşmuştur. Birinci köprü yapılırken, İstanbul'un beklenen ve planlanan ana gelişim alanı doğu-batı olarak belirlenmiştir. Çünkü İstanbul'un kuzeyin de korunması gereken orman alanları ve su havzaları bulunmaktadır. Avrupa yakasında tarihi doku içinde yoğunlaşmış olan kent merkezi ayrıca, 1.köprü'nün yapılmasıyla doğudan batıya çalışmak için geçen nüfusun baskısı altında kalmıştır. Bu dönemde, İstanbul'u tek merkezlikten kurtarmak için, doğu yakasını kendi içinde yeterli bir merkeze kavuşturmak gerekiyordu. Nazım Plan kararlarına göre, Boğaziçi köprüsünün hizmete açılmasını izleyen yıllardaki gelişmeler, bu iki Nazım Plan kararlarını işleyemez, uygulanamaz bir hale getirmiştir.

1- **İstanbul'u tek merkezlikten kurtarmak (doğu yakasını kendi içinde bir merkez)**

2- **İstanbul'un kuzeyini (orman ve su havzalarını) korumak**

13. 1970'li yılların sonuna doğru kentin temel aksı olan köprü ve bağlantı yollarındaki trafik tıkanıklıkları, hızla büyüyen Kentsel alanlar ve artan nüfus konusu, olağan bir durum olarak karşılanmıştır. Giderek özel araç sahipliği oranının artması, özel araç trafiğinde de artışa yol açmıştır. Böylece, Mevcut Ulaştırma alt yapısı, kapasitesinin üzerinde kullanılmış ve kent içi ulaştırma problemleri giderek ağırlaşmıştır.

14. 1.Boğaz köprüsünün yolculuk talebini karşılayamaması, **Fatih Sultan Mehmet Köprüsü** ve bağlantı yollarını gündeme getirmiştir. Maliyeti azaltmak için çevre yollarının ormanlık ve su havzalarındaki hazine arazilerinden geçirilmesi, kaçak ve sağlıksız yapılaşmanın ana nedeni olarak karşımıza çıkmıştır. **Fatih Sultan Mehmet köprüsü ve çevre yolları henüz tamamlanmadan yapılaşma İstanbul'un kuzeyine doğru hızla yayılmıştır. Böylece İstanbul Nazım Plan Bürosu'nun belirlediği doğu-batı aksındaki Lineer gelişme düşüncesi, tamamen ortadan kalkmıştır.** 2.Boğaz köprüsü, ormanlık alanlar ile su havzalarında planlı ve plansız olmak üzere yeni bir yapılaşmanın da yolunu hızla açmıştır. İstanbul Boğazının karayolu geçişlerine konu edilmesi, kent bütününde ulaşım sistemlerinin entegre edilmesinin önündeki başlıca engellerden biridir. İstanbul kentinin ulaşım sorunlarının çözümü, mümkün olduğunca fazla sayıda insanı belirli zaman dilimleri içinde hareket ettirebilecek toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesine bağlıdır. Ulaşım yatırımlarında karayolu araçlarının hareketliliğinin amaçlanması, yeni akslarda cazibe yaratmaktan ve bir süre sonra trafik akışının bu akslarda da sağlanamamasından başka bir sonuç doğurmamaktadır. Tüp geçiş gibi pahalı bir yatırımın karayolu geçişi için öngörülmesi, kamu kaynaklarının yanlış kullanımıyla eşanlamlıdır.

15. **Kentler insanlar içindir. Kentsel ulaşım da ana hedef insanların hızlı, konforlu, güvenli ve ekonomik biçimde kentsel etkinliklere erişimlerini sağlamaktır. Kentlerde ulaştırma çözümleri taşıtların hareketlerini değil, insanların erişilebilirliğini esas almalıdır.**

16. İstanbul'un mevcut ulaşım alt yapısı ve mevcut toplu taşıma sistemleri planlı, düzenli ve etkin bir şekilde kullanılmadığı için; trafikteki sorunlar artan araç ve yolcu sayısına göre katlanarak büyümektedir. Bu durum kentte yaşayanların yaşam kalitelerinin giderek düşmesine neden olmaktadır.

- İstanbul'un tümü için geçerli olan bu sorun, iki yaka arasındaki ulaşımı da önemli ölçüde etkilemektedir.
- Toplu taşıma yerine bireysel taşımacılığın ağırlıkta olması; sabah ve akşam saatlerindeki köprü geçişlerini, dayanılmaz bir işkenceye dönüştürmektedir.
- İki yakayı birbirine bağlayan köprüler üzerindeki trafik, günlük İstanbul trafiğinin %11'ini oluşturmaktadır.
- Boğaziçi Köprüsü üzerinden geçen araçların yaklaşık %90 'ı, Fatih Sultan Mehmet Köprüsü üzerinde ise yaklaşık %86'sı özel araçlardan oluşmaktadır.
- Köprüler üzerinden geçen özel araçların yaklaşık %90'ı, yolcuların yaklaşık olarak %40'ını taşımaktadır. Bu durum, köprülerdeki trafik yoğunluğunun en temel nedeni olarak karşımıza çıkmaktadır.
- Köprüler insanların taşınması yerine, taşıtların taşınmasına hizmet etmektedir.

17. Öte yandan, ulaşım sistemi, arazi kullanım planlarından bağımsız olamaz. Ulaşım konusu, bu planların bir parçasıdır. **Kentlerde, arazi kullanımından getirilen yoğunluk ne kadar fazla ise, trafik yoğunluğu da o ölçüde artar. Yani, kentte bulunan boş alanların tümü yapılaşmaya açılırsa, ulaşım sistemini de bu yoğunluk artışına paralel olarak raylı sisteme dönüştürmek yani metroyu, toplu taşımayı tamamlamak gerekir. Aksi takdirde her geçen gün kent içi ulaşım daha da çekilmez bir hale gelecektir.**

18. İstanbul'da her gün trafiğe yaklaşık olarak 500~600 araç çıkmaktadır. Toplu taşıma sistemi yeterli düzeyde olmadığı için herkes başının çaresine bakmakta, otomobilini alan yollara düşmektedir. Yapılan her kavşak, her köprü, içerisinden otomobillerin geçeceği her tünel, sonuç itibarıyla aynı ana güzergâhlara çıkmaktadır. Bu noktalar kısa bir süre sonra, eskisinden daha da sıkışık hale gelmektedir. Bir süre sonra, kavşak ve köprü girişlerin de trafik, önemli ölçüde tıkanmaya başlamaktadır.

19. **Yine bir başka muhtemel risk, zamanla yetersiz kalacak olan tünellerin giriş ve çıkışlarında trafik yoğunluğu yaşanmasıdır.** Böyle bir durumda da, trafik açılana kadar binlerce araç tünellerde

beklemek durumunda kalacaktır ki, bu husus insan sağlığı açısından da büyük bir handikaptır. Gerçekten, halen boğaz köprüsünde yaşanan yoğunluğun tünelde de yaşanmayacağını söylemek mümkün değildir.

20. Görüldüğü üzere dava konusu inşaat işi şehircilik ilkelerine aykırı olup, kamu yararı amacıyla da bağdaşmamaktadır. Gerçekten, İstanbul gibi bir metropolde, artan trafiğin yeni yollar yapılarak yahut mevcut yolları genişleterek çözmenin mümkün olmadığı şehir bilimcilerince tartışmasız olarak kabul edilmektedir. Salt olarak İstanbul ilinin günümüze kadar uzanan geçmişi irdelendiğinde dahi bu husus ortaya çıkmaktadır. Şimdiye kadar yapılan karayolu çalışmaları, karayolları genişletildikçe, trafikte geçici bir rahatlık sağlandığını, ancak bu rahatlığında trafiğe katılan araç sayısının artmasına neden olduğunu, nihayet bu süreç sonunda yapılan genişletme çalışmalarının yetersiz kaldığını ortaya koymaktadır.

21. Yeni karayolu yapmak yahut mevcut karayollarını genişletmek, bugüne kadar trafiğe hiçbir katkı sağlamamış, sadece ve sadece ülke kaynaklarının boşa harcanmasına neden olmuştur. Gelişmiş ülkelerdeki ulaşım stratejisi irdelendiğinde, karayolu ulaşımını geliştirmek yönünde herhangi bir çaba sarf edilmediği, mevcut kaynakların toplu taşımacılığı geliştirme amacıyla kullanıldığı ortaya çıkmaktadır.

22. Somut olayda, çok basit bir maliyet hesabı yapıldığında dahi raylı sistemin karayoluna nazaran daha köklü ve ekonomik bir çözüm olduğu anlaşılmaktadır. Ortalama verilere göre karayolunda bir şeritten saatte yaklaşık olarak 2 bin araç geçebilmektedir, her araç da ortalama 2 (istatistiklere göre ortalama 1,7'dir) yolcu olduğu düşünülürse, toplam 4 bin yolcu seyahat edebilmektedir. Ancak, raylı sistemde aynı güzergâhta saatte ortalama 70 bin kişiyi taşımak mümkündür. Tüm bunlar göstermektedir ki, İstanbul'da bu derece tünel inşaatı yapılmasında, herhangi bir kamu yararı bulunmamaktadır. Bilakis mevcut mali kaynaklar tüketilmek suretiyle

ulaşım için köklü bir çözümün de önüne geçilmektedir. **Buna rağmen İstanbul'un mevcudunun çözüm getirmeyecek tünellere harcanması anlaşılır ve kabul edilebilir değildir.**

23. İstanbul Büyükşehir Belediyesi tarafından son yıllarda yapılan ve/veya yaptırılan ulaşım etütleri ve planları ile üst ölçekli plan çalışmalarında, ihaleye konu olan işin ihtiyaç programına alınmasını gerektirecek herhangi bir değerlendirme ve karar bulunmamaktadır. Dolayısıyla, ihale konusu işin, gerçekleşmesi halinde İstanbul kentinin ulaşım sistemine entegre edilmesi teknik olarak mümkün olamayacaktır.

24. İhale ilanında ve başka resmi belgelerde yer almamakla birlikte, kamuoyunda yapılan değerlendirmelerden anlaşıldığı kadarıyla, ihale konusu Boğaz Karayolu Tüp Geçişinin İstanbul Avrupa Yakasında Eminönü ve Fatih ilçelerini kapsayan Tarihi Yarımada'nın içinde yüzeye çıkacağı anlaşılmaktadır. Tarihi Yarımada, kültür varlıklarının korunması konusunda ülkemizin en hassas alanlarının başında gelmektedir. Yakın zamana kadar gerçekleşen yanlış yapılaşma ve ulaşım kararlarının ağır olumsuz etkilerine maruz kalmış bulunan Tarihi Yarımada'nın kültürel ve tarihi değerlerinin korunması, ülkemizde yürürlükte bulunan koruma yasalarımızın gereği olduğu kadar, ülkemizin taraf olduğu uluslar arası sözleşmelerin de gereğidir. Nitekim ülkemiz ve İstanbul açısından önemi tartışılmaz olan Dünya Kültür Mirası Listesindeki mevcudiyetimiz de, Tarihi Yarımada'yı ne kadar koruyabildiğimizle yakından ilişkilidir. İstanbul'un ulaşım ihtiyacına hangi kapasite ve düzeyde çözüm getireceği belli olmayan, hatta getirdiği çözümlerden fazla yeni sorunlara yol açma riski de bulunan tüp geçişin Tarihi Yarımada'da yaratacağı yeni olumsuz etkiler ise açıkça ortadadır. Tarihi Yarımada'nın, içinden geçen karayoluna "yol kenarı peyzajı" olarak değerlendirilmesi, İstanbul ve ülkemiz tarihi mirasının kasıtlı olarak tahrip edilmesi anlamına gelecektir.

25. Sonuç olarak, şehircilik ilkelerine, yasalara aykırı olan ve kamu yararı amacıyla bağdaşmayan Ulaştırma Bakanlığı

Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçişi Yapı-İşlet-Devret Modeli Kapsamında Kapalı Teklif Alma Usulü ihale edilmesine ilişkin kararın **tünel yol inşaatı** ihalesinin iptalini isteme gereği doğmuştur.

SONUÇ VE TALEP:

İstanbul ulaşım ana master planında yer almayan, gerekli imar planı değişiklikleri yapılmadan ihaleye çıkılan ve İstanbul'da ve özellikle Tarihi Yarımada'da geri dönüşü olmayan zararlara neden olacak olan İstanbul Boğazı, Karayolu Boğaz Tüp Geçişi Projesinin iptalini talep ediyoruz.

Dava konusu inşa işi ihale aşamasında olup her an için ihale edilmesi ve bitirilmesi söz konusudur. Böyle bir olasılık da devletimizi büyük bir yük altına sokacağından ve verilecek kararın uygulanma imkanını ortadan kaldıracığından giderilmesi

imkansız zararlara neden olabilecektir. Bu yüzden **sakıncaları bertaraf etmek amacıyla idarenin savunmasını dahi beklemeksizin dava konusu işlem hakkında yürütmenin durdurulmasına karar verilmesini talep etmekteyiz.**

Dava konusu işlem olan Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğü'nün İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçişi Yapı-İşlet-Devret Modeli Kapsamında Kapalı Teklif Alma Usulü ihale edilmesine, gazete ilanında yer alan şekli ile, "İstanbul Boğazı, Karayolu Boğaz Tüp Geçişi İhale Şartnamesi ve Ekleri Proje ve Teknik Şartnamelere göre 3996 Sayılı Kanun ve 94/5907 Sayılı Bakanlar Kurulu Kararında belirtilen usul ve esaslar çerçevesinde yapım, işletim ve devri işi."ne ilişkin kararın iptali ve yürütmenin durdurulması talepli davada davacı yanında müdahillik isteğimizi saygılarımızla arz ederiz.

BASINDA ŞUBEMİZ

18 MAYIS 2007 NTV HABER - İSTANBUL DAKİ ŞANTİYELER HAKKINDA ŞUBEMİZ GÖRÜŞLERİNİ AKTARDIK.

Şube Sekreterimiz Tayfun KAHRAMAN, 18 Mayıs tarihinde İstanbul daki Şantiyeler hakkında Şubemiz görüşlerini NTV Habere aktardı. Kahraman yaptığı açıklamada, İstanbul'da yapılan çalışmalarda hiç bir şantiyecilik kuralının uygulanmadığını ve kentte özellikle son zamanlarda artan şantiye faaliyetleri nedeniyle yayalar için büyük tehlikeler yaratıldığını belirterek, Belediyelerin bu konulardaki denetim görevlerini yerine getirmediğini vurguladı.

19 MAYIS 2007 TURKISH DAILY NEWS GAZETESİ – İSTANBUL'DA ULAŞIM

19 Mayıs tarihinde yayınlanan Turkish Daily News Gazetesine İstanbul toplu taşıma sisteminde yaşanan problemleri ve toplu taşıma alternatifleri konusunda açıklamalarda bulunan Tayfun KAHRAMAN, İstanbul'da çok alternatifli fakat araç trafiğine dayalı olan toplu taşıma ağının İstanbul'un ve Türkiye'nin yaşadığı az gelişmişlik sürecine bağlayarak çok alternatifli sistemin kamu idaresinin çözemediği problemler karşısında kendiliğinden geliştiğini ifade etti.

Haberlerin tümüne www.spoist.org adresinden ulaşılabilir.