

Yürütmenin Durdurulması İstemi Dava Dilekçesidir.

İSTANBUL (.) İDARE MAHKEMESİ SAYIN BAŞKANLIĞI'NA

Dosya No :

- 1.No.lu Davacı** : TMMOB Şehir Plancıları Odası
Adına Tayfun Kahraman
Darphane Emirhan Cad.Bayındır Sk.Uygar Apt.N.1/1 Dikilitaş-
İstanbul
- 2.No.lu Davacı** : TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası (İstanbul Şubesi)
- Vekili** : Av. Taner Savaş
Kayışdağı Cad. Karaman Çiftliği Yolu Eston Çamlievler
A2 Blok Kızılcam D:2 İçerenköy 34572 İSTANBUL
- Davalı** : Ulaştırma Bakanlığı – Ankara
- Konu** : Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları
İnşaatı Genel Müdürlüğünün İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp
Geçişi Yap-İşlet-Devret Modeli Kapsamında Kapalı Teklif Alma
Usulü ihale edilmesine ilişkin kararın iptali talebidir.
- Öğrenme Tarihi** : Dava açma tarihidir

İdari İşlemin Tarih ve Sayısı	: Tarafımızca tespit edilememiştir, davalı idareden sorulmasını talep ediyoruz.
--	---

ACIKLAMALAR

- Davacı odalar, 6235 sayılı Türk Mühendis ve Odaları Birliği Kanununa göre kurulmuş olan bir kamu tüzel kişilerdir. Kanununun 13.m.sinde "Lüzum görülen yerlerde Birlik Umumi Heyeti kararıyla (Türk Mühendis ve Mimarları odaları açılabilir." hükmü öngörülmüş, yine 19.m.sinde odaların " Kanununun 2.maddesinde belirtilen amaç için Birlik Umumi Heyetince kararlaştırılan işlerden yalnız odalarını ilgilendiren kısımlar ile" görevlendirileceği belirtilmiştir.
- 6335 sayılı kanuna istinaden çıkarılan TMMOB ana yönetmeliği odaların kuruluş amacını amaçlamaktadır;
- Ayrıca söz konusu yönetmeliğin 47.m.sinde müvekkil odanın tüzel kişiliği bulunduğu da belirtilmiştir. Bu husus, yüksek mahkeme içtihatlarında da zikredilmiştir(Dan.İBGK.E1971/1, K1979/1, T8.8.1979).
- Huzurdaki davanın konusu işlem Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünün İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçişi 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.

5. Gazete ilanında ihalenin konusu řu şekilde tanımlanmaktadır: "İstanbul Boğazı, Karayolu Boğaz Tüp Geçişi İhale Şartnamesi ve Ekleri Proje ve Teknik Şartnelere 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, güzergahı, kapasitesi, vb. bilgilere ihale ilanında yer verilmemektedir. İhale ilanından anlaşılan hususlar, İstanbul Boğazında yap-işlet-devret modeliyle bir tüp geçişi yapılmak istendiğı ve söz konusu tüp geçişin karayolu geçişi 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 taşıım 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 geçişi" 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 Geçişi gibi bir işin ihale aşamasına gelmeden önce kapsamlı etütlerinin yapılması, yolculuk kapasite kestirimlerinin ve ulaşım modellemelerinin yapılarak projelendirilmesi, bu çerçevede güzergahının ve bağlantı yollarının planlanması, İstanbul kent bütünü planlama çalışmalarıyla entegre edilmesi işlemlerinin tamamlanmış olması gerekirdi.

6. Buna göre, dava konusu işlem, inşa işi olduğundan, söz konusu işlem ile davacıların meşru, güncel ve ciddi bir ilişkisi söz konusudur. Dava konusu inşa işlemi, davacıların genel yaralara uygun gelişmesini sağlamakla yükümlü olduğu meslek kurallarını ihlal etmektedir. Ayrıca 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 iştigal konusu iş neticesinde ziyan olması, doğrudan davacıların menfaatini etkileyecektir. Gerekli alt fizibilitesi yapılmayan iş neticesinde ileride oluşacak olumsuz durum karşısında, kamuoyu nezdinde davacıların mesleğı itibar kaybedecektir. Davacılar da, söz konusu itibarı korumakla yükümlüdür ve bu uğurda her türlü işlemi yapmakla yetkilidir.

7. Davacıların dava konusu işlem ile olan meşru, güncel ve ciddi ilişkisi yüksek mahkeme kararıyla da sabittir. Yüksek mahkeme, müvekkilin, İstanbul, Maltepe, Büyükyalı Deresi ve Yol Düzenlenmesine ilişkin plan değışikliğinin açmış olduğu davayı kabul eden yerel mahkeme kararını onamış ve müvekkilin menfaat ilişkisini tartışma gereğı ahi duymamıştır(Ek –Danıştay kararı).

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

9. Davalı idarenin ihale konusu ettiği işin boyutları göz önüne alındığında, ihale yapmadan önce yerine getirilmesi gereken fizibilite çalışmasının yapılmadığı anlaşılmaktadır. Söz konusu

teknik çalışmaların hiçbirisi yapılmadan, bilimsel gereklilikler yerine getirilmeden ihale ilanı yapılan işin İstanbul kentsel ulaşım ihtiyacının karşılanmasında işlevsel olması, ancak rastlantıyla gerçekleşebilecek bir durumdur. Bu büyüklükte kaynak kullanılarak yapımı öngörülen altyapı yatırımlarının başarısını rastlantıya bırakmak, 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.

10. Her şeyden önce söz konusu projenin boyutları göz önüne alındığında, ulaşım ana master planında yer alması gerektiği anlaşılmaktadır, halbuki söz konusu proje ulaşım ana master planında yer almamaktadır. Aslında ulaşım ana master planında yer almayan bir hususun ihtiyaç olmadığı da sayın mahkemenin takdirindedir. Diğer yandan, **gerekli imar planı değişiklikleri yapılmadan ihaleye çıkılmış olması da, ihale işleminin hukuka aykırı olmasına neden olmuştur.**

11. İhale konusu iş için yeterli düzeyde yerbilimsel çalışma da yapılmamıştır. Halbuki, 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.

12. 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.**

13. 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 imkanları da dikkate alarak doğru bir ulaştırma bağlantısının sağlanması gerekmektedir.

14. Bunu yaparken, **ulaşımın ülkeye ve kente getireceği asgari maliyetle birlikte, dışarıya olan bağımlılığı da en aza indirecek bir politika uygulanmalıdır.**

15. **1950 yılına kadar ulaştırmamızın omurgası demiryoluna bağlı olarak gelişmişken, 1950 sonrası sürdürülen politikalarla demiryolu ve denizyolu ulaştırması yerinde saymış, sadece karayoluna bağlı ulaştırma sistemine önem verilerek, ulaştırmamızın %95'i karayoluna bağlı olacak şekilde bir politika izlenmiştir.**

16. 1980'li yıllar da, 1983-1993 yılını kapsayan bir **ULAŞTIRMA ANA PLANI** yapılmıştır.

-Yük taşımacılığında Denizyollarının payı %16'dan %32'ye
Demiryollarının payı %10'dan %27'ye
Boru hatlarının payı %1,5'dan %4,5'a
Karayollarının payı ise, %72'den %36'ya düşecekti.

Oysa bugün; Yük taşımacılığında; %89 karayolu, %5 demiryolu
Yolcu taşımacılığında %96 karayolu, %2 demiryolu olarak karşımıza çıkmaktadır.

17. İstanbul, İstanbul boğazı tarafından Doğu ve Batı olmak üzere iki yaka olarak birbirinden ayrılmıştır. Ağırlıklı olarak Batı yakasında gelişmiş olan kentin, özellikle 20.yüzyılın ikinci yarısından itibaren Anadolu'dan aldığı büyük göç ile Doğu yakasında da yerleşim artmaya başlamıştır.

18. İstanbul'un batı yakasında gelişmiş olan sanayi-ticaret amaçlı iş ve okul alanları, Doğu yakasından Batı Yakası'na ulaşım talebini de giderek arttırmaya başlamıştır.

19. 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.

20. 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 Yakasında 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.

21. 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.

22. 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.

23. 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**

24. 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 kentiçi ulaştırma problemleri giderek ağırlaşmıştır.

25. 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.

26.








İSTANBUL'DA KARAYOLU TAŞIMACILIĞINDAKİ DAĞILIM

İSTANBUL'DA
DAĞILIM

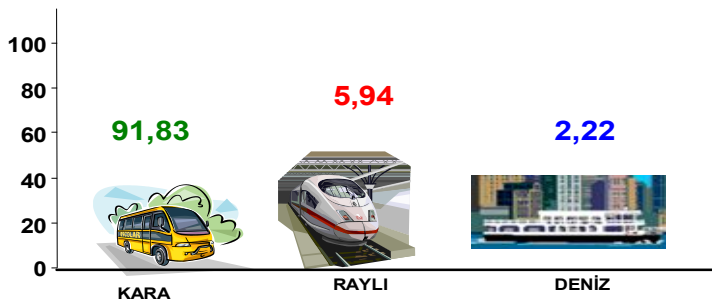
ARAÇ TURLERİ	TAŞINAN YOLCU YÜZDESİ	
 İETT	12,37	KARA 91,83
 ÖHO	9,90	
 Otomobil	34,56	
 Dolmuş Taksi	0,53	
 Minibüs	17,67	
 Taksi	2,65	
 Servis oto	14,14	

RAYLI SİSTEM TAŞIMACILIĞINDAKİ

ARAÇ TURLERİ	TAŞINAN YOLCU
--------------	---------------

	YÜZDESİ	
 TCDD	1,10	RAYLI 5,94
 Hafif Metro (LRT)	1,77	
 Metro	1,24	
 Tramvay	1,68	
 Moda Tramvay	0,02	
 İETT Tramvay	0,04	
 Tünel	0,11	

TAŞIMA TÜRLERİNE GÖRE ULAŞIM





27. 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.







28. 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.

FSM Köprüsü'nde Yolcu ve Araç %'leri		
Araç Tipi	Araç Sayısı %	Taşınan Yolcu %
 Özel Araç	86,5	43,5
	7,5	38,5

İETT + ÖHO		
 Diğer	6	18

Boğaziçi Köprüsü'nde Yolcu ve Araç %'leri		
Araç Tipi	Araç Sayısı %	Taşınan Yolcu %
 Özel Araç	89,5	31
 İETT + ÖHO	5,5	58
 Diğer	4,5	11

Boğaziçi Köprüsünden Geçen ve Şehir Hatları Vapurları İle Taşınan Yolcu ve Taşıt Sayısı

Yıl	Boğaziçi Köprüsü	Şehir Hatları	
		Taşıt	Yolcu
1965		2.943.000	70.344.000
1966		3.478.000	82.341.000
1967		4.066.000	87.797.000
1968		4.489.000	98.575.000
1969		4.648.000	105.827.000
1970		4.480.000	108.019.000
1971		6.253.000	113.069.000
1972		6.895.000	120.993.000
1973	1.696.505	6.690.000	130.048.000
1974	11.869.993	2.465.000	113.870.000
1975	17.243.008	1.614.000	104.347.000
1976	23.494.314	1.017.000	105.254.000
1977	27.672.255	1.406.000	112.951.000
1978	28.008.610	1.544.000	118.374.000
1979	26.447.661	1.294.000	124.700.000

Boğaziçi ve FSM Köprüsü'ndeki Taşıt Trafikinin Değişimi

Yıl	Boğaziçi Köprüsü	Yıllık Değişme Oranı	FSM Köprüsü	Yıllık Değişme Oranı(%)
1985	38.411.974	-	-	-
1986	44.934.012	16,98	-	-
1987	48.291.094	7,47	-	-
1988	50.985.942	5,58	3.028.566	-
1989	51.890.202	1,77	9.026.600	-
1990	51.198.604	-1,33	16.621.600	84,14
1991	44.341.576	-13,39	23.295.884	36,75
1992	52.704.018	18,86	29.657.184	2,49
1993	59.574.396	13,04	29.657.184	27,31
1994	59.229.988	-0,58	31.156.638	5,06
1995	64.051.228	8,14	36.741.792	17,06
1996	65.034.008	1,53	44.057.486	20,8
1997	66.794.758	2,71	50.600.928	14,85
1998	64.969.262	-2,73	56.866.214	12,38
1999	63.938.104	-1,59	56.188.522	-1,19
2000	67.251.308	5,18	62.704.800	11,6
2001	62.691.736	-6,78	57.178.216	-8,81
2002	64.437.896	2,79	55.646.052	-2,68
2003	65.762.540	2,06	60.418.092	8,58

29. 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.

30. 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 güzergahlara 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.

31. 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.

32. Görüldüğü üzere dava konusu inşaat işi şehircilik bilimi 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.

33. Görüldüğü üzere, 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 sarfedilmediği, mevcut kaynakların toplu taşımacılığın geliştirme amacıyla kullanıldığı ortaya çıkmaktadır.

34. Yüksek mahkeme de, Ankara'da bulunan Güvenparkın bulunduğu bölgenin imar planı değişikliği ile ilgili olarak verdiği kararda, "kent merkezi yakın çevresi içinde kalan alanda özel oto kullanımının yasaklanması, toplu taşımacılığa öncelik verilmesi gerektiğini, buna aykırı düzenlemenin kamu yararı ve şehircilik ilkeleri ile bağdaşmayacağına" hükmetmiştir(Ek 3: Yargıtay Kararı).

35. 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 düşünüldüğünde, toplam 4 bin yolcu seyahat edebilmektedir. Ancak, raylı sistemde aynı güzergahta saatte ortalama 70 bin kişiyi taşımak mümkündür.

36. 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.**

37. Ülkemizin en geniş maddi, teknik ve personel olanaklarına sahip yerel yönetimi olan 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.

38. 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.

39. Sonuç olarak, şehircilik ilkelerine, yasalara aykırı olan ve kamu yararı amacıyla bağdaşmayan Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünün İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçişi Yap-İşlet-Devret Modeli Kapsamında Kapalı Teklif Alma Usulü ihale edilmesine ilişkin kararın **tünel yol inşaatı** ihalesinin iptalini isteme gereği doğmuştur.

40. 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 beklemezsizin dava konusu işlem hakkında yürütmenin durdurulmasına karar verilmesini talep etmekteyiz.**

Hukuksal Nedenler : Kamu İhale Yasası, İYUK ve ilgili mevzuat.

Deliller : Ekte bulunan belgeler, davalı idare kayıtları ve her tür delil. Karşı tarafın delillerine mukabil delil sunma hakkımız saklıdır.

Sonuç ve İstek : Yukarıda belirtilen nedenlerle, Ulaştırma Bakanlığı Demiryollar, Limanlar ve Hava Meydanları İnşaatı Genel Müdürlüğünün İstanbul Boğazı Karayolu Boğaz Tüp Geçişi Yap-İşlet-Devret Modeli Kapsamında Kapalı Teklif Alma Usulü ihale edilmesine ilişkin kararın öncelikle yürütmesinin durdurulmasına, neticeten iptaline, yargılama giderleri ve vekalet ücretinin davalılara yükletilmesine karar verilmesini dileriz. Saygılarımızla.

TMMOB Şehir Plancıları Odası Yetkilileri
Tayfun KAHRAMAN

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Vekili
Av. Taner SAVAŞ