

- İstanbul Kanal projesi Neden Yapılmamalıdır?.....1'de
- İMO İnşaat Yönetimi Panel - Forumu İstanbul'da Gerçekleştirildi.....6'da
- İMO Deprem Sonrası Hasar Tespiti Bölgesel Eğitimleri Yapıldı.....9'da

Yeni Yılınız Kutlu Olsun

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu'nun yeni yıl mesajı*



Yeni yıl, tüm beklentilerinizin gerçekleştiği bir yıl olsun. Ayrıca yeni yılınızın barış, sevgi, mutluluk ve başarı içinde geçmesini tüm içtenliğimizle diliyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu

İstanbul Kanal Projesi Neden Yapılmamalıdır?

Yıllardır ilgi alanımız içine sokulan fakat uzun bir süredir uykuda tutulduğu anlaşılan İstanbul Kanal Projesi uykudan uyandırıldı. Bir kez daha ülkemizin gündemine oturdu. Gerçekten yapılmak istenen "İstanbul Kanal Projesi" olmazsa olmaz bir proje midir? Yoksa yapılmaması gereken bir proje midir? İlgililer tarafından söylendiği gibi bu projenin amacı; İstanbul Boğazından geçen gemilere geçiş kolaylığı sağlayarak kazaları önlemek ve gelir elde etmek için yapılan bir proje midir?

Karadeniz ve Marmara Denizi'nin özelliklerini bilimsel olarak ortaya koyan bilim insanlarının çalışmalarını dikkate almak gerekiyor. Karadeniz'in nehirlerle beslenen tatlı suyu, Akdeniz'den gelip



Kanal Projesi bir ulaşım projesi değildir. İstanbul Havalimanı, 3. Boğaz Köprüsü ve Çanakkale Köprüsü ile birlikte, İstanbul'un kuzeyinde ve Trakya Bölgesinde yapılaşmamış alanları imara açacak olan yeni bir rant ve emlak projesidir. İstanbul ve Trakya'nın yok oluş projesidir. Ülkemizin milyarlarca dolar parası olsa bile bu proje yine yapılmamalıdır. Yapılması halinde ortaya çıkacak olan kayıpları karşılayacak bir model ve sürdürülebilir bir gelecek yoktur.

Bul Boğazı Karadeniz'e nehirlerle gelen sular ile Akdeniz'den Marmara Denizi'ne gelen sular arasında bir denge oluşturmaktadır.

Kanal Projesi, hangi planın ve planlamanın bir ürünüdür? Doğru bir kentleşmeyi ortaya koymak için öncelikle bilimsel ölçüler içinde bir planlamanın yapılması gerekmektedir. Oysa bu proje ilgililer tarafından sadece Karadeniz ile Marmara Denizini birleştiren bir su yolu projesi olarak sunulmaktadır. Bölgenin ekosistemi ile birlikte Trakya ve İstanbul'un geleceği açısından konuya bakılmamaktadır. Sulak alanların içi ve dışı düşünülmemektedir. Anlaşıyor ki; orman alanları, tarım alanları, meralar ve kıyıların yapılaşması için yeni araçlara ihtiyaç vardır.

İnşaat sektörüne yeni kaynaklar yaratmak için İstanbul ve Trakya'nın bugünkü varlığını sürdürmesine ihtiyaç yoktur! İnşaattan belirli kesimlere aktarılacak kaynak için İstanbul ve bütünüyle Trakya gözden çıkarılabilir! Bugüne kadar ülkemizin çok değerli varlıkları gözden çıkarılmadı mı? Fakat Trakya ve İstanbul'un tümüyle gözden çıkarılması ülkemize yapılacak olan çok büyük bir ihanet olur. Zaten "kentlerimize ve İstanbul'a ihanet ettik" denmemiş miydi? Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Dursunköy ile Arnavutköy arazisinde 2018 yılında 1/100.000 ölçekli İl Çevre Düzeni Planı değiştirilerek 279.66 ha alanın imara açılmış olması bu bölgeye ilişkin bir bakışı ortaya koymaktadır.

Altını kalın çizgilerle çizmek gerekir ki bu proje; 3. Köprü, 3. Havalimanı ve Çanakkale Köprüsü ile birlikte bölgeyi inşaat sektörünün bir arazisi haline getirme projesidir. Bir su yolu projesi değildir? Bölgede oluşturulacak yeni bir kent, İstanbul'un altyapı sorununu daha da büyütecektir. Önemli ölçüde arsa ve arazi kapatanlar bugün bile 3. Köprü, 3. Havalimanı ve Kanal Projesini göstererek bu eksende reklam yaparak inşaatlarını satmaya çalışmaktadırlar.

Bilinmesi gerekir ki su kanalı deniz seviyesine kadar kazılacağı için bu kanal bir drenaj sistemi gibi çalışacaktır. Kanal çevresinde doğal olarak bulunan yer altı su rezervuarlarını tahrip ederek, çevrenin tuzlanmasına neden olacaktır. Deniz suyu ile tatlı su birbirine karışacaktır. Deniz ekosistemi ile kara ekosistemi iç içe geçecektir. Ayrıca, Küçükçekmece Gölü, Sazlı Dere ve Terkos Barajı özelliğini yitirerek tuzlanacaktır. Trakya Bölgesinde bulunan tarlalar sulanamayacak bölge çoraklaşacaktır. Ayrıca kanal kazısı yapılırken iş makineleri ve patlayıcı maddeler kullanılacağı için çevrenin ekosistemi ile birlikte fauna ve florası bozulacaktır. Kanal çevresine ve kıyılara yapılacak inşaatlarla yeni bir kent yaratılmış olacaktır. İstanbul'un nüfusu 25 milyon olacak, Trakya ile birlikte bölgenin nüfusu 40 milyona ulaşacaktır. Bu proje Trakya Havzası ile birlikte İstanbul'un bitmesine neden olacak bir projedir. Zaten bu bölgede yeni bir kentin yaratılacağı açıklıkla

ifade edilmiştir.

Melen Barajı'nın gövdesindeki çatlak nedeniyle İstanbul'a su verilememektedir. İstanbul'a su veren diğer barajların devre dışı kalmasıyla, var olan su kaynaklarının İstanbul'un su ihtiyacını karşılaması mümkün değildir. Bugün bile İstanbul'a su veren barajların su seviyesi oldukça düşmüştür. Umutlar yağacak olan yağmur ve kara bağlanmıştır. Yapılacak olan Kanalın yer altı su dengesini bozarak tuzlanması, barajların bir kısmının servis dışı kalması nedeniyle var olan su kaynaklarının bugünkü nüfusa bile yetmeyeceği açıkken, 40-45 milyon nüfusa çıkacak olan İstanbul ve Trakya'nın su ihtiyacı nasıl karşılanacaktır?

45 kilometre uzunluğunda yapılacak olan bu kanal projesi tarım alanlarını parçalayacak, kanal üzerinde 7 ile 9 köprünün yapılması gerekecektir. Kanal ile Boğaz arasındaki bölge bir ada haline dönüşeceği için tüm ulaşım sistemleri değişecek ve yeni sorunlar yaşanacaktır.

Kanal kazısından çıkan toprakla Marmara Denizinde adalar yapılarak yerleşime açılacağı ifade edilmektedir. Marmara Denizinin içinden geçen fay hattının üreteceği 7 ve üzeri büyüklükteki bir deprem, bu adaların denizle buluşmasına ve batmasına neden olacaktır. Dolgu alanları üzerine yapılan yapıların büyük ölçüde denizle veya su ile buluştuklarını biliyoruz.

Sonuç olarak söylemek gerekir ki 2007 yılından buyana İstanbul Boğazı'ndan geçen gemi sayısının azaldığı biliniyor. 2007 yılında 56.606 olan yıllık Boğaz trafiği, 2018 yılında 44.000 mertebesinde olmuştur. Ayrıca, teknolojik düzeyde ortaya çıkan gelişmeler İstanbul Boğazı'nda karşılaşılan kazaları önemli ölçüde azaltmıştır. Yine petrol taşımacılığında boru hatlarının yapılması da deniz trafiğinin yükünü azaltmaktadır. Gündem de olan Samsun – Ceyhan petrol boru hattının yapılması durumunda Boğaz'daki tanker trafiğinin önemli ölçüde azalacağını bilmek gerekiyor.

• Altı çizilmesi gereken konu şudur: Kanal Projesi bir ulaşım projesi değildir. İstanbul Havalimanı, 3. Boğaz Köprüsü ve Çanakkale Köprüsü ile birlikte, İstanbul'un kuzeyinde ve Trakya Bölgesinde yapılaşmamış alanları imara açacak olan yeni bir rant ve emlak projesidir. İstanbul ve Trakya'nın yok oluş projesidir. Ülkemizin milyarlarca dolar parası olsa bile bu proje yine yapılmamalıdır. Yapılması halinde ortaya çıkacak olan kayıpları karşılayacak bir model ve sürdürülebilir bir gelecek yoktur. 11.12.2019

Cemal GÖKÇE

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı

Trakya ve İstanbul'un tümüyle gözden çıkarılması ülkemize yapılacak olan çok büyük bir ihanet olur. Zaten "kentlerimize ve İstanbul'a ihanet ettik" denmemiş miydi? Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Dursunköy ile Arnavutköy arazisinde 2018 yılında 1/100.000 ölçekli İl Çevre Düzeni Planı değiştirilerek 279.66 ha alanın imara açılmış olması bu bölgeye ilişkin bir bakışı ortaya koymaktadır.

TMMOB İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin 'Kanal İstanbul' ile ilgili İleri Haber'de yer alan açıklaması

<https://ilerihaber.org/icerik/istanbulun-kuzey-yapilasmasi-hangi-tehlikeler-var-sonuclari-ne-olacak-107821.html> linkinde yayımlanan haberin metni:

İstanbul'un kuzey yapılaşması: Hangi tehlikeler var, sonuçları ne olacak?

Çevre ve Şehircilik Bakanı Kurum, "Kanal İstanbul'un iki yakasında kuracağımız şehri; akıllı şehir konseptine göre dizayn edeceğiz" dedi. 3. köprü, 3. havalimanı gibi rant projeleriyle tartışılan, Kanal İstanbul'un yeniden gündeme gelmesiyle ayyuka çıkan "İstanbul'un kuzeyinin yapılaşması" sorununu İMO Başkanı Cemal Gökçe ile konuştuk. İMO Başkanı Cemal Gökçe, İstanbul'un kuzeyindeki yapılaşmaya ilişkin "Anlaşıyor ki; orman alanları, tarım alanları, meralar ve kıyıların yapılaşması için yeni araçlara ihtiyaç vardır. İnşaat sektörüne yeni kaynaklar yaratmak için İstanbul ve Trakya'nın bugünkü varlığını sürdürmesine ihtiyaç yoktur!" dedi.

AKP'nin 'mega' rant projesi Kanal İstanbul ile ilgili hazırlanan Çevre Etki Değerlendirme (ÇED) raporu Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından kabul edildi. Bakan Murat Kurum bugün yaptığı açıklamada, "Kanal İstanbul'un iki yakasında kuracağımız şehri; akıllı şehir konseptine göre dizayn edeceğiz. Kanal İstanbul projesiyle İstanbul'a trafik, sosyal donatı ve yeşil alanlarıyla nefes aldıracak örnek iki akıllı şehri milletimize armağan edeceğiz" dedi.

Bu açıklama, AKP'nin İstanbul'un kuzeyine yaptığı diğer rant projeleri olan 3. köprü ve 3. havalimanıyla birlikte bölgedeki yapılaşmanın artacağını kanıtlar nitelikte olurken, kuzeyde "yeni bir kent" girişimlerinin süreceğini gösterdi.

'KRİTİK OLAN DOĞRU PLAN'

Konuyla ilgili görüştüğümüz Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) İnşaat Mühendisleri Odası (İMO) Başkanı Cemal Gökçe, Türkiye'ye uzun bir süredir "çılğın" ya da "büyük" projelerin hakim olduğunu söyledi. Büyüklüğün ne demek olduğunu sorgulanması gerektiğini belirten Gökçe, "Projenin büyüklüğü sadece fiziksel çerçevede ele alınıyor. Biz meslek insanları olarak, projeden önce bir plan aşamasının olması gerektiğini düşünüyoruz. Çünkü plan, bir noktada geleceği de öngörülebilir kılma aracıdır. Doğru bir kentleşmeyi ortaya koymak için öncelikle bilimsel ölçüler içinde bir planlamanın yapılması gerekmektedir. Bizde ne yazık ki problemler, ülke ölçeğinde ve özellikle de kent ölçeğinde planlama çerçevesinde değil, proje ölçeğinde tartışılıyor. 3. köprü, 3. havalimanı, Avrasya Tüneli ve şimdi de Kanal İstanbul; hepsi için 'büyük proje' deniliyor" dedi.

Planın önemine ilişkin açıklamaya devam eden Gökçe, şunları söyledi:

"Doğru bir plan yapmanın toplam maliyeti yaklaşık olarak yüzde 10-15 bandındadır ama sonuca etkisi yüzde 65 mertebesindedir. Yine bir fizibilite ve tasarım yapmanın maliyeti yüzde 5 mertebesindedir, sonuca etkisi yüzde 30 mertebesindedir. Fiziksel bir yapıyı ortaya çıkarmanın maliyeti yüzde 80 mertebesindedir ama sonuca etkisi yüzde 5'tir. Biz sonuca etkisi yüzde 5 olan konuları tartışıyoruz. Kanal İstanbul'u da bu çerçevede değerlendiriyoruz."

'ÜLKEMİZE YAPILACAK ÇOK BÜYÜK BİR İHANET'

"İstanbul'un kuzeyindeki kentleşme hamlesinin bir gerçekliği var mı?" sorumuza yanıt veren Gökçe, inşaat mühendisliği bilimi ve teknolojisinin çok geliştiğini, her yere her türlü yapının yapılabileceğini söyledi. "Bunun yapılabilirliğini tartışmamak lazım. Kanal İstanbul konusunda da bakacağımız yer yapılabilirliği değildir. Bunun fayda ve zarar çerçe-



'ÜLKEMİZE YAPILACAK ÇOK BÜYÜK BİR İHANET'

"İstanbul'un kuzeyindeki kentleşme hamlesinin bir gerçekliği var mı?" sorumuza yanıt veren Gökçe, inşaat mühendisliği bilimi ve teknolojisinin çok geliştiğini, her yere her türlü yapının yapılabileceğini söyledi. "Bunun yapılabilirliğini tartışmamak lazım. Kanal İstanbul konusunda da bakacağımız yer yapılabilirliği değildir. Bunun fayda ve zarar çerçevesine bakmalıyız" diyen Gökçe, şöyle devam etti:

vesine bakmalıyız" diyen Gökçe, şöyle devam etti: "Bölgenin ekosistemi ile birlikte Trakya ve İstanbul'un geleceği açısından konuya bakılmamaktadır. Sulak alanların içi ve dışı düşünülmemektedir. Anlaşıyor ki; orman alanları, tarım alanları, meralar ve kıyıların yapılaşması için yeni araçlara ihtiyaç vardır. İnşaat sektörüne yeni kaynaklar yaratmak için İstanbul ve Trakya'nın bugünkü varlığını sürdürmesine ihtiyaç yoktur! İnşaattan belirli kesimlere aktarılabilecek kaynak için İstanbul ve bütünüyle Trakya gözden çıkarılabilir! Bugüne kadar ülkemizin çok değerli varlıkları gözden çıkarılmadı mı? Fakat Trakya ve İstanbul'un tümüyle gözden çıkarılması ülkemize yapılacak olan çok büyük bir ihanet olur. Zaten 'kentlerimize ve İstanbul'a ihanet ettik' denmemiş miydi?

Orası yapılaşacak. Bunu biz de söylemiyoruz. ÇED raporları söylüyor. Erdoğan geçmişte 'iki yakada iki kent' demişti. Yani yaklaşık olarak 2'şer milyondan 4-5 milyonluk bir kentten bahsedilmişti. Oranın yapılaşacağını kendileri ifade ediyorlar fakat kaçak güreşiyorlar. 3. köprü, 3. havalimanı, Kanal İstanbul projesi... Hepsi birazdan vereceğim örnek kapsamındadır; bakın birinci köprüyü yaptıklarında o zaman meslek odaları karşı çıkmıştı. 'Bunu yapmayın. Siz İstanbul'un ulaşım sorununu çözemezsiniz, hem de İstanbul kuzeye doğru yapılaşır' demişlerdi. Meslek odalarına 'engelleriz' denildi. Engelleyemediler. 2. köprü yapılmış da aynı itirazlar geldi, aynı şeyler yaşandı. Yine engelleyemediler. 3. köprüyle bilinçli olarak tüm o bölgenin yapılaşması isteniyordu. Çünkü Türkiye ekonomisini üreten bir ekonomi haline getirmek değil, konut ve emlak projesi üzerine oturarak Türkiye ekonomisini canlandırmaya çalışıyorlar."

'YENİ BİR RANT VE EMLAK PROJESİ'

İktidarın 18 yıldır ekonominin merkezine aldığı inşaat anlayışıyla Türkiye ekonomisinin gelişmediğini, tam tersi 'büyük' projelerle birlikte Türkiye ekonomisinin krize girdiğini vurgulayan Gökçe, altının çizilmesi gereken konunun Kanal İstanbul projesinin ulaşım projesi değil İstanbul Havalimanı, 3. köprü ve Çanakkale Köprüsü ile birlikte, İstanbul'un kuzeyinde ve Trakya'da yapılaşmamış alanları imara açacak olan yeni bir rant ve emlak projesi olduğunu ifade etti

'NÜFUS ARTACAK'

Kanal İstanbul projesinin İstanbul nüfusunu 25 milyona, Trakya nüfusunu ise 40 milyona çıkaracağını söyleyen Gökçe, Kanal projesinin İstanbul'a su veren İstrancalar'dan gelen suyu engelleyeceğini, bölgedeki barajları ortadan kaldıracağını hatırlattı. Gökçe, projenin faydadan çok zarar getireceğine dikkat çekti.

Gökçe, şu ifadeleri kullandı:

“Bölgenin tarım arazisi olma özelliği kaybolacak, hem de İstanbul ve Trakya'nın içme suyunu ortadan kaldıracak. Çünkü siz Sazlıdere Barajı'nı ortadan kaldırılıyorsunuz, Terkos Gölü'nü ortadan kaldırılıyorsunuz, Küçükçekmece'den Karadeniz'in suyunu veriyorsunuz; Marmara Denizi zaten yeterince kirlenmiş ve siz Marmara'yı daha da kirletip, oksijensiz bırakılıyorsunuz. İklimi bozuyorsunuz, ekosistemi bozuyorsunuz, içme suyu kanallarını ortadan kaldırılıyorsunuz, İstanbul'u yeni göç dalgasıyla karşı karşıya bırakılıyorsunuz. Ayrıca şöyle bir durum da söz konusu; kanal üzerine 8 ya da 9 köprü yapılacağı söyleniyor. Bu yeni maliyet yüklemek demek.”

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin `Kanal İstanbul` ile ilgili çeşitli basın kuruluşlarında yer alan açıklaması

İnşaat Mühendisleri Odası, Kanal İstanbul'a böyle karşı çıktı:

Bu ulaşım değil emlak projesidir

İKTİDARIN ısrarla yapmak istediği Kanal İstanbul projesine bir itiraz da inşaat mühendislerinden geldi. **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe**, projenin hayata geçirilmesi halinde Trakya Ovası'nın tümden kaybedileceği uyarısında bulundu. Kanal projesinin bölgeyi inşaat sektörünün bir rant arazisi haline

getirme projesi olduğunu belirten Gökçe, “Kanal Projesi bir ulaşım projesi değildir. 3'üncü köprü, 3'üncü havalimanı ve Çanakkale Köprüsü ile birlikte İstanbul'un kuzeyinde ve Trakya bölgesinde yapılaşmamış alanları imara açacak olan yeni bir rant ve emlak projesidir. İstanbul ve Trakya'nın yok oluş projesidir. Yapılması halinde sürdürülebilir bir gelecek yoktur” diye konuştu.

Gökçe, kanal çevresine ve kıyılara yapılacak inşaatlarla yeni bir kent yaratılmış olacağına da işaret etti. İstanbul'un nüfusunun 25 milyonu aşacağını, Trakya ile birlikte bölgenin nüfusunun 40 milyona ulaşacağını açıkladı. Başkan Gökçe, şu uyarılarda bulundu:

“İstanbul'a su veren barajların devre dışı kalmasıyla, var olan su kaynaklarının İstanbul'un su ihtiyacını karşılaması mümkün değildir. Yapılacak olan kanalla, 40-45 milyon nüfusa çıkacak olan İstanbul ve Trakya'nın su ihtiyacının karşılanması imkansızdır.”

'MEGA' PROJELER BİTİŞ DEMEK

Projenin iddia edildiği gibi mali açıdan ülkeye bir getirisi olmayacağını belirten Gökçe, “Bilimsel ölçüler çerçevesinde baktığımızda Kanal İstanbul, 3.köprü, 3. havalimanı ve Çanakkale Köprüsü'yle birlikte Trakya nüfusunun da artmasına, bölgeye oldukça fazla konutun inşa edilmesi, verimli Trakya ovasının tamamıyla bitmesine, İstanbul'un içme suyunun tüketilmesine, İstanbul'un havasının kirlenmesine yol açacak” dedi.

İSTANBUL KANAL PROJESİ NEDEN YAPILMAMALIDIR?

Yıllardır ilgi alanımız içine sokulan fakat uzun bir süreçtir yukarıda tutulduğu anlaşılan İstanbul Kanal Projesi yoktan uyandırıldı. Bir kez daha ülkemizin gündemine oturdu. Çerçetten yapılmak istenen "İstanbul Kanal Projesi" olmazsa olmaz bir proje midir? Yoksa yapılmaması gereken bir projedir?

Denizinin alt tarafında bulunan suyun kinetik yapısını daha da bozacaktır. Açıkçası İstanbul Boğazı Karadenize nehirlerle gelen sular ile Akdenizden Marmara Denizine gelen sular arasında bir denge oluşturmaktadır.

Kanal Projesi, hangi plan ve planlamam bir türdür?

Doğru bir **teknoloji** ortaya koymak için öncelikle bilimsel ölçüler içinde bir planlamam yapılması gerekmektedir. Oysa bu proje ilgililer tarafından sadece Karadeniz ile Marmara Denizi birleştirilerek bir suyu projesi olarak sunulmaktadır. Bölgenin ekosistemi ile birlikte Trakya ve İstanbul'un geleceği açısından konuya bakılmamaktadır. Sulağ alanları için ve dışı düşünülmemektedir. Aşlağılıyıcı ki, orman alanları, tarım alanları, menar ve kıyılar yapılaşması için yeni araçları ihtiyaç vardır.

İnşaat sektörüne yeni kaynaklar yaratmak için İstanbul ve Trakya'nın bugünkü varlığını silikleştirmeye ihtiyaç yoktur! İnşaatın belirli kesimlere aktarılacak kaynak için İstanbul ve bitirilmesi Trakya gözetilmez çıkarılabilir! Bugüne kadar ülkemizin çok değerli varlıkları gözetilmeden olmadı mı? Fakat Trakya ve İstanbul'un tümüyle gözetilmez çıkarılması ülkemize yapılabilir olan çok büyük bir ihanet olur. Zaten, "Kentlerimiz ve İstanbul'a ihanet ettik" dememizi miydi? Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Düzceköy ile Armutköy arasında 2018 yılında

Altın kalın çizgilerle çizmek gerekir ki bu proje;

3. Köprü, 3. Havalimanı ve Çanakkale Köprüsü ile birlikte bölgeyi inşaat sektörünün bir rant haline getirme projesidir. Bir suyu projesi değildir. Bölgede oluşturulacak yeni bir kent, İstanbul'un altyapı sorununu daha da büyütecektir. Önemli ölçüde arsa ve arazi kapatılır bugün bile 3. Köprü, 3. Havalimanı ve Kanal Projesini göstererek bu ekende reklam yaparak inşaatlarını satmaya çalışmaktadırlar.

Bilimesi gerekir ki;

Su kanalı deniz seviyesine kadar kazılacağı için bu kanal bir drenaj sistemi gibi çalışacaktır.

Kanal çevresinde doğal olarak bulunan yer altı su rezervuarlarını tahrip ederek, çevrenin tuzaletmesine neden olacaktır.

Deniz suyu ile tatl su birbirine karışacaktır. Deniz ekosistemi ile karı ekosistemi iç içe geçecektir.

Ayrıca, Küçükçekmece Gölü, Sazlı Dere ve Terkos Barajı özelliğini yitirerek tuzaletacaktır. Trakya Bölgesinde bulunan tarlalar sulanmayacak bölge çoraklaşacaktır.

Kanal kazısından çıkan toprakla Marmara Denizinde adalar yapılarak yerleşime açılacağı ifade edilmektedir. Marmara Denizinin içinden geçen geçit hattının irtifa 7 ve üzeri büyüklükteki bir deprem, bu adaların denizle buluşmasına ve batmasına neden olacaktır. Dolgu alanları üzerine yapılan yapıların büyük ölçüde denizle veya su ile buluşmalarını biliyoruz.

Sonuç olarak söylemek gerekir ki 2007 yılından buyana İstanbul Boğazından geçen gemi sayısının azaldığı bilinir. 2007 yılında 56.606 olan yıllık Boğaz trafiği, 2018 yılında 44.000 mertebesinde olmuştur. Ayrıca, teknolojik düzeyde ortaya çıkan gemiler İstanbul Boğazında karşılaşılan kuzuları önemli ölçüde azaltmıştır. Yine petrol taşımacılığında boru hatlarının yapılması da deniz trafiğinin yitkinisi azaltmaktadır. Gündem de olan Samsun - Ceyhan petrol boru hattının yapılması durumunda Boğazdaki tanker trafiğinin önemli ölçüde azaltılacağı bilerek geçiyor.

• Altı çizilmesi gereken konu şudur: Kanal Projesi bir ulaşım projesi değildir. İstanbul Havalimanı, 3. Boğaz Köprüsü ve Çanakkale Köprüsü ile birlikte, İstanbul'un kuzeyinde ve Trakya Bölgesinde yapılaşmamış alanları imara açacak olan yeni bir rant ve emlak projesidir. İstanbul ve Trakya'nın yok oluş projesidir. Ülkemizin milyarlarca dolar parası olsa bile bu proje yine yapılmamalıdır. Yapılması halinde ortaya çıkacak olan kayıplar karşılanacak bir model ve sürdürülebilir bir gelecek yoktur.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin `Kanal İstanbul` ile ilgili çeşitli basın kuruluşlarında yer alan açıklaması

<https://t24.com.tr/haber/kanal-istanbul-istanbul-un-kuzeyini-imara-acacak-rant-projesidir,851798>

<https://ilerihaber.org/icerik/kanal-istanbul-istanbul-ve-trakyanin-yok-olus-projesidir-107376.html>

<http://bianet.org/bianet/siyaset/216957-kanal-istanbul-itarazlari-nufus-artar-su-kirlenir-ekosistem-zarar-gorur>

<https://www.emlak365.com/emlak-haberleri/kanal-istanbul-projesi-ile-bolgenin-nufusu-25-milyon-olur-uyarisi-h25005.html>

<https://www.gozlemgazetesi.com/HaberDetay/252/1119569/kanal-istanbul-neden-yapilmamali-insaat-muhendisleri-odasindan-aciklama.html>

http://www.yapi.com.tr/haberler/kanal-istanbul-bolgede-nufusu-40-milyona-cikarir_176580.html

<http://www.krttv.com.tr/gundem/prof-cemal-saydam-kanal-istanbul-marmara-denizinin-sonu-olur-h21621.html>

<http://www.insaatemlakdunyasi.com/gundem/kanal-istanbul-bolgede-nufusu-40-milyona-cikarir-h2677.html>

<http://ozgurifade.com.tr/istanbul-kanal-projesi-neden-yapilmamalidir/>

<http://haber.cicegim.net/sondakika-haberler-kanal-istanbul-icin-bir-uyari-daha-nufus-40-milyona-cikar/14088/>

<https://www.gercekmuhabir.com/gundem/kanal-istanbul-bolgedeki-nufusu-40-milyona-cikarir-h89633.html>

İMO İnşaat Mühendisliği Eğitimi Mevcut Durum Bölgesel Toplantısı Samsun'da Yapıldı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından İnşaat Mühendisliği Eğitimi Mevcut Durum Bölgesel Toplantısı 21 Aralık 2019 tarihinde Samsun Şube'de gerçekleştirildi.

Toplantıya bölgede bulunan üniversitelerin inşaat mühendisliği bölümünde görev yapan öğretim üyeleri katıldı.

Toplantının açılış konuşmalarını İMO Başkanı Cemal Gökçe, Şube Başkanı Cevat Öncü ve İnşaat Mühendisliği Eğitimi Kurulu (İMEK) Başkanı Halit Cenan Mertol yaptı. Ardından, İnşaat Mühendisliği Eği-

tim Kurulu üyelerinin hazırlamış olduğu mevcut durum raporu sunuldu. Sunumların ardından akademisyenler de söz alarak mevcut durum ve yapmayı planladıkları müfredat uygulamalarından bahsederek değerlendirmelerde bulundular.

Toplantıya, İMO Başkanı Cemal Gökçe, İMO Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, İMEK üyeleri Halit Cenan Mertol, Rıza Secer Orkun Keskin, Metin Hüsem katıldı.

İMO Yönetim Kurulu ve Mesleki Değerlendirme Kurulu Ortak Toplantısı Yapıldı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu ve Mesleki Değerlendirme Kurulu ortak toplantısı, 13 Aralık 2019 tarihinde Oda Merkezinde yapıldı.

Toplantıda SİM Uygulama Esasları ile ulaştırma mühendislerinin yetki ve sorumlulukları görüşüldü.

Toplantıya; İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya ve Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı, Serap Dedeoğlu, Ceylan Özkul ve Dilek Bekiroğlu, MDK üyeleri; Mustafa Çobanoğlu, Nurgül Atabay ve Günsun Parlar katıldı.

Ortak toplantının ardından MDK, Şubelerden gelen SİM taleplerini görüşmek üzere toplantısına devam etti.

İMO İnşaat Yönetimi Panel - Forumu İstanbul'da Gerçekleştirildi



7 Aralık 2019 / İstanbul

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından İnşaat Yönetimi Kurulu'nun katkılarıyla düzenlenen İnşaat Yönetimi Panel-Forumu, 7 Aralık 2019 tarihinde İMO İstanbul Şubesi'nin Karaköy binasında bulunan konferans salonunda gerçekleştirildi.

Etkinliğin açılış konuşmaları İMO Başkanı Cemal Gökçe ve İMO İnşaat Yönetimi Kurul Başkanı Rifat Akbıyıklı tarafından yapıldı.

Sözleşme ve İhale Mevzuatı konulu ilk oturum İMO 2. Başkanı Cemal Akça tarafından yönetildi. Bu oturumda; Dr. Hüseyin Gencer Kamu İhale Kanunu ve Kamu İhale Sözleşmeleri Kanunu konulu, İnş. Yük. Müh. Orhan Daya Uluslararası Sözleşmeler ve Ulusal Sözleşmelerle Karşılaştırılması konulu ve İnş. Müh. Ahmet Evci İnsan Kaynakları konulu birer sunum yaptı.

Şantiye ve Proje Yönetimi konulu ikinci oturum İMO İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna tarafından yönetildi. Bu oturumda; İnşaat Sektöründe Proje Yönetiminin Gelişimi konusunda İnş. Müh. Yusuf Soydan Yalnız, Kalite Yönetimi konusunda Prof. Dr. Murat Günaydın ve İSG Organizasyonu konusunda Doç. Dr. Emre Güranlı sunum gerçekleştirdiler.

Maliyet Yönetimi, Sürdürülebilirlik ve Döngüsel Ekonomi başlıklı üçüncü oturum Oda Başkanı Cemal Gökçe tarafından yönetildi. Bu oturumda; Prof. Dr. Rifat Akbıyıklı İnşaat Sektöründe Sürdürülebilirlik ve Döngüsel Ekonomi ve İngiltere Örneği konulu, İnş. Müh. Cem Kafadar İnşaat Firmalarının Verimliliği Doğru Bir Proje Yönetimiyle Nasıl Arttırılır? konulu ve Dr. Murat Kuruoğlu İnşaat Projelerinde Kaynak ve Zaman Planlaması konulu sunumlarını gerçekleştirdiler. Ardından yapılan Forumda katılımcılar görüş ve katkılarını sundular.

TMMOB İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin İnşaat Yönetimi Panel - Forumunda Yapmış Olduğu Konuşma

Sevgili meslektaşlarım, tümünüzü saygıyla sevgiyle selamlıyorum. Bizler meslek insanlarıyız, aynı zamanda insanız. Mesleğimizle ilgili tüm konularda çalışmalar yapıyoruz. Ama bir yanıyla da insan olduğumuz için insana dair ne varsa o konulara yönelik olarak da çalışıyoruz. Bu yanılla İnşaat Mühendisleri Odası toplumun her kesimiyle iletişim içinde olmak durumundadır. Özellikle üniversiteler, bakanlıklar, yerel yönetimler ve sanayiyle işbirliği içerisinde çalışmalar yapmak gerekiyor.

Bilginin ve teknolojinin neredeyse her sene kendisini yenilediği bir dünyada yaşıyoruz. Bu yeniliklere ayak uydurabilmek için iyi bir eğitim almış olmalarının yanında, genel olarak eğitim sonrası meslek insanlarının kendilerini geliştirmeleri, kendilerini sürekli olarak yenilemeleri gerekmektedir. Üstelik can ve mal güvenliğiyle ilgili olarak hizmet üreten bir mesleğin insanlarıyız. Her yeni bilgiye ulaşmak ve bu bilgileri kullanabilmek gerekiyor. Bu bilgileri kullanabilir kılmak da

bizim işimiz, inşaat mühendislerinin işi.

Bu kapsamda Odamız, meslek içi eğitim seminerleri ve kurslarının yanında çalıştaylar, sempozyumlar, kongreler ve konferanslar düzenliyor. Mesleğimizin profesyonellerini ve akademisyenlerini bir araya getirerek uzman ve uygulayıcıların sorunlarımızı tartışmalarına imkân hazırlıyor. Mühendis eğitiminde olması gereken yasal düzenlemelerden, var olan bilgilerin uygulanabilir olmasına kadar, tüm sektörü masaya yatırıyoruz. İnşaat yönetimi çalıştay ve kongrelerimiz inşaat sektörünün farklı yanlarını tartışmamıza, kendimizi yenilemeye olanaklar sağlıyor.



Proje üretimi, inşaat yapımı ve denetlenmesi, doğru bir şantiye organizasyonunun yapılması, yani planlaması gibi konularda daha bilgili olmanın araçlarını yaratıyor. Bu kapsamda Odamızın İnşaat Yönetimi Kurulu'nun talep ve katkılarıyla İstanbul'da düzenlemiş olduğumuz bu "Panel-Forumu" değerli buluyoruz.

İş kazaları ve işçi ölümlerinde dünyadaki ülkeler arasında en ön sıradaki yerimizi koruyoruz. 2016 yılında 1970 işçi, 2017 yılında 2006 işçi, 2018 yılında 1923 işçi hayatını kaybetti. 2019 yılının ilk 11 ayında ise 1606 işçi iş kazalarında yaşamını yitirdi.

Ayrıca işçi sağlığı ve iş güvenliğinin sağlanması, yapı işletim sürecinin planlanması gibi yönetim süreci içerisinde bulunan konularda duyarlı olmak gerekiyor. İşin gerektirdiği yöntemleri kullanmak gerekiyor. Yakın geçmişe kadar inşaat yönetimi denilince, akıllara metraj çıkarılması, hakediş düzenlenmesi, kesin hesap yapılması, İhale Yasası ve Kontrol Yönetmeliği gibi konular insanın aklına gelirdi. 1980 sonrası dönemde yurt dışı müteahhitlik hizmetlerinin artmaya başlaması, gerekse akademik çevrelerin inşaat yönetimiyle ilgili yapmış oldukları inceleme ve çalışmalar, bu alanın önemli bir bilim dalı olduğunu anlaşılır hale getirmiştir. Ayrıca yurt dışında müteahhitlik yapan insanlarımız, rekabet güçlerini daha da artırmaları için iş yönetimindeki anlayış farklılığından kaynaklanan geri kalma anlayışını ortadan kaldırma ihtiyacı duymuşlardır. İnşaat yönetimi evresinde verilecek kararların doğru olması, var olan kaynakları etkin bir şekilde yönetilebilir olmasını sağlar. Meslek insanlarının teknik bilgileri bilmelerinin yanında, çağdaş yönetim araçlarını kullanabilme gücüne ve bilgisine sahip olmalarının gerektiği giderek anlaşılmıştır.

Bu kapsamda, genel olarak inşaat sektörüne ve inşaat yönetim anlayışına baktığımızda, ülkemizin yapım işlerinde önemli sorunlarla karşı karşıya olduğunu da ortaya koyuyor. Doğru bir şantiye yönetiminden hukuksal sorunlara, işçi sağlığı ve iş güvenliği konusundan, taşeron seçimi ve yönetimi gibi konulara kadar ciddi sorunlarla karşı karşıyayız. Ayrıca inşaat yönetimi konusundaki bilinçlenmenin uygulama alanına yansımada oldukça yetersizdir. Proje üretiminde sorunumuz var. Yapı üretim konusunda sorunumuz var. Yapı denetimi konusunda sorunumuz var. Taşeron seçimi, işçi sağlığı ve iş güvenliği konularında sorunumuz var.

İş kazalarında ortaya çıkan ölümlerin giderek artması ve ölümlü kazaların 1/3 'ünü inşaat sektörünün oluşturması oldukça düşündürücüdür. İş kazaları ve işçi ölümlerinde dünyadaki ülkeler arasında en ön sıradaki yerimizi koruyoruz. 2016 yılında 1970 işçi, 2017 yılında 2006 işçi, 2018 yılında 1923 işçi hayatını kaybetti. 2019 yılının ilk 11 ayında

ise 1606 işçi iş kazalarında yaşamını yitirdi. Rakamlara baktığımızda durum hiç de iç açıcı değil. Ölümlü iş kazalarının sektörlere göre dağılımına baktığımızda inşaat sektörünün başı çektiğini görüyoruz.

İnşaat sektöründeki iş sağlığı ve iş güvenliği konusunda bilimsel ve teknolojik gelişmelerden gerekli ölçüde yararlanılmadığı açıktır. Ayrıca iş kazalarını önlemek için gerekli harcamalardan kaçınılması, yani işçi sağlığı ve iş güvenliğiyle ilgili yapılacak olan harcamaların bir maliyet konusu olarak görülmesi iş kazalarını oldukça artırmaktadır.

Sevgili meslektaşlarım, inşaat sektörünün kendisine özgü çalışma koşulları vardır. Hastalık yok, hasta var anlayışında olduğu gibi, her inşaatın özelliği bir diğerine göre farklıdır. Her projenin birbirinden farklı olması ve bu nedenle her projede değişik çalışma koşulları ve farklı risklerle karşı karşıya kalılabileceğinin altını çizmek gerekiyor. Günümüzün gelişmiş teknolojilerinde inşaat sektörüne yapılan yatırımların boyutları, 20 yıl öncesine göre hayalleri aşan bir duruma gelmiştir. Modern yaşamın ihtiyaçları, yapı fonksiyonlarının çeşitlenmesi ve inşaat projelerinden beklentilerin artmasına neden olmuştur. Artık sosyolojik etkisini incelemeden bir alışveriş merkezi yapmak, ekolojik etkisini araştırmadan bir baraj planlamak, kentle olan ilişkisini araştırmadan bir konut projesi geliştirmek, insan psikolojisini dikkate almadan ofis binaları yapmak doğru değildir. Bu kadar çeşitli ve karmaşık etkenler içerisinde planlanan bir işin en önemli sorunu, açıktır ki kaynak sorunu ve kaynak yönetiminin doğru kullanılması sorunudur. Bu kaynaklar, para, zaman, işgücü, malzeme, arsa gibi doğal kaynaklar olarak ifade edilebilir. Ancak saydığımız bu kaynaklar arasında inşaat yapım sürecinin en başından en sonuna kadar var olan tek varlık insandır.

Sevgili meslektaşlarım, bu kadar karmaşık olan projelerin ilk ve son evrelerini planlayıp yürütecek, projelerin sürdürülebilirliğini sağlayacak bir bilgi birikimi, vizyon ve altyapımız acaba var mı? İnşaat sektörü, üniversiteler, bakanlıklar, yerel yönetimler; bilgi derinliği olan, ahlaki ve etik anlayışı gelişmiş insan kaynağı üretmek için kurumsal bir çalışma yapıyorlar mı? İnşaat yönetiminin önemini anlayabilmek için, inşaat yönetimindeki paydaşların işlev ve motivasyonlarını anlamak gerekiyor. İnşaat yönetiminin başarısı, tüm paydaşların başarısına bağlıdır.

Peki, bu paydaşlar kimlerdir? Mühendisler, mimarlar, kent plancıları, peyzaj mimarları, değerlendirme uzmanları, sosyologlar, avukatlar, muhasebeciler, finans kuruluşları, işletmeciler, halkla ilişkiler, yerel yönetimler, devlet kurumları, son kullanıcılar bu konunun paydaşlarıdır.

Eğer her işin uzmanı ve bileni sadece kendisini düşünerek işi planlayıp yaparsa, o iş, sorunlu olmaktan kurtulamaz. Çünkü estetik

kaygısı ileri olan mimarlar son kullanıcıları dikkate almayabilirler. Planlamayı yapanlar, finansmanı dikkate almayıp sadece planlama yapabilirler. Mühendisler, yani bizler, yapacakları yapının halkla olan ilişkisini ve etkisini dikkate almayıp, sadece işlerini yapabilirler. Burada söylenmesi gereken şudur: Yapılan işin birbirleriyle olan ilişkisini kavrayan ve belirsiz sayıda değişken oluştuğunu fark ederek bu değişkenlere göre davranmanın gerekli olduğu anlayışıdır. Bu nedenle planlama, koordinasyon ve kontrol süreçlerinin farkına vararak işleri yapmaya çalışan yöneticiler günümüzde giderek önem kazanmaktadır.

Açıkçası inşaat yönetimi sürecinde bulunan her eleman, aynı zamanda kendi işini de yönetmektedir. Bu nedenle inşaat yönetiminin meslekler arası özelliğini her bir farklı olanın anlayarak hareket etmesi gerekmektedir. Hiçbir kimsenin yapım sürecinde bir diğerinden bağımsız olarak işi yürütmesi mümkün değildir. İş kazalarının ve ölümlerin fazla olmasında en temel etken, her bir elemanın daha çok kendi işine odaklanması, sadece ve sadece kendi işlerini yapmaya çalışmış olmalarıdır.

Bu nedenle inşaat yönetiminin her parçasındaki elemanların birbirleriyle etkileşim ve koordinasyon içerisinde olması gerekiyor. Her eleman kendi sorumluluğunun gereği olan işlerle birlikte inşaat yapım işlerinin bütününe görerek, bilinçli bir şekilde işini yönetmesi ve yapması gerekmektedir.

Sevgili meslektaşlarım, 2003 yılının ilk yarısından itibaren 4734 sayılı Kanun, yani İhale Kanunu ve 4735 sayılı Kamu İhaleleri Sözleşmeleri Kanununun uygulanması ne yazık ki mümkün olmamıştır. Bu yasa ihalelerde saydamlığı, rekabeti, eşit muameleyi, güvenilirliği, gizliliği, kamuoyu denetimini, ihtiyaçların uygun zamanda ve istenen şartlarda karşılanmasını ve kaynakların verimli kullanılmasını amaç edinmiştir. Açıkçası, kamu yararını maksimize edecek şeffaf bir ihale yasası olarak önümüze konulmuştur.

AB şartları çerçevesinde tam rekabet, şeffaflık, ayrımcılık yapmama, tarafsızlık, eşit muamele, orantılılık gibi konularda ihale

inşaat yönetimi sürecinde bulunan her eleman, aynı zamanda kendi işini de yönetmektedir. Bu nedenle inşaat yönetiminin meslekler arası özelliğini her bir farklı olanın anlayarak hareket etmesi gerekmektedir.

Rekabet unsurunun ön plana çıkmasıyla da, daha ucuza daha kaliteli iş satın almak, saydamlığın ön plana çıkmasıyla rüşvet, hile ve bunun gibi meşru ve yasal olmayan yolların önünün kapatılması bir yana, giderek ülkemizde daha da azgınlara sürdürülmüştür.

sisteminin güncelleştirilmesi yapılmıştır. Bu amaçla gerçekleştirilecek olan yapı, mal ve hizmet alımı gibi kamu harcamaları, gayrisafi milli hasılanın yaklaşık olarak yüzde 12 yüzde 13'ü gibi bir oranda gerçekleştirilmesi istenmiştir. Çünkü dünyada bu durum böyledir. Bu yatırımlara yönelik yapılması gereken kaynakların sosyal faydayı en üst düzeye çıkarması gerekir. Ayrıca savurgan olmayan harcamaların bütçe açıklarını da minimize etmesi amaçlanmıştır.

Bu amaçla 4734 sayılı İhale Kanunu ve 4735 sayılı Kamu İhaleleri Sözleşmeleri yayınlandığı tarihte tarafımızdan da önemli ölçüde destek görmüştür. Ülkemizde uygulamaya başlayan İhale Kanunuyla ihtiyaçların zama-

nında istenen kalitede ve en ucuza karşılanması düşünülmüştür. Rekabet unsurunun ön plana çıkmasıyla da, daha ucuza daha kaliteli iş satın almak, saydamlığın ön plana çıkmasıyla rüşvet, hile ve bunun gibi meşru ve yasal olmayan yolların önünün kapatılması bir yana, giderek ülkemizde daha da azgınlara sürdürülmüştür.

Sayın meslektaşlarım, inşaat sektörü ülkemiz açısından büyük bir öneme sahiptir, inşaat sektörü barındırdığı 450 mertebesinde alt sektör ile ülkemiz ekonomisinde yadsınamayacak bir kilometre taşı olarak düşünülmektedir ve bu zaten böyledir. Bu bağlamda yapım işlerini oluşturan inşaat projelerinin kalite, süre ve maliyet döngüsü içinde optimal bir çözümle gerçekleşmesi ne yazık ki ülkemizde bugüne kadar mümkün olmamıştır; özellikle 2000 sonrası dönemde.

Bu kapsamda inşaat sektöründe ciddi sorunların olduğu açıktır. İnşaat Yönetimi Kurulumuzun önemli katkılarıyla düzenlemiş olduğumuz bu çalışmayı çok önemsiyoruz. Yine geçtiğimiz dönem Denizli Şubemiz ve Adana Şubemiz de yapmış olduğumuz çalıştaylarla birlikte, Antalya ve Samsun Şubelerimizin işbirliği içinde Odamız adına düzenlemiş oldukları "7. İnşaat Yönetimi Kongresinin" altını çizmek isterim.

İslam dünyasının ortalama geliri, Hristiyan dünyasının beşte birini geçmiyor. Hristiyan

dünyasının da oluşan gelirin beşte birini geçmediği gibi sanayi de onların elinde. Diğer Müslüman ülkelerle birlikte Türkiye'de müşteri durumuna gelmiş. Ayrıca, Müslüman ülkelerle Hristiyan ülkeler arasındaki oluşan gelir farkı oranı 1/12. Müslümanların birbirlerini öldürdükleri silahları silah tüccarları veriyor ve Müslümanlar bu silahlarla birbirleriyle savaşıyorlar. Cemaat ve tarikatlara dayalı bir üniversite örgütlenmesi inanılmaz bir ölçüde yatay ve dikey olarak yaygınlaşıyor.

Barış için imza atmış olan akademisyenler siyasete bulaştılar diye üniversitelerden atıldılar. Onlarca tez danışmansız kaldı. Üniversiteler giderek önemini ve fonksiyonunu kaybediyor. Üniversiteler giderek ticarileşiyor. İnşaat mühendisliği alanı da bu durumdan kendilerine düşen payı alıyorlar.

İnşaat Yönetimi Panel-Forumunun düzenlenmesinde büyük payı olan İnşaat Yönetimi Kurulumuz başta olmak üzere, panelimize katılarak değerli görüşlerini bizlerle paylaşan panelistlere çok teşekkür ediyoruz. Ayrıca bu çalışmamıza destek olan İstanbul Şubemizin başkan ve yönetim kuruluyla birlikte, çalışma ve enerjileriyle panelimize önemli ölçüde destek olan çalışma arkadaşlarımıza da çok teşekkür ediyoruz.

19 Aralık İnşaat Mühendisleri Gününüz Kutlu Olsun

19 Aralık tarihi Odamızın kuruluş günüdür. Bu yıl 65. yılınızı kutluyoruz. Bu kutlamayı tüm üye ve şubelerimizle birlikte yapıyoruz. İlk genel başkanımız Hikmet Turat'ı ve bugüne kadar yöneticilik yapan tüm yönetici ve meslek büyüklerimizi saygı ve sevgiyle anıyoruz.

19 Aralık 1954 tarihinde toplanan genel kurula büyük bir heyecan ve coşku hakim olmuştu. İnşaat mühendislerinin bir araya gelmesi, birlikliklerini örgütlü bir güce dönüştürerek ifade etmeleri önemliydi. O gün genel kurula katılanlar "Bugünkü coşkuumuz sürekli olsun. Taşındığımız heyecanın bir sınırı olmasın" demişlerdir.

Bugün de mesleğimize ve meslek odamıza olan inancımız ve güvenimiz o günkü kadar genç ve diridir. Taşındığımız heyecanın hiçbir sınırı yoktur. Geleceğimizi kazanma ve alınan haklarımızı yeniden geri alma mücadelemiz bundan sonra da kesintisiz bir şekilde devam edecektir.

İnşaat mühendisliği kurucu mühendislik alanlarının başında geliyor. Evrensel özelliklere sahip bir mesleğimiz var. Mesleki bir yetkinlik, etik bir anlayış ve geniş bir işbirliği içerisinde çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Kuruluş günleri aynı zamanda doğum günleridir. Bu günler, geçmiş ile gelecek arasında sıkı bağların kurulması gereken günlerdir. Geçmiş ile gelecek arasında kurulacak köprünün oldukça sağlam olması gerekiyor. "Geçmişini bilmeyen geleceğini kuramaz" sözüne inananlardanız.

Meslektaşlarımızın ve yöneticilerimizin biriktirdikleri deneyimlerin veri tabanı her zaman aklımızı yönetiyor. İnsanın geçmişini beyinde canlandırabilme becerisi, aynı zamanda gele-

ceği sağlıklı bir şekilde kurmasının yolunu açar. Bu özellik insanları diğer canlılardan ayıran bir özelliktir. Bu nedenle Odamızın ve mesleğimizin geçmişi, gecesini gündüzüne katarak fedakarca çalışanların ve dünümüzü bugünlere taşıyanların tarihidir. Bu tarih aynı zamanda mesleğe bağlılık, kamu yararını her şeyin önünde tutan ve emeğe olan saygıyı dikkate alan bir tarihtir.

Bugünkü dünyanın dünkü dünya kadar büyük olmadığını biliyoruz. Herhangi bir yerde ortaya çıkan ekolojik bozulma bizleri yakından ilgilendiriyor. Bu nedenle, hizmet üretim sürecinde sadece bilimsel ve teknik gerekliliklerin yerine getirilmesi yeterli olmuyor. Hayatın genel akışı içerisinde doğaya ve yaşam alanlarına haksızca müdahale edenlere karşı sesimizi sürekli olarak yükseltmemiz gerekiyor.

Bilinmesini isteriz ki, ortaya çıkan teknolojik gelişmeler mesleğimizin uygulamalarını, kapsamını, boyutunu ve önemini her geçen gün artırıyor. Bu duruma paralel olarak bilgi üretimi de hızlı bir şekilde artıyor. Odamız, inşaat mühendisliği alanında ortaya çıkan gelişmeleri ülke ölçeğinde yaygınlaştırmak için çalışmalarını sürdürüyor.

Sevgili meslektaşlarımız, Bizler, insanların güven ve huzur içerisinde yaşamları için sürekli olarak öğrenmek durumundayız. Bu amaçla can ve mal güvenliğini korumak için güvenli yapılar üretiriz. 65 yılı geride bırakan bir meslek odasının üyeleriyiz. Sayıları 10 binlerle ifade edilen ve aramıza yeni katılan meslektaşlarımızla birlikte mesleğimizin değersizleşmesini içimize sindiremiyoruz.

Yasal haklarımızın yetersizliği sayısal çoğunlukla birleşince; ücret düşüklüğü, işsizlik ve haksız

rekabet gibi önemli sorunlarla karşılaşyoruz. Bu sorunlar giderek büyüyor. Bu nedenle daha çok birliğe, dayanışmaya ve mücadele etmeye ihtiyacımız var.

Her şeye saldıran; bilimi tekniği, kamu yararını ve mühendisliği yok sayan bir ortam içerisinde haksızlıklara karşı mücadele ediyoruz. Sürdürdüğümüz mücadelede bugüne kadar yanımda da yer aldınız. Sizlere kuruluşumuzun 65. Yılı nedeniyle bir kez daha teşekkür ediyoruz.

Sevgili meslektaşlarımız, 19 Aralık kuruluş günümüz nedeniyle tüm meslektaşlarımızı kutluyoruz. Ayrıca meslekte 25-40-50 ve 60 yılını tamamlayan meslektaşlarımız var. Bu meslektaşlarımız "Hizmet Belgesi, Onur Belgesi ve Plaket" alıyorlar. Çok daha fazlasını almayı hak ettiler. Ülkemizin gelişmesi ve imarı doğrultusunda önemli hizmetler yaptılar.

Planlayıcı, tasarımcı, uygulamacı ve denetleyici olan bir mesleğimiz var. Bilim ve bilgiyle yüklü olan beynimizi ülkemizin imarı ve halkımızın yararı doğrultusunda kullanmayı sürdüreceğiz. Ülkemizin aydınlık geleceğine olan inancımızı kaybetmeden kamu yararını önceleyen çalışmalarımız bundan sonra da devam edecektir.

Bugüne kadar yapmış olduğunuz hizmetler nedeniyle sizlere çok teşekkür ediyoruz. Bundan sonraki yaşamınızın sağlıklı ve mutluluk içinde geçmesini tüm içtenliğimizle diliyor, "19 Aralık İnşaat Mühendisleri Günü'nü kutluyoruz.

TMMOB İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI YÖNETİM KURULU

İMO Deprem Sonrası Hasar Tespiti Bölgesel Eğitimleri Yapıldı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından düzenlenen Deprem Sonrası Hasar Tespiti Bölgesel Eğitimleri, 9 Kasım 2019 tarihinde İstanbul'da, 23 Kasım 2019 tarihinde İzmir'de, 7 Aralık 2019 tarihinde Ankara'da gerçekleştirildi.

Eğitimlerde Afet Hazırlık ve Müdahale Kurulu (AHMK) hakkında genel bilgilerin verilmesinden sonra, Prof. Dr. Filiz Piroğlu'nun yönetiminde masa başı tatbikatı yapıldı. Depremi etkilediği Binalarda Hasar Tespiti konusunda Yük. İnş. Müh. Nejat Bayülke, Betonarme Binalarda Hasar Tespiti konusunda Dr. Mustafa Cömert, Yığma Binalarda Hasar Tespiti Konusunda Cahit Kocaman ve Akif Doğan sunumlarını yaptılar.

Eğitimlerde Prof. Dr. Filiz Piroğlu, Nejat Bayülke, Prof. Dr. Alper İlki, Cem Demir, Dr. Mustafa Cömert, Cahit Kocaman Akif Doğan, Temel Pirli, Mehmet Çakır ve Özgür Bostancı görev aldılar.

Önceki Dönem Oda Başkanımız Medet Özbek'i Saygıyla Anıyoruz



Odamızın 24. Dönem Yönetim Kurulu Başkanı, 21, 22 ve 25. dönemlerde Yönetim Kurulu Üyesi, 38, 39, 40 ve 41. dönemlerinde Onur Kurulu Üyesi ve TMMOB 20, 21, 23 ve 31. Dönem Yönetim Kurulu Üyeliği yapmış olan Medet Özbek'in aramızdan ayrılışının 3. yılında saygıyla anıyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu

İMO Bölgesel Geoteknik Eğitimi Sınavı Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından 22 Aralık 2019 Pazar günü saat 14.00'te Bölgesel Geoteknik Eğitimi sınavı yapıldı.

Sınavlar eş zamanlı olarak İstanbul, Ankara ve İzmir'de gerçekleştirildi. Sınav; İstanbul'da İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi'nde, Ankara'da TED Üniversitesi Kampüsü D blokta, İzmir'de Tepe Kule İş Merkezi B Katı Ege Salonu'nda yapıldı.

Sınava; 2017, 2018 ve 2019 yıllarında düzenlenen Bölgesel Geoteknik Eğitimlerine katılan ve sınav hakkı olan üyelerimizden İstanbul'da 77, Ankara'da 54 ve İzmir'de 47 kişi olmak üzere toplam 178 kişi katıldı.

