

T Ü R K İ Y E
MÜHENDİSLİK
H A B E R L E R İ

YIL : 65 / 2020 - 2

SAYI : 501



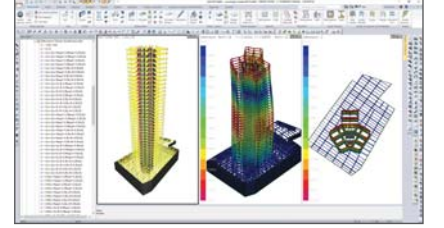
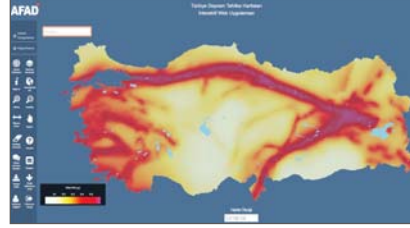
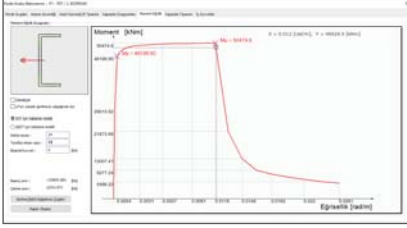
Harun Karadeniz



TMMOB İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI



Betonarme ve çelik yapılar için entegre yazılım çözümü



ideCAD® Statik IDS v10

I n t e g r a t e d D e s i g n S y s t e m

- TBDY 2018 ve güncel tasarım yönetmeliklerine tam uyumluluk
 - RYTEİE 2019'a göre riskli yapı analizi ve tespiti
- Betonarme ve çelik yapıların analiz ve tasarımı ile detay çizimleri
- Çelik birleşimlerin TBDY 2018 uyumlu tasarımı ve imalat resimleri
 - Mimari programlar ile data alışverişi
 - ideCAD® Mimari ile tam entegrasyon
- Flanşlı ve H tipi iskele hesapları ve çizimleri
- Lif (fiber) model ile kolon, kiriş, perde ve poligon perdelerin betonarme hesabı

ideCAD® her şey
planladığınız
gibi

ideYAPI A.Ş.: İstanbul Bölge: (0212) 220 55 00 - Bursa Bölge: (0224) 220 67 17

Web: www.idecad.com.tr Forum: www.idecadsupport.com/forum Satış: satis@ideyapi.com.tr Destek: destek@ideyapi.com.tr

Yurtiçinde ve Yurtdışında Kalite ve Güvenlikte Rakipsiz...



Türkmenbaşı Port, Zemin Islah İşleri, Türkmenistan

Temel Mühendisliğinde Kalite ve Yenilikçilik...



DHL Worldwide Express Atatürk Havalimanı
Kazıklı İstinat Duvarı, İstanbul



Avrasya Tünel, Yenikapı & Samatya Kavşakları
Diyafram Duvar ve Fore Kazıkları, İstanbul

Reşadiye Cad. No:69/A 34794
Alemdağ-Çekmeköy-İstanbul-Türkiye
Tel:0216 430 0600 Fax : 0216 484 4174
www.zetas.com.tr



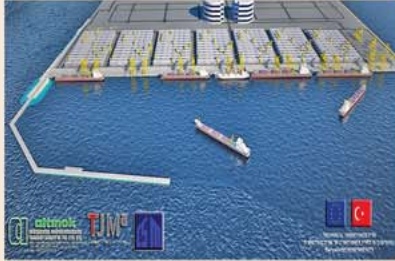
ZETAS®
ZEMİN TEKNOLOJİSİ A.Ş.



ALTINOK

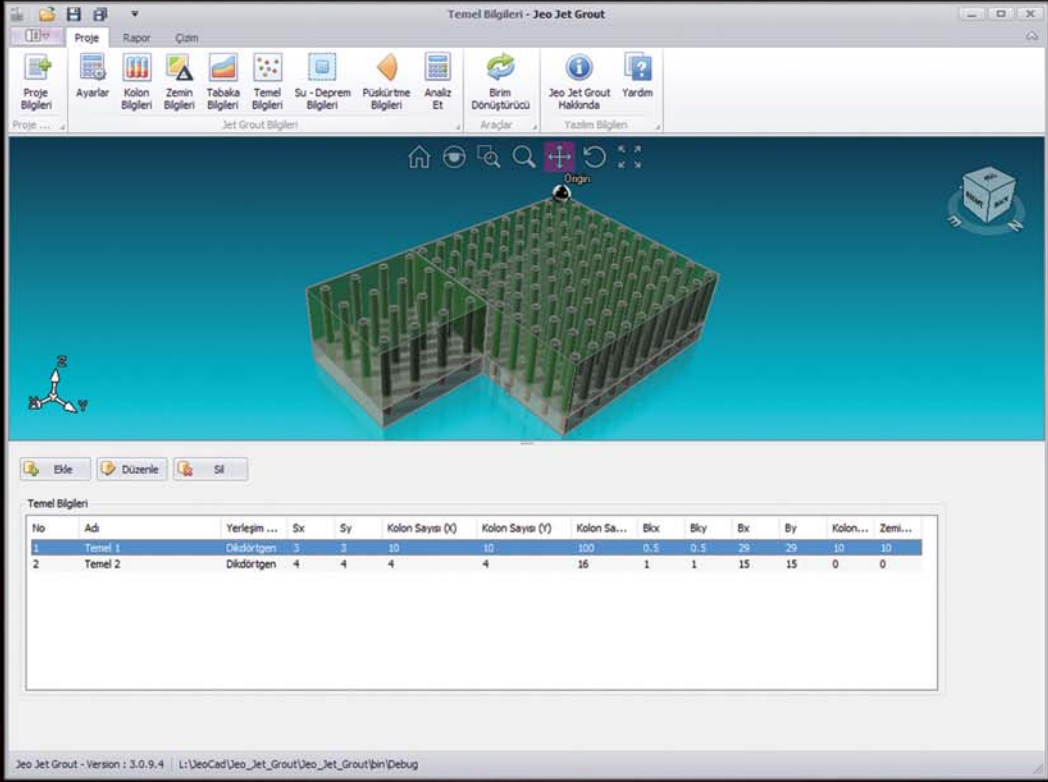
MÜŞAVİRLİK MÜHENDİSLİK A.Ş.

Ticaret Sicil No: 222441-170001



**MÜHENDİSLİK VE MÜŞAVİRLİK HİZMETLERİNDE
YETKİNLİK, ETİK VE BAĞIMSIZLIK UNSURLARIYLA
55. YIL (1963-2018)**

Seyrantepe Mah. İ.Karaoğluoğlu Caddesi ALTINOK PLAZA No:37 Kat 1 34418 KAĞITHANE / İSTANBUL
TEL: +90 - 212 - 221 44 08 Faks: +90 - 212 - 221 44 09
www.altinok.com.tc info@altinok.com.tc



JEO Jet Grout

V.3.0

Jet grout analiz ve çizim yazılımı

TEL: (252) 712 4101

Özellikler

- ✓ Taşıma gücü analizi
- ✓ Sıvılaşma analizi
- ✓ Oturma analizi
- ✓ Zemin emniyet gerilmesi hesabı



Diğer JEO Cad Geoteknik yazılımları

- ✓ JEO Tas Kolon
- ✓ JEO Spt

iCad İstinat duvarı yazılımlarımızı incelemek için www.istinatduvari.com.

“ JEO Cad Geoteknik yazılımları serisi

www.JEOCad.com
www.istinat.com

Daha fazla bilgi için lütfen web sitemizi ziyaret edin.

Analiz Yapı

Yazılım Mühendislik İnşaat Taahhüt Turizm
Emlak Madencilik San. Tic. Ltd. Şti.

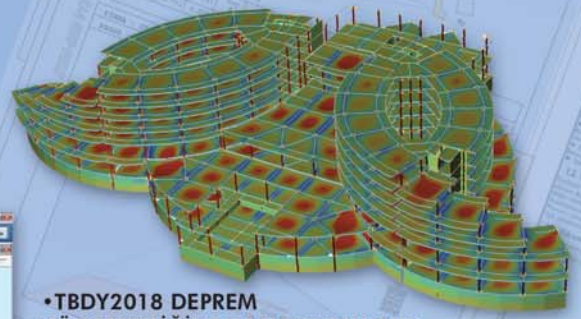
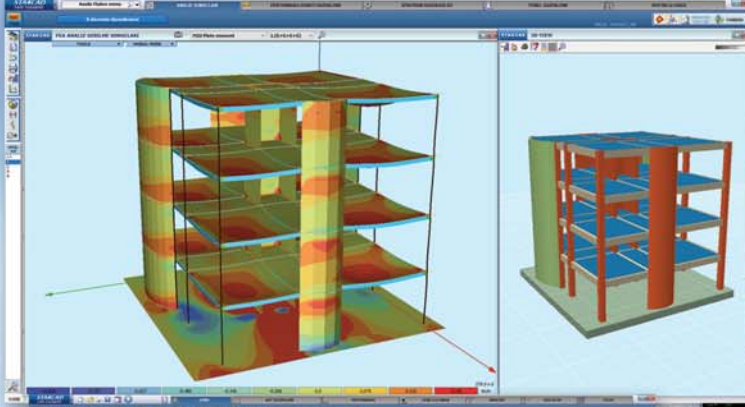
İskele Mah. Ambarcı Cad. No:16/A Datça / MUĞLA
Vergi No: 0680807873 Vergi Dairesi: Datça
www.AnalizYapi.com.tr • info@analizyapi.com.tr
Tel: +90 252 712 41 01 • Faks: +90 252 712 42 45



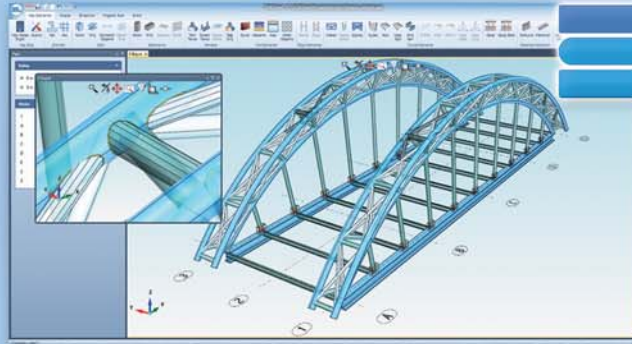
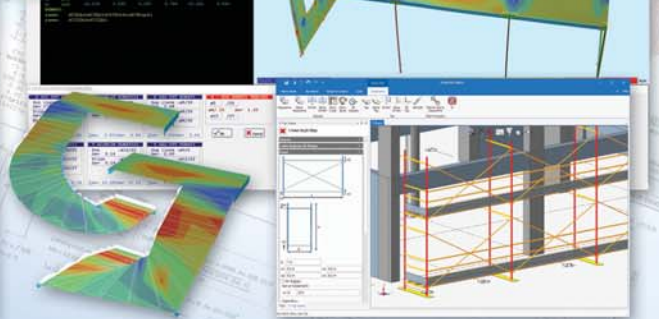
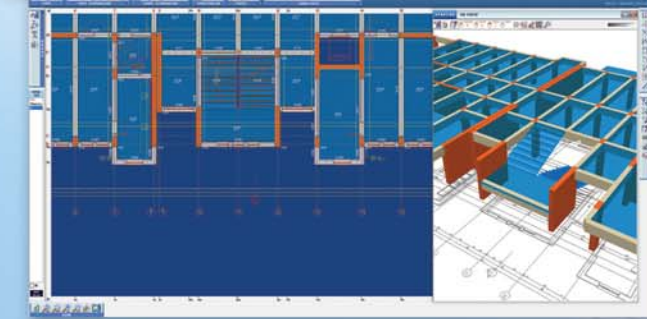
STA4-CAD

Versiyon 14.1

BETONARME YAPILARIN 3 BOYUTLU ANALİZİ ve TASARIMI

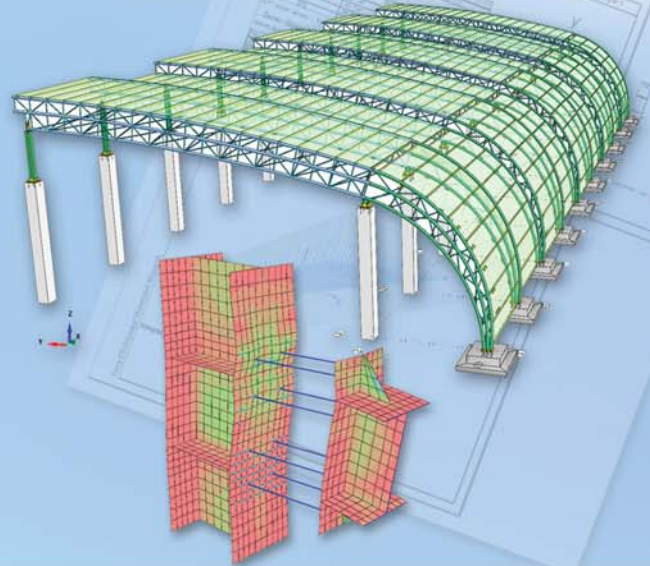
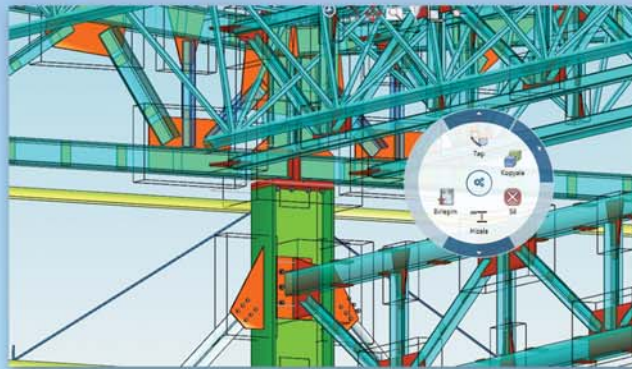


- TBDY2018 DEPREM YÖNETMELİĞİNE TAM UYUMLULUK
- BETONARME ve YIĞMA YAPILARIN PERFORMANS ANALİZİLE, GÜÇLENDİRME PROJELERİ ve RİSKLİ YAPI TESBİTİ
- TÜM YAPININ SONLU ELEMENLA ÇÖZÜMÜ YAPIYA AİT İSKELE HESAP VE ÇİZİMİ



STA-Steel

ENDÜSTRİYEL VE ÇELİK KARKAS YAPILARIN 3 BOYUTLU ANALİZİ VE TASARIMI



sta STA BİLGİSAYAR MÜH. ve MÜŞ. SAN. ve TİC. LTD. ŞTİ.

Muhittin Üstündağ Cd. No:45 Koşuyolu / İSTANBUL
Tel: (0.216) 326 57 57 (pbx) Fax: (0.216) 325 74 84
www.sta.com.tr sta@sta.com.tr

Bayiler:

ANKARA: Köge Yapı Ltd. Şti. 0545 260 45 11

MERSİN : Safir Müh. Ltd. Şti. 0324 329 52 05 - 06

K.K.T.C. : Mustafa Tunar 0533 862 09 29

6 Başyazı

7 Bilim, Teknoloji, Mesleğimiz ve Demokrasi Mücadelesinde Harun Karadeniz'i Anlama ve Anma Etkinliği

16 Ülkemizin En Temel Sorunu Fay Hatları Değil Yapı Stokunun Depreme Dayanıklı Olmamasıdır!

18 İnşaat Mühendisliğinde Varsayımların Önemi Dr. Gökhan Tunç, Tuğrul Tanfener

27 Odadan Haberler

- Avrupa İnşaat Mühendisleri Konseyi (ECCE) 69. Genel Kurul Toplantısı Tamamlandı
- İMO Başkanı Cemal Gökçe İstanbul Barosu'nun Demokrasi İçin Dayanışma Nöbetine Katıldı
- 17 Ağustos Marmara Depremi Anma Etkinliği
- genç-İMO 10. Yaz Eğitim Kampı Tamamlandı
- genç-İMO 12. Öğrenci Meclisi Toplantısı Yapıldı

- İMO 46. Dönem 3. Danışma Kurulu Toplantısı Yapıldı
- İMO Bilirkişilik Paneli Gerçekleştirildi
- İMO İnşaat Yönetimi Panel-Forumu İstanbul'da Gerçekleştirildi
- Odamızın 65. Kuruluş Yılı Dönümü Coşkuyla Kutlandı
- TMMOB Yapı Denetimi Sempozyumu
- İMO Kentsel Su Hizmetleri Konferansı
- İMO Uluslararası 8. Geoteknik Sempozyumu
- İMO 8. Çelik Yapılar Sempozyumu Tamamlandı
- İMO 4. Köprüler ve Viyadükler Sempozyumu
- TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
- 13. Ulaştırma Kongresi
- İMO Ulaştırma Politikaları Çalıştayı Eskişehir'de Yapıldı
- İMO Uluslararası 10. Beton Kongresi Bursa'da Gerçekleştirildi
- İMO Deprem ve Yapı Denetim Çalıştayı Muğla'da Yapıldı
- İMO Deprem ve Yapı Denetim Çalıştayı Hatay'da Yapıldı
- İMO Samsun Ulaştırma Politikaları Çalıştayı Yapıldı
- Ulusal 7. Yapı Mekaniği Laboratuvarları Çalıştayı Tamamlandı



Yıl: 65 / 2020 - 2 Sayı: 501
İki ayda bir yayınlanır, yerel süreli yayın.
ISSN: 1300-3445

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
tarafından iki ayda bir yayınlanır.

Kurucusu

Orhan Yavuz

Sahibi

Cemal Gökçe

Genel Yayın Yönetmeni

Hüseyin Kaya

Yazı İşleri Müdürü

Bahaettin Sarı

Yayın Kurulu

Hasan Yaşar Akyar, Mustafa Atmaca,
Ali Aydın, Recep Bayramoğlu,
İbrahim Helvacı, Yusuf Hatay Önen,
Mehmet Necat Özgür

Yayın Görevlileri

Mehmet Bilber, Cemal Çimen

Yönetim Yeri

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Necatibey Cad. No:57 06640 Kızılay-Ankara
Tel: (0.312) 294 30 00 - Faks: 294 30 88
www.imo.org.tr - E-posta: tmh@imo.org.tr
Yazışmalar için yukarıdaki adres kullanılacaktır.

Yayın Koşulları

Yazılar hem elektronik ortamda hem de kağıt çıktı olarak gönderilmelidir. Görsel malzeme, teknik işlere uygun fotoğraf, dia ya da elektronik ortamda yüksek çözünürlüklü olmalıdır. Yayın kurulu gönderilen yazılarda dil, anlatım ve yazım tekniği yönünden gerekli düzeltme ve kısaltmaları yapabilir. Yazılardaki görüşler yazarlarına ait olup hiç bir şekilde İMO'nun aynı konudaki görüşlerini yansıtmaz. Gönderilen yazılar geri verilmez. Ancak yazıların basılıp basılmayacağı yazı sahiplerine mutlaka bildirilir. TMH'da yayınlanan yazılar kaynak gösterilmeden kullanılamaz.

Baskı

Yorum Basın Yayın San. Ltd. Şti.
Başkent Organize Sanayi Bölgesi No: 12
Malıköy - Sincan / Ankara - Tel: 0.312.395 21 12

Baskı Tarihi

27 Mart 2020

Harun Karadeniz

Bugün ülkemizin içinde bulunduğu durum hiçte iç açıcı değil. Çok ciddi sorunlarımız var. Ülkemizin güney sınırımızdan neredeyse her gün insanlarımızın kara haberleri geliyor. Bölgemiz, Birinci Dünya Savaşının koşullarını yaşıyor. Enerji kaynaklarının kullanılması sorunu bu bölgenin toprağını ve havasını bir kez daha ısıtıyor. Bölge, yerel güçlerin ve dünyanın dört bir yanından gelen veya getirilen insanların çatışma alanı haline dönüştürüldü. Suriye yönetimi Suriye'den kovulmaya çalışılıyor! Ülkemizi yönetenler, uzun bir süre kardeş oldukları Suriye yönetimini, Amerika ile birlikte iktidardan düşürmeye çalışıyorlar. 100 yıldır ülkemizin politikası olan **"Yurtta barış dünyada barış"** ilkesi iflas ediyor.

Uzun bir süre tarım ürünlerinde kendisine yeten yedi ülkeden biri iken bugün samanı, ayçiçeği tohumunu ve eti dışarıdan ithal eden bir ülke haline gelmişiz. Yaşam memnuniyetinde, insani gelişmişlik ve basın özgürlüğü sıralamasında, küresel barış endeksinde ne yazık ki Avrupa ve Dünya sıralamasında son sıralar da yer alıyoruz. İş kazaları ve işçi ölümlerinde, uluslararası şeffaflık örgütüne göre yolsuzlukta, kadın ve genç işsizliğinde, kadın erkek eşitsizliği ve kadın cinayetlerinde ise ilk sıralardayız.

Her geçen gün derinleşen yoksulluk, açlık, işsizlik neredeyse her gün bir insanımızı intihar etme sınırına getiriyor. Kadın cinayetleri ve iş kazalarından kaynaklanan acılar giderek artıyor. Bu konular çoğu zaman ülkemizde ana gündem maddesi haline bile gelemiyor.

Meslek Odaları ve Odamız yapılan yönetmelik değişiklikleriyle yetkisizleştirilip etkisizleştiriliyor. **LİYAKAT** sistemi tümüyle ortadan kalkmış, işe göre insan yerine insana göre iş ilişkisi yönetim sisteminin ana halkası haline gelmiştir. Yargı kararlarına rağmen mühendislik hizmetleri birer formaliteye dönüşmüştür. Ekonomik kriz nedeniyle yatırımlar durmuş, genç meslektaşlarımız büyük oranda işsiz kalmıştır. Öğrenimlerini tamamlamak için STAJ yapmak zorunda olan öğrenciler STAJ yapacak yer bile bulamamışlardır.

Ülkemizin bugünkü şartları ve gençlerin geleceğe duymaları gereken güven konusu, ciddi bir sorun haline dönüşmüştür. Genel olarak eğitim, özel olarak da üniversitelerdeki eğitim sorunu oldukça büyükmüştür. Açıklıkla söylemek gerekir ki ülkemizin bugünkü sorunları, 1968 Gençliğinin ortaya koymuş olduğu sorunları fazlasıyla aşmıştır. Tamda bu noktada meslektaşımız ve 1968 Kuşağının önde gelen gençlik liderlerinden biri olan **Harun Karadeniz'i** hatırlamak ve O'nu gençlerimizin önüne getirmek bizim için önemli bir görev haline geliyor.

Harun Karadeniz, İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi öğrencisi olarak İnşaat Fakültesi Cemiyet Başkanlığı ve İTÜ Öğrenci Birliği Başkanlığı yapmıştır. Fırtınalı bir öğrencilik döneminin ardından kısa bir süre inşaat mühendisi olarak yaşamını sürdürmüştür. Hastalanmasına rağmen dönemin iktidarı tarafından yurtdışına çıkmasına izin verilmemiş, geç kalındığı için önce kolu kesilmiş sonrada **15 Ağustos 1975** tarihinde yaşamını yitirmiştir.

Mücadeleyle dolu olan kısacık ömrüne çok fazla şeyler sığdırmıştır. Çok okumuş çok düşünmüştür. İnsanlar öğrenmeği öğrendikçe yeni bilgilere ihtiyaç duyarlar. Yeni bilgi yeni üretimlerin kapısını açar. Yaşamak için üretime, üretim içinde yeni bilgilere ihtiyaç duyulur. Bu nedenle Harun Karadeniz, **"Nasıl Bir Ülkede Yaşıyoruz?, Nasıl Bir Ülkede Yaşamalıyız?"** sorusuyla sürekli olarak içli dışlı olmuştur. Dünyanın birçok ülkesi **"Endüstri 4.0"** geride bırakıp daha ileri bir teknolojiye geçmeye çalışırken, ülkemizin; **"Bilim, Teknoloji, Mesleğimiz ve Demokrasi"** konusunda geldiği yeri sorgulamak gerekir. Bu nedenle TMH'nın 501. sayısının ana konusunu Harun Karadeniz'e ayırmış olmaktan mutluluk duyuyoruz.

Bugün ülkeler sektörlerden daha çok sektörleri dönüştürecek teknolojilere odaklanıp yatırım yapıyor. Ülkemizi yönetenler uzun bir süredir üretimi bir yana bırakıp ithalata dayalı tüketim ve inşaat sektörü ile ekonomimiz ayakta tutmaya çalışıyorlar. **İçinde bulunduğumuz koşullar bize Harun Karadeniz'i ve arkadaşlarının mücadelesini güncellemeyi zorunlu kılıyor. Sevgi ve saygıyla anıyoruz.**

Cemal Gökçe

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı

Bilim, Teknoloji, Mesleğimiz ve Demokrasi Mücadelesinde Harun Karadeniz'i Anlama ve Anma Etkinliği

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından düzenlenen Bilim, Teknoloji, Mesleğimiz ve Demokrasi Mücadelesinde Harun Karadeniz'i Anlama ve Anma Etkinliği 7 Mart 2020 tarihinde İMO İstanbul Şubesi konferans salonunda gerçekleştirildi.

Etkinliğin açılış konuşmaları İMO Başkanı Cemal Gökçe ve İMO İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna tarafından yapıldı. Açılış konuşmalarının ardından Harun Karadeniz'e ilişkin hazırlanan belgesel film izlendi. Ardından genç-İMO 12. Dönem Konsey Başkanı Ayşe Ece Uysal ve Konsey Üyesi Bekir Tahsin Eren etkinlik için hazırladıkları sunumu paylaştılar. Sunumun ardından Cemal Gökçe, Ayşe Ece Uysal ve Bekir Tahsin Eren moderatörlüğünde konuşmalara geçildi.

Etkinlikte Orhan Bursalı, Fahri Aral, Yaşar Yılmaz, Süleyman Balkan, Mete Akalın, Selçuk Esen, Cem Bülbül, Dilan Yılmaz, Şükran Soner, Nigar Sancak, H. Mutlu Öztürk, Esat Korkmaz, Kazmir Pamir, Güngör Evren, Hulki Tanrıyar, Onurcan Arolat, Akif Aka, Oktay Gülağacı söz alarak Harun Karadeniz'e ve o döneme ilişkin görüş ve anılarını aktardılar.

Etkinliğe; İMO Başkanı Cemal Gökçe, Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya ve Necati Atıcı, Denetleme Kurulu Başkanı Kemal Şeyhmus Karahan, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı ve Ceylan Özkul, İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna ve Yönetim Kurulu Üyeleriyle çok sayıda meslektaşımız katıldı.



Harun Karadeniz'i Anlama ve Anma Etkinliğinde Harun Karadeniz'in Hayatı ile İlgili Yapılan Sunum.



NASIL BİR ÜLKEDE YAŞIYORUZ? NASIL BİR ÜLKEDE YAŞAMALIYIZ?

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Harun Karadeniz'i Anlama ve Anma Etkinliğinde Yaptığı Konuşma:

"Biz mühendisler için tek yol kim için ve ne için çalıştığını bilerek, emekçi halkımızın yararına üretim yapma olanaklarını aramaktır."

Harun KARADENİZ

"Ülkemizin geleceği gençliğin geleceğinden ayrı düşünülemez."

Harun KARADENİZ



Harun Karadeniz, 1968 Kuşağının önde gelen gençlik liderlerinden biridir. İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi öğrencisi olarak İnşaat Fakültesi Cemiyet Başkanlığı ve İTÜ Öğrenci Birliği Başkanlığı yapmıştır. Fırtınalı bir öğrencilik döneminin ardından kısa bir süre inşaat mühendisi olarak yaşamını sürdürmüştür. Hastalanmasına rağmen dönemin iktidarı tarafından yurtdışına çıkmasına izin verilmemiş, geç kalındığı için önce kolu kesilmiş sonrada 15 Ağustos 1975 tarihinde yaşamını yitirmiştir.

Mücadeleyle dolu olan kısacık ömrüne çok fazla şeyler sığdırmıştır. Çok okumuş çok düşünmüştür. İnsanlar öğrenmeği öğrendikçe yeni bilgilere ihtiyaç duyarlar. Yeni bilgi yeni üretimlerin kapısını açar. Yaşamak için üretime, üretim içinde yeni bilgilere ihtiyaç duyulur. Bu nedenle eğitimin, özellikle bilimsel ve çağdaş eğitimin

ülke ve insan yaşamında büyük bir yeri var. Harun Karadeniz, "Nasil Bir Ülkede Yaşıyoruz?, Nasil Bir Ülkede Yaşamalıyız?" sorusuyla sürekli olarak içli dışlı olmuştur.

Bugünkü etkinliğimizin amacı; bir yandan Harun Karadeniz'i tanıtmaya çalışırken, diğer yandan Onun özlem duyduğu ileri bir ülkeyi, açıkçası montaja bağımlı bir ülke olmaktan çıkıp makine üreten bir ülke haline gelip gelmediğimize bakmak istiyoruz. Dünyanın birçok ülkesi "Endüstri 4.0" geride bırakıp daha ileri bir teknolojiye geçmeye çalışırken, ülkemizin; "Bilim, Teknoloji, Mesleğimiz ve Demokrasi" konusunda geldiği yeri sorgulamak istiyoruz. "Bağımsız, özgür ve tam demokratik bir ülke" için mücadele eden başta Harun Karadeniz olmak üzere 1968 kuşağının özledikleri bir Türkiye'nin ortaya çıkarılıp çıkarılmadığına bakmak istiyoruz.

Harun Karadeniz'in eğitimden anladığı sadece üniversitelerin çeşitli bölümlerinde alınan tek yanlı bir eğitim değildir. Halkımızın, ülkemizde ve dünyada yaşanan olayları öğrenmesi için gazete, kitap, dergi, radyo, televizyon gibi bilgi ve haber verme araçları oldukça önemlidir. Bunların yanında sinema, tiyatro, müzik, resim ve benzeri sanat etkinliklerini de dikkate almak gerekir. İletişim ve haberleşme araçları toplumun yönetilmesinde bugün olduğu gibi geçmişte de büyük bir öneme sahiptir. Bu haberleşme araçları üzerinde söz sahibi olanlar, istedikleri bilgileri topluma verebilirler. Bu nedenle haber alma kanallarının doğru ve güvenilir olması, aynı zamanda özgür bir ortamda çalışmalarını da gerektirmektedir.

Harun Karadeniz sadece konuşarak kitleleri etkilemenin yeterli olmayacağını, bir yandan da yazarak kitleyi etkileme yollarını kullanmıştır. "Söz uçar yazı kalır" anlayışı yaşamının ayrılmaz bir parçası olmuştur. Bu özellik, Harun Karadeniz'i arkadaşlarından ayıran önemli bir özellik olarak karşımıza çıkmaktadır. Ülkemizin bilimsel olmayan eğitim sistemini sürekli olarak gözler önüne sermiştir. Eşit, özgür ve emekten

Harun Karadeniz sadece konuşarak kitleleri etkilemenin yeterli olmayacağını, bir yandan da yazarak kitleyi etkileme yollarını kullanmıştır." Söz uçar yazı kalır" anlayışı yaşamının ayrılmaz bir parçası olmuştur. Bu özellik, Harun Karadeniz'i arkadaşlarından ayıran önemli bir özellik olarak karşımıza çıkmaktadır.

yana bir düzenin kurulması için sürekli bir mücadele içinde olmuştur. Kapitalist sistemin önemli bir argümanı olan “bırakınız yapsınlar, bırakınız geçsinler” tercihi, kapitalistlerin emekçiler tarafından üretilen artı değere el koyma ideolojisinin bir ifadesi olduğunu her koşulda anlatmış ve yazmıştır. Açıkçası halkın içinden gelen bir insan olarak öğrenci hareketleri içinde politikleşerek öğrencilerin yurtsever ve devrimci bir lideri olmuştur.

Amerika’nın 6.Filosunun ülkemize gelmesine ve Amerika’nın Vietnam’da sürdürdüğü savaşa karşı çıkmışlardır. Özel okulların açılmasına karşı çıkarak parasız ve bilimsel eğitimi savunmuşlardır. İstanbul Boğazı’na yapılacak olan köprünün İstanbul’un ulaşımını çözmesi bir yana, İstanbul’a yeni ve ciddi bir yük getireceğini söylemişlerdir. Gerçekten de Birinci Köprü’yü İkinci Köprü, onu da üçüncü köprü izlemiştir. İstanbul kuzeye doğru yapılaşarak orman alanları ve su havzaları sürdürülemez bir şekilde yapılaşmış, İstanbul’un ulaşım sorunu çözülemediği gibi daha da büyümüştür. Köprüsüz ve yolsuz yerlere köprü ve yol yapılmalıdır denilerek ZAP SUYU’NA köprü yapmışlardır.

Harun Karadeniz kapitalizm ve eğitim konusunu basit ve anlaşılır bir dille anlatarak içinde bulunan düzenin özelliklerini ortaya koymuştur. Eğitimin sadece diploma almakla ilişkili olmadığını, eğitimin üretimle yakın bir ilişkisi olduğunu yazarak anlatmıştır. Zaten öğrenci hareketlerinin ortaya çıkması, öğrencilerin geleceğe duydukları güvensizliğin önemli bir nedenidir. Üretime dönük olmayan eğitim ve beyin ihracı konusu Harun Karadeniz’in sürekli olarak ilgi alanı içinde yer almıştır. Eğitim konusunda sürekli olarak konuşup yazarak çağdaş, bilimsel ve üretime dayalı bir eğitim sisteminin aynı zamanda insanı şekillendiren bir hamur olduğuna dikkat çekmiştir.

Harun Karadeniz’i unutmamak ve unutturmamak gerekiyor.

Kısa bir süre önce Elazığ-Sivrice merkezli depremde 41, Van-Bahçesaray’da ÇİĞ düşmesi sonucu olarak da 41 insanımız yaşamını yitirdi. Yüzlerce insanımız yaralandı, binlerce insanımız kış koşullarında evsiz, barksız kaldı. Ayrıca, ÇİĞ altında kalanları kurtarmaya gidenler veya onları oraya gönderenler bir klakson sesinin bile kar yığınının harekete geçireceğini bilmeleri gerekir. Oysa cahilce verilen bir karar 36 insanımızın yaşamını yitirmelerine neden oldu. Açıkçası yaşamış olduğumuz acı olaylar ne afet öncesine, ne anına, ne de sonrasına hazır olunmadığını önümüze serdi.

Çorlu Tren kazasında 25, Ankara Eryaman Tren kazasında 10 insanımızı kaybettik. Trafik kazalarında yaklaşık olarak her yıl 7000 insanımızı kaybediyoruz. Kartal’da kendi kendisine yıkılan YEŞİLYURT Apartmanında 21 insanımızı yitirdik.

Doğal olayların yanında, doğal olmayan olaylar da yaşıyoruz. Güney sınırımızdan neredeyse her gün genç insanlarımızın kara haberleri geliyor. Birçok eve yeni ateşler düşüyor. Doğa olaylarına karşı önceden risk giderici önlemler alınmadığı için, yaşadığımız deprem ve ÇİĞ düşmesi ve benzeri olaylarda yara sarmaya çalışıyoruz. Neden Suriye’de olduğumuzu sorgulamadan can kayıplarımızı görüp üzülmüyoruz. Açıkçası sürekli olarak olayların kendisiyle değil sonuçlarıyla uğraşıyoruz. Suriye topraklarındaki savaş da bir sonuçtur.

Her geçen gün derinleşen yoksulluk, açlık, işsizlik neredeyse her gün bir insanımızı intihar etme sınırına getiriyor. Kadın cinayetleri ve iş kazalarından kaynaklanan acılar giderek artıyor. Bu konular çoğu zaman ülkemizde ana gündem maddesi haline bile gelemiyor.

Meslek Odaları ve Odamız yapılan yönetmelik değişiklikleriyle yetkisizleştirilip etkisizleştiriliyor. LİYAKAT sistemi tümüyle ortadan kalkmış, işe göre insan yerine insana göre iş ilişkisi bir sistem haline gelmiştir. Yargı kararlarına rağmen mühendislik hizmetleri birer formaliteye dönüştürülmüştür. Ekonomik kriz nedeniyle yatırımlar durmuş, genç meslektaşlarımız büyük oranda işsiz kalmışlardır. Öğrenimlerini tamamlamak için STAJ yapmak zorunda olan öğrenciler STAJ yapacak yerler bile bulamamışlardır.

Her yıl aramıza katılan 12.000 meslektaşımız var. Bu meslektaşlarımız asgari ücretle bile iş bulamıyorlar. Geçtiğimiz yıl üniversite imtihanlarında 1.8 matematik sorusu yapıp, fizik ve kimya sorularında ekside kalan öğrenciler inşaat mühendisliği bölümü ve programlarına kayıt yaptırmışlardır.

özellikle bilimsel ve çağdaş eğitimin ülke ve insan yaşamında büyük bir yeri var.
Harun Karadeniz,
“Nasıl Bir Ülkede Yaşıyoruz?,
Nasıl Bir Ülkede Yaşamalıyız?”
sorusuyla sürekli olarak içli dışlı olmuştur.

Amerika'nın

6. Filosunun ülkemize gelmesine ve Amerika'nın Vietnam'da sürdürdüğü savaşa karşı çıkmışlardır. Özel okulların açılmasına karşı çıkararak parasız ve bilimsel eğitimi savunmuşlardır. İstanbul Boğazı'na yapılacak olan köprünün İstanbul'un ulaşımını çözmesi bir yana, İstanbul'a yeni ve ciddi bir yük getireceğini söylemişlerdir. Gerçekten de Birinci Köprü'yü İkinci Köprü, onu da üçüncü köprü izlemiştir. İstanbul kuzeye doğru yapılaşarak orman alanları ve su havzaları sürdürülemez bir şekilde yapılaşmış, İstanbul'un ulaşım sorunu çözülemediği gibi daha da büyümüştür. Köprüsüz ve yolsuz yerlere köprü ve yol yapılmalıdır denilerek ZAP SUYU'NA köprü yapmışlardır.

Yatırımlar durmuş, inşaat mühendisi sayısı giderek kontrol edilemez bir şekilde artmıştır. İş bulabilmenin bir ayrıcalık olduğu bir ortamda "bu ücretle sen çalışmazsan senin yerine bu ücretle çalışacak çok insan var" diyen bir düzenle karşı karşıyayız. Birçok ülkede inşaat mühendisi oranı ülke nüfusuna göre 1/1300-1400 iken, bizim ülkemizde bu oran 1/650'dir. Yani ülkemiz nüfusunun 650'de biri inşaat mühendisidir. YÖK ile yapmış olduğumuz görüşmelerden hiçbir sonuç alınamamıştır.

Bugün ülkemiz bilim ve teknoloji üretiminde oldukça geri kalmıştır. Ayrıca, yaşam memnuniyetinde, insani gelişmişlik ve basın özgürlüğü sıralamasında, küresel barış endeksinde ne yazık ki Avrupa ve Dünya sıralamasında son sıralar da yer alıyoruz. İş kazaları ve işçi ölümlerinde, uluslararası şeffaflık örgütüne göre yolsuzlukta, kadın ve genç işsizliğinde, kadın erkek eşitsizliği ve kadın cinayetlerinde ise ilk sıralardayız.

Bugün iletişim ilişkisi tarihin hiçbir döneminde olmadığı kadar yoğun yaşanıyor. Hiçbir kurum, kuruluş ve meslek Odamız bu dönüşüm ve değişimin dışında kalmaz. Açıkçası yenilikçi bilgi teknolojileri iş yapma biçimlerini ve eğitim sistemini büyük ölçüde değiştirecektir.

Bilim ve teknoloji uzun dönemli ekonomik ve toplumsal gelişmenin en önemli unsurlarından biridir. Bilim ve teknoloji politikaları ise bu gelişimin hızını ve yönünü etkilemenin bir aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünyada ekonomik, sosyal ve endüstri alanında gelişmiş ülkeler uzun erimli toplumsal, ekonomik ve siyasi hedefleri ile uyumlu bir bilim ve teknoloji vizyonu geliştiriyorlar. Ar-Ge yatırım ve çalışmalarına önem veriyorlar. Robotların ve yapay zekanın giderek hakim hale geldiği dünyamızda disiplinler arası entegrasyonun giderek önem kazandığı görülmeye başlanıyor.

Ülkemiz için tek stratejik seçenek bilim, teknoloji ve teknolojik yenilikte yetkin olmaktır. Bu yetkinliği kullanarak, gelecek kuşaklara ve toplumun tüm katmanlarına yaşanabilir bir dünya bırakmaktır. Bu birikime ve yetkinliğe sahip olmadığımız takdirde ülkemiz için kabul edilebilir bir gelecek yoktur. Dünyamızdaki rekabet üstünlüğü yarışı ve ortamında bilim, bilgi ve teknoloji üretiminde önde olan ülkeler, gelir paylaşımında da ön sırayı alıyorlar. Aynı zamanda bilim ve teknolojiye gelişmiş olan ülkeler dünyanın yönetiminde söz ve karar sahibi oluyorlar

Bugün ülkeler sektörlerden daha çok, sektörleri dönüştürecek teknolojilere odaklanıp yatırım yapıyor. Yaşam bilimlerine, malzeme bilimlerine ve bilgi-iletişim teknolojilerine önem veriliyor. Ülkemizi yönetenler uzun bir süredir üretimi bir yana bırakıp ithalata dayalı tüketim ve inşaat sektörü ile ekonomimizi ayakta tutmaya çalışıyorlar. Ülkemizin sektör değil, teknoloji seçmeye odaklanması gerekiyor.

Adalet dağıtmak üzere kurulan ve eğitim yapan hukuk fakültelerinin 19'unun dekanı hukukçu değil. İnşaat mühendisliği bölümlerinin başında da inşaat mühendisi kökenli olmayan insanlar var. Bu durum oldukça düşündürücüdür.

Ülkemizde yaklaşık olarak 20 milyon mertebesinde konut stoku var. Kentlerimizde artık mal ve hizmetlerin kullanım değeri değil değişim değeri tüm süreçleri yönetip yönlendiriyor. İşin ticaret boyutu ihtiyaç temelli üretimin önüne geçiyor. Neredeyse tüm ekonomik ve üretim sistemi konut üretimine kilitleniyor. Oysa bugün boş olan binlerce konut var.

Eğitim düzeyi geçmişten çok daha kötü durumda. Öğrenci sayısının fazlalığının yanında öğretim kadroları da oldukça yetersiz. Okulların fiziki şartları uygun değildir. Ayrıca üniversitelerde özgür bir ortamın olmaması öğrencilerin yaratıcı bir düşünceye sahip olmalarını engelliyor. Bilim, bilgi ve teknoloji ancak özgür bir ortamda yükselir.

Ülkemizin olumlu ve olumsuz anlamda ciddi bir birikimi ciddi bir geçmişi var. Oysa geçmiş yokmuş gibi her şeye yeniden başlanıyor. Sürekli olması ve giderek artması gereken dayanışma ve mücadele alanları gerilerken, kimi zaman mücadele ediliyormuş gibi yapıp özden uzaklaşıyor. Bu durum insanlarımızı çaresizlikle baş başa bırakıyor. Mücadele ortamından uzaklaştırıyor.

Geriye dönüp baktığımızda özellikle 1970'li yıllardan bugünlere gelen ve ülkemizi yöneten bir anlayış var. 12 Eylül anlayışı ve anayasası var. Gündümlü, planlı, programlı 15 Temmuz anlayışı var. Ülkemizin geri kalmasında ve bağımlılık zincirini kıramamasında; ülkemizi 15 Temmuz'a götüren yönetimlerin siyasal, toplumsal ve kültürel alanda yaptıkları düzenlemelerin ve yönetim biçimlerini büyük payı var. Bu yönetimler özellikle günü yaşayan ve halkımıza anı ve günü yaşatarak geçmişinden koparan bir toplumsal yapının ortaya çıkmasından sorumludurlar.

Bugün içine düşürülmüş olduğumuz ekonomik ve siyasi krizin yarattığı işsizlik ve afetlere bağlı olarak ortaya çıkan can ve mal kayıpları, dövize ve dışarıya bağımlı olan bir sistem var. Bugünkü durumu ve yatırımların durmasını geçmişten kopararak değerlendiremeyiz. Suriye topraklarında bulunan askerlerin durumu ve her gün birkaç eve düşen ateş bilinmelidir ki yaşamış olduğumuz tüm olayların ve yanlış stratejilerin bir sonucudur.

Bugün ülkemizde bulunan düzen, geçmişten gelerek geleceğe uzanması gereken yaşanmışlıkları silip yok ediyor. Toplumun direnme gücünü ve hafızasını yok ederek her şeyi o anla veya kendisiyle sınırlı görüyor. Bugün yapılan inşaatlarda karşımıza çıkan ve bedeli daha çok işçi ve mühendis ölümü olan; "daha hızlı, daha hızlı iş yapma anlayışı" ne ise; hızlı tüketen ve mutlu olmayan bir toplumsal yapıyı ortaya çıkaran anlayış da odur. Mühendis giderek ülkesine ve mesleğine karşı yabancılaşarak kendisini değersiz bir varlık olarak görmeye başlıyor.

Ortalık yanıyor ve birçok eve ateş düşmüştür. Sorunlar geçmişe göre çok daha fazla büyümüştür. Sorunlara çözüm olacağı düşünülen tek adam sisteminin kendisi sorun olmuştur. Geçmişte ülkemizin demokratik parlamenter sistemi eksik bulunup eleştiriliyorken, bugünkü tek adam sisteminin sorunları daha da büyüttüğünün ve demokratik parlamenter sistemi fazlasıyla arattığının altını çizmek gerekiyor.

Bırakın geçmişimizi ve geleceğimizi, "an bu andır" noktasına toplumu kilitlemeye çalışan anlayışa karşı Harun Karadeniz ve arkadaşlarının vermiş oldukları mücadeleyi bugüne, bugünün mücadelesini de yarınlara taşımak gerekiyor. Örgütlü ve kalıcı bir mücadele ağıyla geleceğimizi şekillendirmek zorunlu oluyor. Harun Karadeniz'i anarak bir mücadele adamını, bir devrimciği unutmamak ve onların mücadele anlayışını bugünlere taşımaktır, unutturmamaktır.





“Her mahallede bir milyoner yarattık” sözünü alkışlayan halk, “ne yazık ki o milyonerler yaratılırken kendilerinin fakirleştiğinin farkında değildirlir” diyerek sömürünün nasıl işlediğine dikkat çekmiştir Harun Karadeniz. Bugün de 301 insanın göçük altında kalarak yaşamını yitirdiği Soma’da, Soma Halkı, onların ölümüne neden olanlara oy veriyor.

Yine Harun Karadeniz, “sermayenin bir artık değer olduğunu gördükten sonra kapitalizmi savunmak anlamsızlaşır. Çünkü büyük bir kitlenin yarattığı değeri, küçük bir azınlığa vermek, toplum içinde ciddi bir adaletsizlik yaratır” diyor.

Bugünkü sömürü düzenini ve çok büyük projelerden çok büyük rantların iktidarı destekleyenlere aktarıldığını görseydi dilini yutardı her halde

Bugün geçmiş i aratan bir ülkede yaşadığımızın altını çizmek gerekir.

Harun Karadeniz ülkemizin sosyal, siyasal ve toplumsal olaylarının yanında ülkemizin eğitim sorunlarını da irdelemiştir. Sadece üniversite eğitim ve öğretimiyle ilgili değil; ilk, orta ve lise eğitimi-ne yönelik olarak da çalışmalar yapmıştır. Köy Enstitülerini detaylı bir şekilde incelediğini, 7. ve 8. Milli Eğitim Şurası kararlarını da masaya yatırdığını yazdıklarından biliyoruz. Ayrıca İkinci Beş Yıllık kalkınma Planını ve 1968 yılında yayınlanmış olan 1968 İlkokul Eğitimi ve Öğretimi Programını da incelediği anlaşılıyor.

Harun Karadeniz “kendisini güven altında hisseden insanlar mutlu olabilirler. Tedirgin ve ürkek insanların mutluluğundan söz edilemez” diyor.

Altını çizmek gerekir ki Harun Karadeniz’in mücadelesini vermiş olduğu sorunların çok daha fazlasını bugün yaşıyoruz. Genç yaşına rağmen ortaya koymuş olduğu ürünler bugün için de geçerliliğini koruyor. “Sorunları başkaları yaratmış olsa da, bu sorunların çözülmesi için kendimizi sorumlu görürüz” diyen bir mücadele insanını, bir meslektaşımızı, bir devrimciyi, bir yurtseveri; inşaat mühendisliği bölüm ve programlarında okuyan arkadaşlarımızın tanınmasını istiyoruz.

Harun Karadeniz’in mücadele arkadaşlarına geçmiş günleri anımsatarak düşüncelerini genç meslektaşlarımızla paylaşmalarını sağlamak istiyoruz. Kaçarak kurtuluşun olmadığını biliyoruz. Bilimsel, teknik ve sosyal gelişimin önüne konulan engellere karşı önceki kuşakların mücadelesini öğrenip geleceğe taşımamızın bir görev olduğunu düşünüyoruz. Harun Karadeniz bir mücadele döneminin önemli bir bileni önemli bir simgesi olduğu için O’nu Unutmuyoruz, unutturmayız.

Sonuç olarak 1968 kuşağı, Vietnam ve Kamboçya’ya karşı Amerika’nın yürüttüğü savaşın bir gün bizim kapımıza da geleceğini biliyorlardı. Barışı önemsiyorlardı. Savaşa ve silahlanmaya

“Ekonomik olarak güçlü olan gruplar, toplum düzenine hakim olup, temsilcileri kanalıyla kurdukları kapitalist sistemlerini sürdürerek sömürüye devam ederler” diyordu Harun Karadeniz.

karşı durmanın ülkemiz ve dünyadaki yoksulluğu azaltacağına farkındaydılar. Ülkemizin geleceğinin gençliğin geleceği ile iç içe olduğunu her koşulda ifade ediyorlardı.

“Montaj sanayisine dayalı bir kalkınma yerine makine üreten bir sanayinin kurulması gereklidir. Parasız ve herkese eşit bir eğitim sistemi kurulmalıdır. Kaliteli bir üniversite eğitimi için öğrenenlerin yeterli bir lise eğitimi almış olmaları, öğretmenlerin de yetkin ve bilimsel yeterliliğe sahip” olmanın gerekli olduğunu savunuyordu. “Özerk bir üniversite, demokratik bir yönetim yoksa bilimsel ve teknolojik gelişmenin olmayacağını” yüksek bir sesle halkımıza ve yönetime duyuruyordu. “İş sahası olmayan üniversite mezunlarının sorunlarla karşı karşıya” olacaklarını tekrarlıyordu. “Ticari amaçlarla açılan ve üretime dönük olmayan, üstelik eğitimin niteliği son derece düşük olan özel okulların sorun olduğunun altını çizmek gerekir” diyordu.

Bir avuç azınlığın sömürüsüne karşı işçi emekçi ve öğrenci gençliğin örgütlenerek yürütecekleri mücadelenin sonuç vereceğinin farkına varmışlardı Harun Karadeniz ve arkadaşları.

Yine diyorlardı ki; sadece tüketen değil, üretmek hakça paylaşmak gerekiyor. Aynı zamanda özgür ve demokratik bir düzenin kurulması için sistemden kaynaklanan sorunları ortadan kaldırmak gerekiyor. Bu nedenle biz de bir kez daha diyoruz ki;

Dün yoksa bugün, bugün yoksa gelecek de yoktur.

İMO İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna'nın Yaptığı Konuşma

Değerli Konuklar,

Değerli Meslektaşlarım,

Sevgili Gençler,

“Bilim, Teknoloji, Mesleğimiz ve Demokrasi Mücadelesinde Harun Karadeniz” konulu etkinliği hoş geldiniz.

Etkinliği Oda merkezimiz düzenliyor, Şubemiz ev sahipliği yapıyor. Ben de ev sahibi olarak sizlere hem hoş geldiniz demek hem de Harun Karadeniz ve 68 kuşağının devrimci ruhu ile ilgili görüşlerimi kısaca özetlemek istiyorum.

Değerli Dostlar,

Meslektaşımız Harun Karadeniz 6 Eylül 1942’de doğmuş, 15 Ağustos 1975’te hayata veda etmiştir. Yani bugün ne doğum ne de ölüm yıldönümüdür.

Buna rağmen bugün Harun Karadeniz’i anma etkinliği düzenlemenin şöyle bir anlamı olabilir: Harun Karadeniz’de vücut bulan, halk için mühendislik anlayışının tartışılmasına ihtiyaç duyulmuştur.

İhtiyaç duyulan sadece mühendislik anlayışı değildir elbette. Harun Karadeniz’in simge isimlerinden olduğu 68 kuşağının antiemperyalist, yurtsever, gericilik karşıtı özelliklerine duyulan ihtiyaç günümüzde yakıcı bir hal almıştır.

Bir bakıma, vurgulu hale getirdiğimiz bu iki özellik Harun Karadeniz’in kısa hayatının öyküsüdür.

Mühendistir, ancak mühendisliğin formüllerden ibaret olmadığını düşünmekte, mühendislik bilgisinin toplum ve ülke yararına kullanılması gerektiğini dile getirmektedir.

Etkinlik görselinde de kullanılan veciz sözünde bunun emaresi bulunmaktadır.

Evet, Harun Karadeniz “Biz mühendisler için tek yol kim için ve ne için çalıştığını bilerek emekçi halkın yararına üretim yapma olanakları yaratmaktır.” diyerek, bundan 50 yıl önce yol gösterici olmuştur.

Hemen her platformda inşaat mühendislerinin halkçı, kamu-cu geleneğinden söz ediyoruz ya, işte bu geleneğin taşıyıcılardan Harun Karadeniz.





Biz bu geleneğin devamcısıyız. Geleneğe sahip çıkmamız, mesleğimizin hassasiyetleriyle ilgili olduğu kadar, 7154 Sicil Numaralı üyemiz Harun Karadeniz'in ömrünü adadığı fikirlerin yolundan ayrılmamakla da ilgilidir.

Değerli Meslektaşlarım,

Harun Karadeniz 1962 yılında İTÜ İnşaat Fakültesi'ne kayıt yaptırmış, aynı yıl içerisinde İnşaat Fakültesi Talebe Cemiyeti Başkanlığına seçilmiştir.

Birinci sınıf öğrencisinin dernek başkanlığına getirilmesi elbette onun taşıdığı potansiyelin işareti sayılmalıdır.

Bundan sonraki yıllar Harun Karadeniz'i 68 devrimci kuşağının önderleri arasına taşımıştır.

Amerikan 6. Filosunu protesto eylemlerinde öne çıkmış, örgütleyici, yönlendirici bir pozisyon almış, hitabet yeteneği ile dikkat çekmiştir.

CIA belgelerinde "nahos bir olay" notuyla yer alan 6. Filoyu protesto eylemleri bizim için antiemperyalist mücadelenin simge eylemlerindendir.

Onlar için "nahos" olan olaylar, Harun Karadeniz ve daha nicelerini tanımamıza vesile olmuştur.

Değerli Katılımcılar,

Harun Karadeniz DEV GENÇ ve TİP üyesi olarak yoluna devam etmiş, sadece eylemlerle öne çıkmamış, yazan, okuyan, araştıran yönüyle gençlik mücadelesinde ağırlığını hissettirmiş, "Kapitalsiz Kapitalistler", "Özel Yüksek Okullar ve Ardındaki Oyun", "Olaylı Yıllar ve Gençlik" gibi kitaplara imza atmıştır.

İTÜ Öğrenci Birliği Başkanlığı yaptığı dönem, "Özel Okullar Devletleştirilmelidir" kampanyasıyla, İTÜ işgaliyle gençlik mücadelesinde derin izler bırakmıştır.

O yıllar devrimci gençlerin sadece okul ve öğrencilikle sınırlı kalmadığı, köylü direnişlerinden grev çadırlarına kadar dayanışma ilişkisi kurulduğu bilinmektedir.

Değerli Meslektaşlarım,

Tabii ki tam da bu noktada hatırlatılması gereken bir konu bulunmaktadır.

Biz bu geleneğin devamcısıyız. Geleneğe sahip çıkmamız, mesleğimizin hassasiyetleriyle ilgili olduğu kadar, 7154 Sicil Numaralı üyemiz Harun Karadeniz'in ömrünü adadığı fikirlerin yolundan ayrılmamakla da ilgilidir.

1960'ların sonuna doğru Boğaza köprü yapılma kararı ile birlikte tartışmalar yoğunlaşmış, Şubemiz de tartışmalarda taraf olmuş, görüşlerini kamuoyuyla paylaşmıştır.

Devrimci gençler, "Boğaza değil, Zap Suyu'na köprü" başlıklı bir kampanya açmış, kampanya kapsamında çeşitli etkinlikler düzenlenmiş, nihayetinde bir grup genç Hakkari'ye giderek Zap Suyu üzerine köprü inşa etmiştir.

Hem kampanyada hem de köprü organizasyonunda Harun Karadeniz'in önemli bir etkisinin olduğu bilinmektedir.

Hatta Şair Refik Durbaş, Harun Karadeniz'in ölümünden sonra yazdığı şiirde

"Ölüm ilgilendirmiyor artık seni,
Cinayet ilgilendirmiyor,
Bir dağ yamacında,
Pınarlar kadar berrak bir şafakta,
Köylüler geçiyor Zap Suyu'ndan,
Ve tanıyor seni ölüm,
Geçiyor atardamarlarından"

diyerek bu durumu tescil etmiştir.

Değerli Konuklar,

Aslında, "Boğaza değil, Zap Suyuna Köprü" kampanyası, Harun Karadeniz'de de yankısını bulan mühendislik anlayışının özetidir.

Kampanya bir taraftan ulaştırma politikalarını içerirken diğer taraftan kamu yatırımlarının yönünü işaret etmektedir.

Bizler Harun Karadeniz'in meslektaşları olarak, örneğin Kanal İstanbul'a karşı çıkarken bir taraftan kamu yatırımlarının deprem gibi yakıcı ihtiyaçlara yönelmesini talep ederken, diğer taraftan kentleşme politikalarıyla ilgili yaklaşımımızı kamuoyuyla paylaşıyoruz.

İnşaat mühendisliğinin evrensel doğruları ile Harun Karadeniz'in öğreticiliğini birleştiriyor ve mesleki-politik hattımızı çiziyoruz.

Değerli Katılımcılar,

Tedavi sürecinde pek çok engellemeyle karşılaşan ve maalesef aramızdan erken ayrılan meslektaşımız Harun Karadeniz'i sevgiyle, saygıyla yâd ediyorum.

Şube Yönetim Kurulu adına sizleri selamlıyor, etkinliğimize katıldığınız için teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.



Ülkemizin En Temel Sorunu Fay Hatları Değil Yapı Stokunun Depreme Dayanıklı Olmamasıdır!

Elazığ'da yaşanan 6.8 büyüklüğündeki depremle yeniden sarsıldık. Her şeyi bir kez daha sıcak sıcak yaşamış olduk. Bu deprem, ülkemizde insan canının ne kadar ucuz olduğunu tüm açıklığıyla ortaya serdi. Gördüklerimiz ve yaşadıklarımız geçmişte yaşamış olduğumuz depremlerden yeterince ders almadığımızı açıklıkla ortaya koydu.

"Ben karar verdim oldu" anlayışının ortaya çıkardığı acı sonuçları yine yaşıyoruz. Orta büyüklükte bir depremde bile can kayıpları ortaya çıkıyor. Olayın kendisiyle değil sonuçlarıyla uğraşıyoruz. Biliyoruz ki "AFET" bir olayın kendisi değil doğurmuş olduğu sonuçlardır. Elazığ Depremi de sonuçları itibarıyla bir afettir. Edindiğimiz bilgilere göre şimdilik 40 yurttaşımız yaşamını yitirdi. 76 bina yıkıldı, 645 bina ağır hasar gördü. Tüm Türkiye'den giden arama kurtarma ekipleri üç gündür göçük altında kalanlara ulaşamadı, binaların enkazları kaldırılamadı.

Kartal'da kendi kendisine yıkılan YEŞİLYURT APARTMANI'NIN enkazı da beş günde kaldırılabilmiştir. İstanbul'un yaşayacağı deprem yıkımında canların kurtarılması, yangınların söndürülmesi, yıkılan yapı enkazlarının kaldırılmasının cevabını ELAZIĞ DEPREMİ ile ortaya çıkmıştır.

Böylesi durumlarda en önemli konu doğru bilgilerin kullanılması ve paylaşılmasıdır. Ülkemizin toprakları deprem tehlikesi altında olduğu tartışılmayacak kadar açıktır. Buna rağmen durmadan FAY hatlarını gündeme getirerek insanlarımız üzerinde biriken enerjiyi fay hatlarıyla boşaltmak, yapılması gerekenlerin üstünü örterek gerçeklerin öğrenilmesini engellemeye neden oluyor.

'Neler Oluyor, Neler Yapılmalıdır?' Sorusu son derece önemlidir.

1. Elazığ'da yaşamış olduğumuz 6.8 büyüklüğündeki depremde aynı yerde bulunan bir çok bina ayakta duruyorken bazı binalar neden yıkıldı? Yıkılan binaların altından FAY hatları mı geçiyordu? Yoksa yıkılan binaların kendisinde mi bir sorun vardı? Bu konu üzerinde herkesin düşünmesi gerekir.

Açıklıkla söylenebilir ki sorun fay hatlarında ve ortaya çıkan depremde değil yıkılan yapıların deprem karşısında güvensiz olmalarıdır. Gelen deprem kuvvetlerine dayanamamasıdır. Sorunu fay hattında ve depremde değil depreme dayanıklı yapıların üretilmemesinde aramak



lazım. Sorun fayda ve depremde olsa yerle bir olan yapıların yanında bulunan diğer yapıların da yıkılması gerekirdi.

2. İmar Barışı adıyla çıkarılan yasayla, tümüyle kaçak olarak yapılan yapıların deprem güvenlikleri yapı sahiplerinin beyanına bırakıldı. Yapı sahiplerinin kaçak olarak yaptıkları bu yapılar için depreme karşı güvenlidir diye bildirimde bulundular. İstanbul Kartal'da beş katı ruhsatlı üç katı kaçak olarak yapılan Yeşilyurt Apartmanı kendi kendisine yıkıldı, 21 insanımız yaşamını yitirdi.

Kaçak olarak yapılan yapıların deprem güvenlikleri yoktur. Bu yapılar yaşanacak depremde ayakta kalamazlar. Bu yapıları deprem yıkmadan önce, kamu iradesi bu tür kaçak yapıların içinde oturanlara destek olmalı ve bu yapılar kamu tarafından boşaltılarak yıkılmalıdır.



3. Projeli ve ruhsatlı, üzerinde kaçak kat ilavesi olan yapı sayısı hiç de az değildir. Bu kaçak katlar yıkılmalıdır. Kaçak katların yıkılmış olması bir yanıyla bu yapıların güçlendirildiği anlamına gelir. Aksi halde Kartal Yeşilyurt Apartmanında olduğu gibi kendi kendisine yıkılmasa da yaşanacak depremde yıkılmaları çok büyük bir olasılıktır.
4. Projeli ve projesi deprem yönetmeliklerine uygun olarak yapılan ve ruhsatlandırılan yapıların zaman içerisinde yıprandıklarını biliyoruz. Yapılarda kullanılan donatıları (çelik) paslanır ve betonun taşıma gücü zayıflayabilir. Bu tür yapılar incelenmeli, gerekiyorsa onarım ve güçlendirme projeleri yapılarak depremde yıkılmayacak şekilde güçlendirilmelidir.
5. Zemini sorunlu olan yerlere veya fay hatlarına yakın olan yerlere çevre ve kentleşme bilimi açısından yapı yapmamak başka bir şeydir. Buralara yapı yapılmaz diye teknik olarak iddialı bir şekilde konuyu yorumlamak başka bir şeydir. Zemin koşulları, deprem yönetmelikleri ve mühendislik ilkeleri dikkate alınarak yapılan yapılar hasar görebilir fakat can kayıpları yaratmaz. İnşaat mühendisliği bilimi ve bilgisi bu tür yapıların yapılabileceğine imkan veriyor. Bu nedenle tartışmaları fay hatlarına ve zemin koşullarına bağlayarak yapmak doğru değildir.
6. Deprem sonrası oluşturulan kriz masaları ve kurtarma çalışmalarıyla soruna çözüm aranması çıkar bir yol değildir. Asıl sorun insanlarımızı göçük altında bırakmamaktır. Bunun için yapı stokunu depreme dayanıklı hale getirmek gerekir.
7. Ülkemizde bilime, mühendisliğe ve bilgiye dayalı LİYAKAT sistemi tümüyle ortadan kalkmıştır. Mühendislik eğitiminde, yapı denetiminde ve kaliteli mühendislik hizmetlerinde ciddi bir sorun vardır. Bu sorunlar giderilmelidir.
8. İstanbul'a kaç kanal yapılırsa yapılsın, yaşanacak olan bir İstanbul Depremi'nin ortaya çıkacağı sorunları ortadan kaldırmak hiçte kolay olmaz. Bu nedenle ülkemizin parasal kaynakları kanal yapmak için değil, İstanbul'u depreme hazırlamak için kullanılmalıdır.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası olarak tek bir insanımızın yaşamını kaybetmemesi için her türlü katkısı yapmaya hazır olduğumuzun altını kalın harflerle çiziyoruz.

Saygılarımızla, 27.01.2020

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu

Dr. Gökhan Tunç
Atılım Üniversitesi,
İnşaat Mühendisliği Bölümü
gokhan.tunc@atilim.edu.tr

Tuğrul Tanfener
Tanfener Proje Mühendislik
ttanfener@tanfenerproje.com

İnşaat Mühendisliğinde Varsayımların Önemi

1. Giriş

Mühendislik, doğanın sağladığı imkânları insanların ihtiyaçlarını karşılamak amacıyla ekonomik olarak kullanan çalışma disiplini olarak tanımlanabilir. Mühendislik disiplinine ait çözümlerde, kullanılan yöntemler ve veriler günümüze kadar süregelen çalışma ve tecrübelere dayalı olarak bilim ve matematik alanında elde edilenlerden oluşur. Belirli bir ihtiyacı karşılamayı amaçlayan tasarım, genellikle güvenlik ve ekonomik olma öğelerine bağlı olarak şekillenir. Bir ürünün ortaya çıkarılması sürecinde, mühendisler bir yandan insanların güvenliğini bir yandan da mevcut kaynakların en ekonomik şekilde değerlendirilmesini sağlayacak çözümleri elde etmeyi amaçlarlar. Başarılı bir çözüm ancak bu iki öğenin en optimum düzeyde bir araya getirilmesiyle elde edilebilir.

Mühendisler, gerçekleştirecekleri projelerde öncelikli olarak güvenlik ve ekonomik tasarım kriterleri başta olmak üzere pek çok unsuru göz önünde bulundurlar. Bu süreçte ortaya çıkan problemlerin çözümüne ancak bazı varsayımların yapılmasıyla ulaşılabilir. Bunun başlıca sebebi tasarım sürecinde karşılaşılan farklı türden pek çok belirsizlik olarak gösterilebilir. Bilim ve matematiğin sunduğu imkânlar ve bugüne kadar elde edilmiş veriler, her zaman kesin ve tek bir çözüme ulaşmak için yeterli olmayabilir. Bu nedenle mühendislikte, makul varsayım ve yaklaşımlar kullanmak bilimsel çözümler üretmenin önemli bir parçası haline gelir. Bu yazıda köklü mühendislik dallarından biri olan inşaat mühendisliğinde, özellikle de inşaat mühendisliğinin alt dallarından biri olan yapı mühendisliğinde, sıkça karşılaşılan varsayımlar ele alınacak ve bu varsayımların gerekliliği tartışılacaktır.

2. İnşaat Mühendisliğinde Varsayım

İnşaat mühendisliği bilim dalı, insanların en temel ihtiyaçlarından birkaçı olan barınma, ulaşım ve altyapı gibi konularda çözüm üretmek üzere ortaya çıkmıştır. Dolayısıyla eski çağlardan bu yana üzerinde çalışılan ve oldukça geniş bir uygulama alanına sahip bir mühendislik dalıdır. Çalışılan konuların ve bu çalışmalar sonucu ortaya çıkarılan ürünlerin, pek çok mühendislik dalına kıyasla daha büyük ölçekli olması, inşaat mühendisliğinde belirsizliklerle karşılaşma ihtimalini de bir o kadar arttırmaktadır. Örneğin; yüksek binalar, köprüler, yollar ve barajlar inşaat mühendisliğinin alanına giren büyük ölçekli yapılar arasındadır. Bu gibi yapıların, bir atölye veya fabrika içerisinde üretilebilecek ürünlere kıyasla çok daha değişken etkilere maruz kalacağı, aynı zamanda üretim yani inşaat sürecinde de hataların sıklıkla görüleceği rahatlıkla söylenebilir.

İnşaat mühendisliğinde karşılaşılan belirsizliklerin yapı mühendisliği alanına özgü olanlarında, akla gelen ilk konular; malzeme özelliklerinin belirlenmesi, hesapta kullanılan yük kabulleri, modelleme teknikleri ve analiz yöntemleriyle ilgili belirsizlikler olarak sayılabilir. Bu yüzden yapı tasarımcısı olarak hizmet veren inşaat mühendisleri bu konularda sıklıkla varsayıma dayalı bilgi ve yöntemlere başvurmak zorunda kalırlar.

2.1. Malzeme Özelliklerinin Belirlenmesinde Kullanılan Varsayımlar

Tasarlanmakta olan bir yapıda kullanılacak malzemelerin mekanik özelliklerinin bilinmesi tasarım için olmazsa olmaz bir gerekliliktir. Yapı elemanlarının doğru boyutlandırılabilmesi ancak yapı malzemesinin çeşitli etkiler altındaki davranışı ve dayanımının doğru tahmin edilebilmesi ile mümkün olur. Ancak malzemelerin mekanik özelliklerinin kesin bir doğrulukla tespit edilmesi genellikle imkân dâhilinde değildir. Yapıyı tasarlayacak olan mühendis, kullanılacak malzemelerin hesap değerlerini ilgili yönetmelik ve standartlarda verilen ve genel kabul görmüş varsayımlara bağlı olarak belirleyebilir.

Türkiye’de birçok binada yapı malzemesi olarak beton yaygın bir şekilde kullanılmaktadır. Çimento, su ve farklı agrega çeşitlerinin bir araya getirilmesiyle üretilen beton, karmaşık yapısı gereği en çok belirsizliklere sahip olan yapı malzemelerinden birisidir. Bu yönüyle varsayımların malzeme özelliklerinin belirlenmesindeki rolünü açıklamak için iyi bir örnek olarak ele alınabilir. Farklı özellikteki malzemelerin bir araya gelmesiyle oluşan betonun nihai özellikleri hem bileşenlerinin özelliklerine hem de üretim aşamasındaki prosedürlere bağlı olarak değişebilmektedir. Bu durumda karışım oranları, üretim prosedürleri ve ortam koşulları ne kadar benzerse benzesin aynı beton karışımından alınmış numunelerle yapılan testlerde dahi dikkate değer farklılıklar görülmesi şaşırtıcı değildir.

Malzemelerin yapı tasarımına yönelik ihtiyaç duyulan özelliklerinin belirlenebilmesi için tasarım ve üretim aşamalarına yönelik standartlar ve bu standartların uygulanmasını sağlayacak denetim mekanizmaları geliştirilmiştir. Bu sayede kullanılacak olan malzemelerin hesap değerleri kesin bir doğrulukla bilinemesi dahi bu özelliklerin belli sınırlar dâhilinde tahmini sağlanmaktadır. Güvenli bir tasarım için bu sınırlar belli bir hata payı da düşünülerek hesaba katılmaktadır.

Malzemelerin ihtiyaca yönelik özelliklerde üretilebilmesi için takip edilmesi gereken aşama ve yöntemler yürürlükte olan malzeme standartlarında tarif edilmektedir. Ancak başta insan faktörü olmak üzere birçok etkene bağlı olarak istenen özellikte malzeme her zaman elde edilemeyebilir. Bu durumun üstesinden gelinmesi ancak tavizsiz uygulanacak kalite kontrol yöntemleriyle mümkündür. Yine beton örnek olarak ele alınırsa; betonun içine girecek her malzemenin karışıma katılmadan önce belirli kontrollerden geçerek uygunluğunun tespit edilmiş olması gerekir. Sonrasında hem beton üretim tesislerinden hem de inşaat sırasında şantiyelerden alınan örneklerle, üretilen malzemenin uygun özelliklere sahip olup olmadığı test edilir. Bu süreçlerin amacı tasarım aşamasında kullanılan malzemeye ait hesap değerlerinin, gerçekte üretilen malzemenin özellikleriyle kabul edilebilir sınırlar dâhilinde örtüşmesini sağlamaktır. Sonuçta tasarım ve üretim safhalarının standartlarda belirlenmiş kurallara uyduğu türden yapıdaki betonun yeterli kalitede olduğu varsayılır.

2.2. Yüklerin Belirlenmesinde Kullanılan Varsayımlar

Yapı tasarımında kullanılacak malzemelerin özelliklerinin bilinmesi kadar yapıya etki edecek yüklerin belirlenmesi de aynı derecede önem arz eder. Mühendisten tasarladığı yapının kullanım ömrü boyunca hangi etkiler altında kalacağını belirlemesi, buna uygun malzeme ve yapı sistemlerini seçerek hesaplarını tamamlaması beklenir. Yüklerin belirlenmesinde, malzeme özelliklerinde olduğu gibi yine birçok belirsizlikle karşılaşılır. Belirsizliklerin bir bölümü eldeki verilerin yetersizliğinden kaynaklıdır. Örneğin, Türkiye’de ve dünyanın birçok ülkesinde yağış istatistiklerinin sistematik bir şekilde kayıt altına alınmasına ancak geçtiğimiz yüzyılda başlanmıştır. Bu yüzden talep edilen her bölge için daha öncesine ait yağış verilerine her zaman ulaşılamayabilir. Bu durumda kar ve diğer yağışların yapılar üzerinde oluşturacağı olumsuz etkiler, eldeki sınırlı süreye ait verilere göre belirlenmek durumundadır. Aynı şekilde deprem veya rüzgâr gibi başlıca diğer etkilerin de istatistikî kayıtları tasarım yapılan yere ait bilgi düzeyine göre sınırlı seviyede kalabilir.



Resim 1 - 2018 Tayvan Depremi (solda) ve Eski Libby Lisesi Binası Çatısının Kar Yüğü Dolayısı ile Kısmen Çökmesi, Libby, Montana, ABD (sağda) [2, 3].

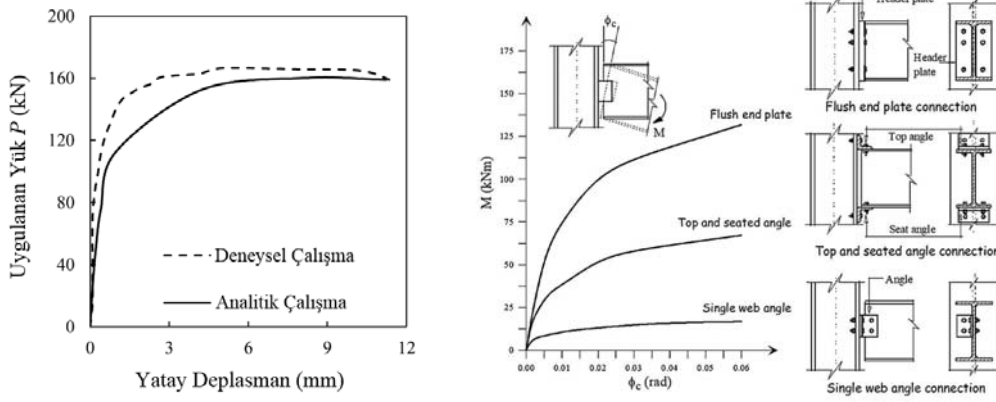
Belirsizliklerin bir diğer nedeni ise yapılar üzerindeki birçok etkinin zamana bağlı ve tahmin edilemez olaylardan kaynaklanıyor olmasıdır. Yağışlar, rüzgâr, deprem gibi doğa olayları veya yangın, patlama gibi içinde insan faktörünü de barındıran birçok koşulun ne zaman veya ne şiddette gerçekleşeceğinin öngörülmesi mümkün olmayabilir (Resim 1). Örneğin, 50 senelik kullanım ömrü olan bir yapının ömrü boyunca herhangi bir önemli depreme maruz kalmaması söz konusu olabilir. Ancak mühendislik hesapları her zaman için en kötü senaryonun gerçekleşeceği varsayımına göre yapılır. Örneğin, deprem bölgesindeki konut veya işyeri gibi genel bir kullanım amacı olan Türkiye'deki bir binanın deprem tasarımı, beklenen performans değerlerine göre 50 sene içerisinde aşılma olasılığı %2, %10, %50 ve %68 olarak öngörülen farklı deprem kuvvetlerine göre yapılmaktadır [1]. Binanın, hastane veya tren istasyonu gibi daha önemli olarak sınıflandırılan bir kullanım amacı olması halinde, deprem kuvvetleri belirli katsayılarla artırılarak daha güvenli bir tasarım yapılması sağlanmaktadır.

Yazının giriş bölümünde de bahsedildiği üzere mühendislik tasarımında güvenlik ve ekonomik öğelerin arasında eşit bir denge kurarak optimum çözümün elde edilmesi büyük önem arz eder. Tasarımcının, hem zamana bağlı bilinmezler hem de eldeki verilerin yetersizliğinden kaynaklanan belirsizliklere rağmen optimum bir çözüme ulaşmasına olanak sağlayacak birtakım düzenlemelere ihtiyacı vardır. Bu amaçla yapı tasarımında takip edilmesi gereken yönetmeliklerde, tasarımcının güvenli tarafta kalarak uygun tasarım parametrelerini belirlemesine olanak sağlayan kurallar ve yöntemler geliştirilmiştir.

2.3. Hesap Yöntemlerinde Kullanılan Varsayımlar

Herhangi bir yapı tasarımının hesap aşamasında birçok varsayımdan yararlanılır. Belirlenen malzeme ve yük değerleri kullanılarak yapının gerçeğe en yakın hesap şemasının oluşturulması ve bu şemaya göre gerekli kontrol ve hesapların yapılması tasarımın bir sonraki aşamasını oluşturur. Günümüzde bilgisayar imkânlarının gelişmesiyle yapıların, statik ve dinamik hesapları çoğunlukla 3-boyutlu analiz modelleri kullanılarak yapılmaktadır. Henüz inşa edilmemiş bir binanın bilgisayar ortamında modellenerek yapısal hesaplarının yapılması ise önemli sayılabilecek varsayımlardan birini oluşturur. Bilgisayar modeli üzerinde tüm yapı elemanları, bunların birbirleriyle bağlantıları ve mesnet koşulları idealize edilerek modellenir. Ancak sahada yapılan imalatlar insan hatası başta olmak üzere pek çok etkene bağlı olarak idealize edilen şekli ile farklılık gösterebilir. Bu farklılıklar genel kabul görmüş ve elde edilecek çözümde güvensiz bir sonuç üretmeyeceği öngörülen varsayımlar kullanılarak telafi edilebilmektedir. Bu şekilde mümkün olduğunca sadeleştirilerek oluşturulan modeller, hem mühendisin hata yapma olasılığını azaltmakta hem de zamandan tasarruf sağlanmasını mümkün kılmaktadır.

Varsayımlar ve sadeleştirmelerin bazı temel mühendislik hesaplarında da önemli bir yeri vardır. Betonarme hesaplarında kesit boyunca şekil değiştirmelerin doğrusal dağılım kabulü buna örnek gösterilebilir. Bu varsayım gerçek davranışı tam olarak temsil etmemekle birlikte hesaplarda önemli bir sadeleştirme sağlamaktadır. Önemli olan husus, sadeleştirilmiş çözümle elde edilen sonuçların karmaşık ama gerçeğe daha yakın olan çözümle elde edilecek sonuçlara yeteri kadar yakın olmasıdır.



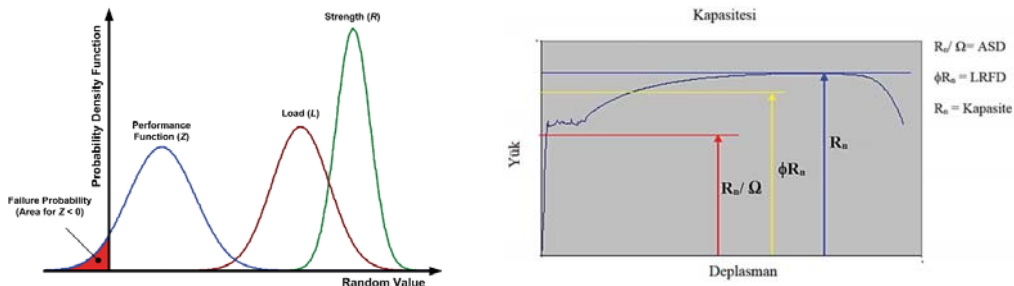
Resim 2 - Deneysel ve Analitik Çalışmaya Bağlı Örnek Yük - Deplasman Eğrisi (solda) ve Farklı Mesnet Türlerine ait Moment-Eğrilik Eğrileri (sağda) [4].

Mühendislik hesaplarında kullanılan varsayımlara, deprem etkisi altındaki binaların doğrusal olmayan davranışı kabulüne dayalı varsayım da örnek olarak gösterilebilir. Hesaplar, doğrusal analiz ile yapılıyor olsa dahi bu analizden elde edilen sonuçlar doğrusal olmayan davranışa göre uyarlanarak boyutlandırılmalar yapılmaktadır. Burada hangi elemanların elastik sınırlar içerisinde kalacağı, hangi elemanların plastik davranış göstereceği yine genel kabullere ve varsayımlara dayalı olarak mühendis tarafından belirlenmektedir (Resim 2).

Bunun yanı sıra yapıların statik analizinde ihtiyaç duyulan mesnet türlerinin saha koşullarına bağlı olarak modellenmesi de varsayıma dayalı olarak yapılan bir çalışmaya örnek gösterilebilir. Bu kapsamda, çelik yapılarda küçük deformasyonların gerçekleşebileceği civatalı basit bağlantılar veya sadece gövdesinden kaynaklanmış bir I-profil bağlantısı projelendirme aşamasında dönmeye karşı serbest bir basit mesnet olarak kabul edilebilir (Resim 2). Gerçekte ise bu tür bağlantılar her zaman bir dönme rijitliğine sahip bağlantılar olup her birinin hesaplanması yapısal analizi daha karmaşık hale getiren bir yaklaşım sergileyeceğinden genellikle ihmal edilir.

2.4. Tasarımda Kullanılan Güvenlik Katsayıları

Tasarımın çeşitli aşamalarında mevcut olan belirsizliklerin giderilmesi ve varsayıma dayalı yöntemlerin kullanılabilmesi hesaplarda dikkate alınan bazı güvenlik katsayıları ile mümkün olmaktadır. Günümüz yapı tasarım çalışmalarında güvenlik katsayılarının kullanımı için genel olarak iki farklı yaklaşım kullanılmaktadır. Bunlardan birincisi emniyet gerilmeleri veya güvenlik katsayıları yöntemi olarak adlandırılan ve tek bir güvenlik katsayısı kullanılan yöntemdir. Diğer ise yüklerin ve dayanımların ayrı katsayılar ile düzenlendiği yük ve dayanım katsayıları yöntemidir. Türkiye'de betonarme yapıların tasarımında bu ikinci yöntem kullanılmaktadır (Resim 3). Çelik yapılarda ise uzun yıllar sadece emniyet gerilmeleri yöntemi kullanıldıktan sonra 2016 yılında yürürlüğe giren yeni yönetmelikle birlikte hesaplarda her iki yöntemin kullanımı için yasal bir altyapı oluşturulmuştur [5].



Resim 3 - Yük ve dayanım katsayıları yöntemine ait eğri (solda) ve Emniyet Gerilmelerine Göre Hesap Yöntemine ait Tasarım Anlayışı (sağda) [6, 7].

Emniyet gerilmesi yönteminde tek bir katsayı ile hem yüklerdeki aşılma olasılıkları hem de hesaplanan dayanımlarda öngörülen kayıplar telafi edilmektedir. Yük ve dayanım katsayıları yönteminde ise bu unsurlar ayrı ayrı değerlendirilerek yükler için aşılma olasılıklarına karşılık gelen arttırma katsayıları ve dayanım için de azaltma katsayıları belirlenmektedir. Her iki yöntemde de kullanılan katsayılar ile yüklerde ve dayanımlarda beklenmedik etkilerin göz önünde bulundurulması ve güvenliğin her koşulda sağlanması hedeflenmektedir.

Katsayıların kullanımına Betonarme Yapıların Tasarım ve Yapım Kurallarına ait TS 500 yönetmeliğinde yer alan yük ve dayanım katsayıları örnek olarak gösterilebilir [8]. Yönetmelikte, sabit yükler 1.4 katsayısı ile arttırılırken sabit yüklere göre daha dinamik ve tahmin edilmesi zor olan hareketli yükler ise 1.6 katsayısı ile arttırılmaktadır. Dayanım katsayılarında da yine malzeme karakteristiklerine göre farklı katsayılar belirlenmiştir. Karmaşık yapıda ve dayanımının tahmin edilmesi zor olan betonun tasarım dayanımı, karakteristik dayanımının 1.5 kat azaltılmasıyla elde edilmektedir. Daha az belirsizliğe sahip çelik malzemesi için ise bu katsayı 1.15 olarak kullanılmaktadır. Böylelikle tasarımı etkileyecek belirsizliklerin güvende kalarak nihai çözümü gerçekleştirilmektedir.

3. Varsayımlara Ait Örnekler

Bu bölümde geçmişte kullanılan bazı varsayımların tarihçelerine kısaca değinilecek ve varsayımların zamanla nasıl değiştiği aşağıda yer alan örnekler üzerinden detaylı olarak incelenecektir. İncelemede, ABD'deki yapısal hesaplamalara ait teori ve tarihçeyi içeren arşiv kayıtlarının Türkiye'dekilere göre daha eskiye dayanması nedeni ile ABD'deki çalışmalar referans çalışmalar olarak kullanılacaktır.

Taban kesme kuvveti

Binaların deprem yükü hesaplarında kullanılan taban kesme kuvvetlerine ilk defa 1940 yılındaki Türkiye Deprem Yönetmeliği'nde rastlamaktayız [9]. Yönetmelikte, taban kesme kuvveti, $V = CW$ denklemi ile verilmiştir. Denklemdaki " V " taban kesme kuvvetini, " C " yapının türüne bağlı olarak 0.05 ve 0.1 değerlerini alan sabit bir parametreyi, " W " ise binanın zati yükleri ile hareketli yüklerinin belirli bir kısmından oluşan toplam sismik ağırlığını temsil etmektedir.

1949 Türkiye Deprem Yönetmeliği'nde yer alan " C " katsayısı iki ayrı deprem bölgesi için tanımlanmıştır [10]. Bu katsayı, birinci deprem bölgesinde 0.02 ile 0.04 arasında değişen değerler alırken ikinci derece deprem bölgesinde ise 0.01 ile 0.03 arasında değişen değerler almıştır. Dolayısı ile toplam sismik ağırlığın %1'i ile %4'ü arasında değişen değerler taban kesme kuvveti olarak hesaplara dâhil edilmiştir. 1953 yılı deprem yönetmeliğinde de yine aynı değerler kullanılmıştır [11]. 1962 yılındaki yönetmelikte ise " C " katsayısı çoklu parametrelerin çarpımından oluşan " $C_o n_1 n_2$ " denklemi ile tariflenmiştir [12]. Denklemdaki " C_o " bina yüksekliği katsayısını, " n_1 " yapı ve zemin türüne bağlı bir katsayıyı ve " n_2 " deprem bölgelerini tanımlayan katsayıyı ifade etmek için kullanılmıştır. Denkleme göre bir binaya etkiyen taban kesme kuvvetinin en düşük değeri sismik ağırlığın %3'ü en yüksek değeri ise %10'u olarak hesaplanmıştır.

Taban kesme kuvveti için 1962 yılındaki benzer türden denklem 1968 Türkiye Deprem Yönetmeliği'nde de kullanılmıştır [13]. Yönetmelikte, " C " katsayısı " $C_o a \beta \gamma$ " çarpımından oluşan bir denklemle tanımlanmıştır. Denklemi oluşturan parametreler sırası ile deprem bölgesini, deprem zemin katsayısını, bina önem katsayısını ve bina dinamik katsayısını tariflemek için kullanılmıştır. Buna göre bir binaya etkiyen taban kesme kuvvetinin en düşük değeri toplam sismik ağırlığın %2'si ve en yüksek değeri ise %11'i olarak hesaplanmıştır. 1975 yılı deprem yönetmeliğinde de 1968'dekine benzer " C " katsayısına rastlanmaktadır. Katsayı yine farklı parametrelerin çarpımından oluşan " $C_o K S I$ " denklemi ile verilmiştir [14]. Çarpımı oluşturan katsayılar sırası ile deprem bölgesini, yapı tipini, yapı dinamiğini ve yapı önemini tariflemek için kullanılmıştır. Denkleme göre taban kesme kuvvetinin en küçük ve en büyük değerleri sismik ağırlığın %2'si ve %20'si olarak elde edilmiştir.

2007 Türkiye Deprem Yönetmeliği'nde yer alan tanıma göre taban kesme kuvveti, $V_t = WA(T_1) / (R_o(T_1)) \geq 0.10 A_o / W$ denklemi ile bir alt sınır oluşturularak tariflenmiştir [1]. Denklemdaki taban kesme kuvveti değeri, 1940 yılındaki yönetmelikte yer alan kuvvet ile mukayese edildiğinde, yeni denklemde binaların sünek davranış özelliklerini, önem derecelerini, deprem bölgelerini belirleyen türden ilave katsayıların yer aldığı görülmektedir. Buna göre bir binaya etkiyen taban kesme

kuvveti değeri, 1940 yılı yönetmeliğine göre toplam sismik ağırlığın %5'i ile %10'u arasında değişen değerler alırken 2007 yılı yönetmeliğine göre ise %1.3'ü ile %25'i arasında değişen değerler aldığı görülmüştür.

Taban kesme kuvvetinin ABD'deki gelişimi de yine yönetmelikler göz önünde bulundurularak incelenmiştir. 1940 yılına ait Türkiye Deprem Yönetmeliği'nde yer alan taban kesme kuvveti denklemine benzer tür denkleme ilk defa Amerika Birleşik Devletleri'nin (ABD) 1937 yılı Deprem Yönetmeliği'nde rastlanmaktadır [15]. 1937 yılındaki yönetmelikte üç ayrı deprem bölgesine ayrılan 11 batı eyaleti için zemin taşıma kapasitesine göre en az deprem riski taşıyandan en çok taşıyana göre sismik ağırlığın %2, %4 ve %8'ine varan taban kesme kuvvetleri binalar için tanımlanmıştır. 1949 yılında yeniden güncellenen deprem yönetmeliğinde yer alan "C" katsayısı ise $0.15/(N+4.5)$ bağıntısı ile verilmiştir [16]. Bağıntıda yer alan "N" katsayısı binadaki toplam kat adedini ifade etmekte olup; elde edilen katsayı yine üç ayrı deprem bölgesi için sırası ile en az risk taşıyandan en çok risk taşıyana göre 1, 2 ve 4 katsayıları ile çarpılarak sismik ağırlığın belirli bir yüzdesi şeklinde taban kesme kuvveti olarak hesaplanmıştır. Bu hesaba göre, en az risk taşıyan deprem bölgesindeki 1 katlı bir bina için taban kesme kuvveti sismik ağırlığın %2.7'si iken yine aynı bölgedeki 50 katlı bir bina için %0.27'si olarak belirlenmiştir. Artan kat adetlerinin taban kesme kuvvetinde yarattığı azaltıcı etki önceki yönetmeliklerde yer almadığı için bu oranlar, 1937 ABD ya da 1940 Türkiye Deprem Yönetmeliklerindeki göre farklılık göstermiştir. 1961 yılına ait ABD Deprem Yönetmeliği'ndeki "C" katsayısı $0.015/T$ olarak yeniden güncellenmiştir [17]. Denklemdaki "T", binanın 1. doğal titreşim periyodu olup kat adetleri ve yapısal taşıyıcı sistem ile doğrudan alakalı bir katsayı olarak tariflenmiştir. 1961 yılından yürürlükteki 2016 yılı Deprem Yönetmeliği'ne kadar devam eden sürede taban kesme kuvvetine ait meydana gelen güncellemeler makalenin kısa tutulma isteği doğrultusunda göz ardı edilmiştir. 1961 Deprem Yönetmeliği'nde yer alan "C" katsayısı farklı bir notasyonla "C_s" olarak yürürlükteki 2016 ABD Deprem Yönetmeliği'nde de kullanılmıştır (yönetmelik adları incelenen konu içeriği ile uyumlu olarak düzenlenmiş olup bu kapsamda "UBC" ve "2016 Bina Yönetmeliği" yerine "Deprem Yönetmeliği" tanımı kullanılmıştır). Bu yeni katsayının, binanın 1. doğal titreşim periyodunun, hesaplanan uzun periyoda göre küçük ya da büyük olması durumuna göre sırası ile $C_s = S_{D1}/(T(R/I_e))$ ve $C_s = S_{D1}/(T^2(R/I_e))$ olarak verilen denklemler kullanılarak hesaplanması gerektiği belirtilmiştir [18].

Yukarıda taban kesme kuvveti hesabına yönelik Türkiye ve ABD yönetmelikleri referans alınarak verilen farklı değerlerden de anlaşılacağı üzere, güncellenen deprem yönetmeliği beraberinde taban kesme kuvveti değerinde de güncellenmeye gidilmesini zaruri kılmıştır. Bu yüzden kuvvetin hesaplanmasına ait yukarıda verilen denklemler analize dönük varsayımların bir parçasını oluşturmuştur. Varsayımların ürettiği değerlerin doğrulukları ise ancak meydana gelecek bir deprem sonucunda test edilecek ve gerekirse kullanılan parametreler yeniden güncellenecektir. Doğruluğu kabul edilebilir yaklaşık değerler arasında kalan denklemlere bağlı hesaplanan taban kesme kuvveti bu yönüyle bütün taşıyıcı sistemin tasarım ve detaylandırılmasında varsayımın en önemli kademesini oluşturan kritik bir parametre olarak karşımıza çıkmaktadır.

Düşey ve yatay yükler

Yönetmeliklerin tarihsel gelişimi içinde yapı tasarımı için kullanılacak farklı yük türlerine ait değerlerde de değişiklikler gözlemlenmiştir. Bu gözlemler; rüzgâr yükü, hareketli yük, sabit yük ve kar yükü örnekleri üzerinden kısaca burada ele alınacaktır.

ABD'de 1910'lu yıllara ait çalışmalar incelendiğinde rüzgâr yükü için taban kesme kuvvetindeki örneklerle benzer türden varsayımların yapılmakta olduğu görülmektedir [19]. Örneğin, binalara ve çatıya etkiyen rüzgâr yükü olarak 30 psf'lik (1.44 kN/m²) sabit bir değer önerilmiştir. Her ne kadar, 1910'lu yıllarda rüzgâr yükü için tavsiye edilen sabit değer bina yüksekliği ile orantılı olarak artacağı belirtilmiş olsa da bu konudaki nihai karar tasarım mühendisinin tecrübesine ve öngörüsüne bırakılmıştır. 1967 yılı Türkiye Yük Yönetmeliği'ne göre rüzgâr yükü, bina yüksekliğine bağlı olarak 0.80 kN/m² ile 1.50 kN/m² arasında değişen değerler almıştır [20]. Bu değerler yürürlükte olan TS 498 yönetmeliğine göre yine bina yüksekliğine bağlı olarak 0.50 kN/m² ile 1.30 kN/m² arasında değişen değerlere dönüşmüştür [21]. ABD'deki yürürlükte olan 2016 Bina Yönetmeliği'nde ise rüzgâr yükleri karmaşık bir modellemeyi temsil eden yük hali olarak çoklu parametreler, yapı önem durumu ve rüzgâr haritaları kullanılarak tanımlanmıştır [18]. Bu yüzden Türk ve ABD yönetmeliklerinin karşılaştırılması genel kapsamda tutulmuş ve bir fikir vermesi açısından konut türü bir

yapı için benzer coğrafik özellikleri taşıyan yerleşim yerlerinde oluşabilecek en düşük ve en yüksek değerler bina yükseklikleri göz önünde tutularak 0.95 kN/m^2 ve 2.60 kN/m^2 olarak hesaplanmıştır. Rüzgârın, taşıyıcı sistem elemanları üzerindeki farklı etkilerinin belirlenmesine yönelik hesap yöntemleri, yüksek yapı tasarımındaki koşullar ve konfor durumlarına ait diğer kriterler makalenin kısa tutulması yönündeki tercihi nedeni ile bu yazının kapsamı dışında tutulmuştur.

Bina tasarımında varsayımın en çok kullanıldığı bir diğer yük türü ise hareketli yüklerdir. Burada kısaca günümüz yönetmeliği hareketli yük değerleri ile 1910'lu yıllar ABD'sinde kullanılan değerler karşılaştırılacaktır. O yıllarda konut türü binalarda 60 psf (2.9 kN/m^2), okullarda 75 psf (3.6 kN/m^2) ve ofis binalarının giriş katı dışındaki diğer katlarında ise 75 psf büyüklüğe sahip hareketli yükler kullanıldığı görülmektedir. Yürürlükteki 2016 yılı ABD Yönetmeliği'ne göre konut türü binalar için bu değerler, kat sayılarına ve tasarlanan odanın kullanım türüne göre değişiklik göstermekte olup genelde 40 psf (1.9 kN/m^2) olarak alınmaktadır [18]. Okullar için konut türlerindeki benzer değişiklik yer almakta olup hareketli yük değeri 40 psf , ofis binalarında ise 50 psf (2.4 kN/m^2) olarak kullanılmaktadır. Türkiye'de de yükler açısından ABD'dekine benzer durumlar söz konusudur. Yürürlükteki mevcut yönetmeliğe göre, hareketli yük değerleri konutlarda 42 psf (2 kN/m^2), okullarda 73 psf (3.5 kN/m^2) ve ofislerde 42 psf (2 kN/m^2) olarak tanımlanmıştır [21]. 1910'lu yıllara ait verilen hareketli yük değerleri TS 498'deki değerlere göre mukayese edilirse konutlarda ve ofislerde %50'ye varan azalmalar olduğu görülecektir. Okullar için durum biraz farklı olup neredeyse hiçbir değişikliğe gidilmemiş yine geçmiştekine benzer büyüklükte değerler kullanılmıştır. Tarih boyunca değişen bu değerlerin tamamı yine bir varsayımın parçasını teşkil etmekte olup gerçekte oluşan değerlere göre farklılık sergileyeceği bilinerek güvenlik payları ile birlikte yapı tasarımına dâhil edilmektedirler.

Yükler açısından gerçekçi değere en yakın belirlenen yük türü olarak tanımlanan sabit (ölü) yüklerde de hareketli yüklerdeki benzer varsayımlar kullanılmaktadır. 1900'lü yılların başlarında ABD'de yapılan araştırmalara göre özellikle yüksek katlı ya da büyük yapı türlerinde sabit yük değerinin tayininde varsayım dayalı oldukça yüksek değerler kullanıldığı bilinmektedir [22]. Bu yüksek değerlerin kullanımına neden olarak geçmişe dönük benzer türden örneklerin olmayışı ve tasarım mühendislerinin tecrübe eksikliği gösterilmiştir. Günümüzde ise hareketli yüklere göre daha güvenilir bir ölçekte tayin edilebilen sabit yük değerlerinde de yine olası bir hata payı göz önünde bulundurularak yerine göre %20 ile %40 arasında değişen artışlar yapılmaktadır. Diğer yük türlerine benzer şekilde sabit yükler için tanımlanan varsayım da hem analitik hem de tasarım çalışmalarının bir parçasını oluşturmaktadır.

ABD ve Türkiye arasında iklimsel ve coğrafik yapıya bağlı olarak farklılıklar yer alsada eskiye dönük ABD'deki literatür çalışmaları referans alınarak kar yükü, bir diğer yük türü olarak bu çalışma kapsamında incelenmiştir. 1915'li yıllar ABD'sinde yatayla 20 derece açığa sahip çatılarda kar yükü hesap değeri olarak 25 psf (1.2 kN/m^2) alındığı görülmektedir [23]. Aynı yıllara ait çalışmalarda, bu açı ile 45 derece arasında kalan diğer açılarda artan her 1 derece için kar yükünün 1 psf (0.05 kN/m^2) azaltılması gerektiği ve çatının yatayla yaptığı açının 45 derecenin üstünde olması durumunda ise kar yükü etkisinin hesaplara dâhil edilmemesi yönünde yer alan tavsiyelere rastlanmaktadır.

1967 yılı Türkiye Yük Yönetmeliği'ne göre kar yükü, yatayla 20 derece açığa sahip çatılarda 15 psf (0.74 kN/m^2) olarak tanımlanmıştır [20]. Bu açı değeri ile 60 derece arasında kalan diğer açılarda her 1 derece için kar yükünün 0.2 psf (0.01 kN/m^2) azaltılması gerektiği belirtilmiştir. Yine aynı yönetmelikte, yatayla yaptığı açı 60 derece ve üstü olan çatılarda ise kar yükünün tamamı ile göz ardı edilebileceği bilgisi de yer almaktadır. Yürürlükte olan TS 498'de ise çatının yatayla 30 dereceye kadar açı yaptığı durumlarda, yapının coğrafik yeri ve rakımına bağlı olarak kar yükünün 16 psf (0.75 kN/m^2) ile 34 psf (1.60 kN/m^2) arasında değişen değerler alacağı belirtilmiştir [21]. Yine aynı yönetmelikte, 30 derece ile 70 derece arasındaki açılarda ise her 1 derecelik artış için kar yükünün yaklaşık olarak 0.4 psf (0.02 kN/m^2) azaltılması uygun görülmüştür. Çatı açısının 70 dereceden fazla olduğu durumlarda ise kar yükünün tamamı ile göz ardı edilebileceği belirtilmiştir.

Yürürlükte olan ABD 2016 Bina Yönetmeliği'nde kar yükleri yapının özelliklerini içerir çoklu parametreler, yapı önem durumu ve coğrafik şartlar gözeticilerle tanımlanmıştır [18]. Buna göre Türkiye'deki benzer coğrafik özellikleri taşıyan yerleşim yerinde yer alan konut türü bir yapı için oluşabilecek en düşük ve en yüksek değerler 18 psf (0.85 kN/m^2) ve 36 psf (1.70 kN/m^2) olarak hesaplanmıştır. ABD yönetmeliği uyarınca kar yükünün azaltılabileceği açı değeri konut türü bir bina çatısı için 30 derece ile 70 derece arasında tutulmuş olup her 1 derecelik açı artışı durumunda

kar yükünün yaklaşık olarak 1 psf (0.05 kN/m²) azaltılabileceği belirtilmiştir. Çatı açısının 70 derecenin üzerinde olması durumunda ise kar yükünün tamamı ile ihmal edilebileceği bilgisine yönetmelikte yer verilmiştir. Türkiye ve ABD yönetmeliklerinden yola çıkılarak hesaplanan kar yükü değerleri 1915’li yıllardaki ABD uygulamaları ile karşılaştırıldığında çatıya gelen kar yükü değerinin hesabında kullanılan parametrelerde ve büyüklüklerde farklılaşma olduğu gözlemlenmiştir. Kar yükünün çatı tasarımına dâhil edilmeyeceği açı değeri referans alınarak bir mukayese yapıldığında ise 1915’li yıllardaki 45 derecenin 70 derece olarak güncellendiği görülmüştür. Bu tür varsayımların geçerli olmaması ihtimali göz önünde bulundurularak kar yükü dağılımı deneyi ile birlikte meteorolojik ölçümlerin daha gerçekçi sonuçların elde edilmesi amacı ile kullanılabileceği yönündeki açıklamalara günümüz yönetmeliklerinde yer verilmiştir.

Güvenlik katsayıları

Yapılan literatür çalışmasına göre 1910’lu yıllar ABD’sinde güvenlik katsayılarının yaygın bir şekilde (ya da o dönemlerdeki tanımıyla “bilgisizlik katsayısı”) kullanıldığı bilinmektedir [24]. Güvenlik katsayıları, özellikle malzemenin davranış biçiminin tahminindeki zorluklardan dolayı ortaya çıkan tasarımsal sorunları güvenli kılmak adına kullanılmıştır. Bu katsayılar farklı gerilme dağılımları göz önünde bulundurularak minimum 3 ve maksimum 9.5 değerleri arasında değişiklik gösterecek şekilde o döneme ait hesaplamalarda yer almıştır. Yapılan varsayımların gerçekleşebilme ihtimaline bağlı olarak ve tasarım mühendisinin görüş ve tecrübesine de yer verilerek, katsayıların daha da artırılabilmesi yönündeki bilgiye yine o zamanki kaynaklardan ulaşılmaktadır. Günümüzde de güvenlik katsayıları halen kullanılmakta olup, büyüklükleri ise çok daha küçük rakamlarla ifade edilir hale gelmiştir. Örneğin, donatı çeliğinin tasarımında malzeme güvenlik katsayısı olarak Türkiye’de 1.15 kullanılmaktadır. Aynı değer, betonda ise üretim türüne göre 1.4 ile 1.7 arasında değişen değerler almaktadır [8]. Fakat bütün bu büyüklükler, 1910’lu yıllarda kullanılan güvenlik katsayıları ile mukayese edilemeyecek kadar küçük değerlerdir. Hiç şüphe yok ki bu azalmadaki en büyük pay sahibi, teknolojik anlamdaki gelişmelere bağlı yürütülen analitik ve deneysel çalışmalardır. Bu gelişmelere rağmen malzeme dayanımına yönelik tasarım çalışmalarında güvenlik katsayıları, varsayımların bir parçası olarak halen yaygın bir şekilde kullanılmaktadır.

Yük Kombinasyonları

Yapısal elemanların tasarımında kullanılacak kesit tesirlerinin tayininde ihtiyaç duyulan yük kombinasyonları için deprem ve rüzgârın aynı anda meydana gelme olasılığının düşük olması nedeni ile binaya etktilmemesi yönünde uygulanan varsayıma dayalı ortak bir karar vardır. Bu varsayıma ait ABD’deki ilk uygulamaların 1920’li yılların ortalarına kadar uzandığı yapılan literatür çalışmalarından görülmektedir [10]. Varsayımın ilk kabul edildiği dönemden bu yana içeriğinde herhangi bir değişikliğe gidilmemiş, günümüz yönetmeliklerinde de yerini aynen korumuştur. Bu varsayımın gerçekleşme ihtimalinin düşük olması 1920’li yıllardan bu yana aynı uygulamanın bütün deprem yönetmeliklerinde değişmeden yer almasını sağlamıştır. Yapısal elemanların tasarımını etkileyecek türden olan bu varsayım da geçerliliği sorgulanabilir olmasına rağmen yürürlükteki yönetmeliklerde yerini korumuştur.

Kolon donatı oranları ve elastisite modülleri

1915’li yıllar ABD’sinde yapılan çalışmalara göre, özellikle Şikago’daki bina inşaatlarının durumu göz önünde bulundurularak kolonlarda kullanılacak maksimum donatı oranı %3 ile sınırlandırılmıştır [19]. Türkiye’de halen yürürlükte olan TS 500’de ise bu oran bindirme yapılan bölgelerde uygulanan sınır değerlerin dışında dikdörtgen veya kare kolonlar için %4 olarak tariflenmiştir [8]. Bu sınır değerler tasarımcıyı güvende bırakacak şekilde gerek analitik gerekse deneysel çalışmalarda yapılan varsayımların sonuçlarına göre belirlenmiştir. Yine 1915’li yıllarda beton ve çeliğin elastisite modülleri arasındaki ilişki $E_{\text{ÇELİK}}/E_{\text{BETON}} = 15$ oranı ile verilmiştir [25]. Günümüz yönetmeliklerine göre bu oran, yapılan deneysel çalışmaların sonuçlarına bağlı olarak kullanılan donatı ve beton sınıfına göre 5.5 ile 7 arasında değişen değerler haline dönüşmüştür. Özellikle elastisite modülleri arasındaki bu değişim malzeme özelliklerinin eskiye göre günümüzde çok daha iyi anlaşılabilir olduğunu göstermektedir. Fakat teknolojik anlamda yaşanan bütün bu gelişmelere rağmen kullanılan malzemenin gerçek özelliklerinin hesaplara yansıtılmasında varsayımlar halen yaygın bir şekilde kullanılmaktadır.

4. Sonuç

Mühendislik uygulamalarının hemen her aşamasında varsayımların önemli bir yeri vardır. Mühendisler, bu varsayımları kullanarak karmaşık tasarım sorunlarını çözümlenebilir bir hale getirmektedir. Bu kapsamda hem tasarım hem de uygulama aşamasında uyulacak kuralları belirleyen standart ve yönetmelikler, mühendislerin belirsiz ve varsayıma dayalı konularda güvenli tarafta kalarak çözüme ulaşabilmelerini sağlamaktadır.

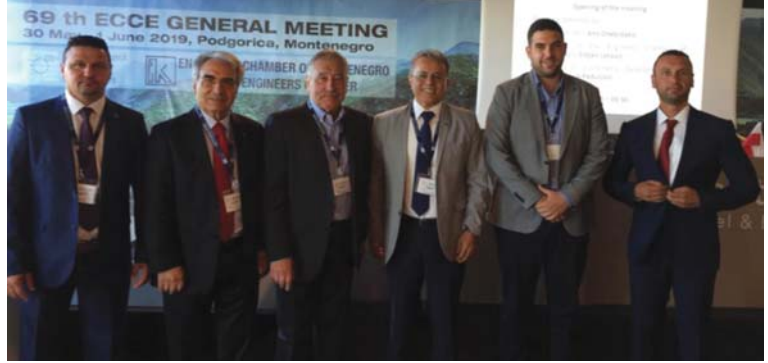
Kaynaklar

- [1] Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği, Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı, 2019.
- [2] <https://www.nytimes.com/2018/02/07/world/asia/taiwan-earthquake-search-survivors.html>. Son Erişim Tarihi: 2 Temmuz 2018.
- [3] <http://montananewsnow.com/the-latest/2017/2/16/uncertain-future-for-old-libby-high-school-after-roof-collap.html>. Son Erişim Tarihi: 5 Temmuz 2018.
- [4] Gerstle, K.H., and Ackroyd, M. H., "Behavior and Design of Flexibly-Connected Building Frames", *Engineering Journal*, American Institute of Steel Construction, Sayfa 22-29, First Quarter, 1990.
- [5] Çelik Yapıların Tasarım, Hesap ve Yapım Esaslarına Dair Yönetmelik, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, 2016.
- [6] Ayyub BM, Stambaugh KA, McAllister TA, de Souza GF and Webb D., "Structural Life Expectancy of Marine Vessels: Ultimate Strength, Corrosion, Fatigue, Fracture, and Systems", *ASME J. Risk Uncertainty*, Part B. 2015; 1(1):011001-011001-13. doi:10.1115/1.4026396.
- [7] <http://www.bgstructuralengineering.com/BGDesign/BGDesign05.htm>. Son Erişim Tarihi: 6 Temmuz 2018.
- [8] TS 500, Betonarme Yapıların Tasarım ve Yapım Kuralları, Türk Standartları Enstitüsü, Şubat 2000.
- [9] Zelzele Mıntıklarında Yapılacak İnşaata ait İtalyan Yapı Talimatnamesi, 1940.
- [10] Türkiye Yersarsıntısı Bölgeleri Yapı Yönetmeliği, 1949.
- [11] Türkiye Yersarsıntısı Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik, 1953.
- [12] Türkiye Yersarsıntısı Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik, 1962.
- [13] Türkiye Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik, 1968.
- [14] Türkiye Afet Bölgelerinde Yapılacak Yapılar Hakkında Yönetmelik, 1975.
- [15] *Uniform Building Code: 1937 Edition*, International Conference of Building Officials, Long Beach, California, USA.
- [16] *Uniform Building Code: 1949 Edition*, International Conference of Building Officials, Long Beach, California, USA.
- [17] *Uniform Building Code: 1961 Edition*, International Conference of Building Officials, Los Angeles, California, USA.
- [18] *ASCE/SEI 7-16, Minimum Design Loads and Associated Criteria for Buildings and Other Structures*, The American Society of Civil Engineers, 2016.
- [19] Kirkham, J. E., *Structural Engineering*, Myron C. Clark Publishing Company, 1914, Chicago, USA.
- [20] TS 498, Yapı Elemanlarının Boyutlandırılmasında Alınacak Yükler, Türk Standartları Enstitüsü, 1967.
- [21] TS 498, Yapı Elemanlarının Boyutlandırılmasında Alınacak Yüklerin Hesap Değerleri, Türk Standartları Enstitüsü, Kasım 1997.
- [22] Husband, J., ve Harby W., *Structural Engineering*, Longmans Green and Co., 1919, USA.
- [23] Spofford, C., *The Theory of Structures*, McGraw-Hill Book Company; Enlarged 2nd edition 1915, USA.
- [24] Thayer H. R., *Structural Design – Volume I: Elements of Structural Design*, 1912, USA.
- [25] McCullough E., *Fundamentals of Reinforced Concrete Design*, Portland Cement Association, 1916, Chicago, USA.

Avrupa İnşaat Mühendisleri Konseyi (ECCE) 69. Genel Kurul Toplantısı Tamamlandı

Avrupa İnşaat Mühendisleri Konseyi 69. Genel Kurul Toplantısı 31 Mayıs 2019 tarihinde Montenegro'nun (Karadağ) başkenti Podgorica'da gerçekleştirildi.

ECCE Üyesi kuruluşları delegelerinin tamamına yakının katılımıyla gerçekleşen 69. ECCE Genel Kurul toplantısına, ECCE Başkanı Aris Chatzidakis başkanlık etti. Genel Kurula Türkiye'yi temsilen İMO Başkanı Cemal Gökçe ile Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya katıldı.



Toplantının açılış konuşmaları, ECCE Baş-

kanı Aris Chatzidakis, IKCG (Montenegro Mühendisler Odası) Başkanı Srđan Laković ve Sürdürülebilir Kalkınma ve Turizm Bakanı Pavle Radulović tarafından yapıldı. IKCG Başkanı Srđan Laković yaptığı konuşmada, Oda'nın, mesleği Avrupa bağlamında ilerletmek amacıyla, ECCE'yi desteklemeye hazır olduğunu vurguladı. Sürdürülebilir Kalkınma ve Turizm Bakanı Pavle Radulović, bu tür toplantılar sayesinde özellikle mühendislik alanında, en son başarılarla sahip profesyonellerin görüş alışverişinde bulunabileceğini vurguladı.

Toplantıya 20 ülkeden 50 delege katıldı. Seçkin konuklar arasında WCCE eski Başkanı Emilio Colon, ECEC Başkanı Klaus Thurriedl ve EAMC Genel Sekreteri Nicola Monda yer aldı.

69. ECCE Genel Kurulunda, iki yeni "Ortak Üye" ECCE'ye katıldı. İkiisi de Yunanistan'dan katılan; Intracom Constructions SA Teknik ve Çelik Yapılar, D.T. "INTRAKAT" ile Deprem Planlama ve Koruma Örgütü (EPPO) ECCE Genel Kurulu tarafından oy birliği ile kabul edildi.

Lizbon 2019 İnşaat Mühendisliği Zirvesi Tamamlandı

24-28 Eylül 2019 tarihleri arasında Lizbon'da İnşaat Mühendisliği Zirvesi, Dünya İnşaat Mühendisleri Konseyi (WCCE), Avrupa İnşaat Mühendisleri Konseyi (ECCE), Avrupa Mühendis Odaları Birliği (ECEC) ve Akdeniz Ülkeleri Mühendislik Birliği (EAMC) Genel Kurul toplantılarına katıldı.



Etkinlik çerçevesinde İMO Başkanı Cemal Gökçe "Kentsel Yönetim Kentsel Altyapı ve Ağlar" konusunda, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya ise "İnşaat Yönetimi" konulu birer sunum yaptılar.

Portekiz Mühendisler Birliği tarafından organize edilen etkinlikte, beş gün boyunca dünyanın dört bir yanından gelen mühendisler ile görüş alışverişinde bulunuldu ve inşaat mühendislerini etkileyen ana meseleler tartışıldı.

Ayrıca, küresel finansal kriz çerçevesinde, mühendislerin istihdam sorunları da görüldü.

Güney Özcebe Mezarı Başında Anıldı



Önceki dönem Oda Başkanlarımızdan Güney Özcebe, ölümünün 20. yılında mezarı başında düzenlenen törenle anıldı.

1981-1990 yılları arasında İMO Yönetim Kurulu Başkanlığı görevini yürütmüş olan ve 9 Mart 1999 tarihinde hayatını kaybeden Özcebe'nin anma töreninde, İMO Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, üyelerimizden Hayati Karatokuş ve İrfan Balçık birer konuşma yaptı.

Anma programına Prof. Dr. Güney Özcebe ve ailesi, İMO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu

Üyesi Hüseyin Kaya, İMO Genel Sekreter Yardımcısı Halim Karan, İMO Ankara Şube Sekreter Yardımcısı Murat Karacaoğlu ile önceki Oda İkinci Başkanlarından Alaettin Duran, önceki dönem Ankara Şube Sekreter Üyelerinden Hayati Karatokuş, üyelerimizden Hamdi Aksu ve İrfan Balçık katıldı.

Murat Gökdemir'i Sonsuzluğa Uğurladık

Önceki dönemlerde TMMOB Yönetim Kurulu Üyesi, İstanbul Şube Sayman Üyesi, TMMOB Yüksek Onur Kurulu Üyesi, halen İMO Su ve Enerji Yapıları Kurulu Üyesi ve İMO Danışma Kurulu Üyesi olarak görev yapan değerli arkadaşımız Murat Gökdemir'i son yolculuğuna uğurladık.

11 Temmuz 2019 Perşembe günü Kartal Cem Evi'nde düzenlenen törende İMO Başkanı Cemal Gökçe bir konuşma yaparak Murat Gökdemir'in demokrat, ilerici, özgürlükçü, emektan yana karakterinden bahsetti. TMMOB'ye, Odamıza ve inşaat mühendisliği mesleğine yapmış olduğu katkı ve emeklerini belirten Gökçe, "Uzun bir arkadaşlığımız, dostluğumuz vardı. İstanbul Şubesi yönetiminde birlikte çalıştık. Odamızın çeşitli kademelerinde ve toplantılarında yol arkadaşlığı yaptık. Üzerine aldığı sorumlulukları önemser, titizlikle yerine getirirdi. Görev insanıydı. Özgürlüğüne düşkün, demokrasiyi ve evrenselliği önemserdi. İyi bir okurdu. Odamızın ve TMMOB'nin çeşitli kurullarında görev üstlendi, mesleğimizin gelişmesine önemli katkılar yaptı. Halen Odamızın seçilmiş Danışma Kurulu üyesi. Üzgünüm... Seni özleyeceğiz. Unutmayacağız; dostluğunu, içtenliğini ve arkadaşlığını..." dedi. Gökçe, konuşmasını Gökdemir'in dostluğundan, arkadaşlığından ve hayata bakışını ifade eden cümlelerle sonlandırdı.

Törene katılan arkadaşları ve dostları tarafından Gökdemir Erzincan Kılıçkaya Köyü'nde toprağa verilerek üzere uğurlandı.

Murat Gökdemir'i her zaman sevgiyle, saygıyla ve özlemle anacağız.



Prof. İlhan Berktaş İstanbul'da Anıldı

Önce dönem Oda yönetim kurulu üyelerinden YTÜ İnşaat Mühendisliği Bölümü Betonarme Anabilim Dalı Başkanı Prof. İlhan Berktaş için İMO İstanbul Şubesi'nde 13 Nisan 2019 tarihinde Anma etkinliği gerçekleştirildi.

Anma etkinliğinin açılış konuşması Şube Başkanı Nusret Suna tarafından yapıldı. Etkinlik önceki dönem Oda başkanlarından Mete Akalın'ın moderatörlüğünde yapıldı. Prof. İlhan Berktaş'ın ailesi, dostları, arkadaşları ve öğrencileri etkinliğe katılarak, anılarından bahsettiler.



Toplantıda Oda Başkanı Cemal Gökçe, kızı Ayşe Berktaş, YTÜ İnşaat Mühendisliği Bölümü Emekli Öğretim Üyesi Prof. Zekeriya Polat, önceki dönem Şube başkanlarından Mustafa Altıneller, önceki dönem Türk Tabipler Birliği başkanlarından Prof. Dr. Gencay Gürsoy, Asistanı ve İnş. Müh. Habip Canbilen, önceki dönem Şubemizin Yönetim Kurulu Üyesi Niyazi Parlar, YTÜ İnşaat Mühendisliği Bölümü Emekli Öğretim Üyesi Dr. Nilgün Aktan, YTÜ İnşaat Mühendisliği Bölümü Emekli Öğretim Üyesi Prof. Dr. Kutay Özyayın, YTÜ İnş. Müh. Bölüm Başkanı Prof. Dr. Mehmet Berilgen, önceki dönem Şube Sekreter Üyelerinden H. Mutlu Öztürk, Mimar Mete Göktuğ ve İnş. Müh. Süha Sarıakçalı konuşma yaptılar.

İMO İnşaat Mühendisliği Eğitimi Mevcut Durum Raporu Bölgesel Toplantıları Erzurum, İzmir ve Samsun'da Yapıldı

İnşaat Mühendisleri Odası İnşaat Mühendisliği Eğitimi Mevcut Durum Raporu Bölgesel Toplantıları, 20 Nisan 2019 tarihinde Erzurum Atatürk Üniversitesi Kültür Merkezi Mavi Salon'da, 18 Ekim 2019 tarihinde İzmir Şube'de, 21 Aralık 2019 tarihinde Samsun Şube'de gerçekleştirildi.



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

İnşaat Mühendisliği Eğitimi Mevcut Durum Raporu Kurul üyeleri Kurulu Başkanı Halit Cenar Mertol ve kurul üyeleri Rıza Secer Orkun Keskin ve Ahmet Ferhat Bingöl tarafından sunularak katılımcılarla paylaşıldı.

Sunumların ardından katılımcılar söz alarak mevcut durum ve yapmayı planladıkları müfredat uygulamaları konusunda değerlendirmelerde bulundular.

Toplantıya, İMO Başkanı Cemal Gökçe, İMO Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcısı Ceylan Özkul, İMEK üyeleri Halit Cenar Mertol, Rıza Secer Orkun Keskin, Metin Hüsem, Ahmet Ferhat Bingöl, Aynur Şensoy Şorman ve Serap Kahraman, Erzurum Şube Başkanı Prof. Dr. Ahmet Tortum, İzmir Şube Başkanı Gürkan Erdoğan, Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü, Şubelerin Yönetim Kurulu Üyeleri ve bölgedeki birçok üniversitenin bölüm başkanı ve öğretim üyeleri katıldı.

Adalet Bakanlığı ile Çevre Şehircilik Bakanlığı Ziyaretleri



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Bilirkişilik Kurulundan, Bilirkişilik Daire Başkanına Ziyaret

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Bilirkişilik Kurulu, Adalet Bakanlığı Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü Bilirkişilik Daire Başkanı İzzet Başara'ya ziyarette bulundu.

Bilirkişilik Daire Başkanı İzzet Başara ile yapılan görüşmede, Odamızca düzenlenen Bilirkişilik Temel Eğitimleri, üyelerimizin Bilirkişilik Başvuru ve Uygulamaları esnasında karşılaştığı sorunlar ile ilgili görüş alış verişinde bulunuldu.

Ziyarete, İMO Genel Sekreter Yardımcısı Bahattin Sarı, Bilirkişilik kurulundan Mustafa Sözer ve Erdoğan Balcıoğlu katıldı.



İnşaat Mühendisleri Odası'ndan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yapı İşleri Genel Müdürlüğü'ne Ziyaret

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya, Cem Oğuz ve Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı ve Ceylan Özkul; Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yapı İşleri Genel Müdürü Banu Aslan Can'la 14 Haziran 2019 tarihinde bir görüşme gerçekleştirdi.

Yapılan görüşmede:

- İnşaat mühendisliği eğitimi ve sorunları
- İnşaat mühendislerinin istihdamıyla ilgili sorunlar,
- Yapı denetim sistemi ve sorunları,
- Haksız rekabet ve haksız rekabetin yaratmış olduğu sorunlar,
- İnşaat mühendisliği ve mesleki yetkinlik sorunları,
- Tekniker ve teknisyenlerin yapı kontrollüğü ve şantiye şefliği yapması ile ilgili sorunlar,
- Deprem Yönetmeliği
- Meslekler ve meslekler arası farklılıklar ve işbirliği ile ilgili sorunlar,
- Liyakat ve etik anlayışa dayalı mühendislik hizmetlerinin sürdürülebilirliği önündeki engellerin kaldırılması,
- Yapıların gerektirdiği özelliklerde şantiye şefi görevlendirilmesinde yaşanan sorunlar ve benzeri konulara yönelik görüşler bir dosya halinde Genel Müdür'e sunuldu.

İnşaat Mühendisleri Odası'ndan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü'ne Ziyaret

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı ve Ceylan Özkul, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mesleki Hizmetler Genel Müdürü Yasin Kalem'le 13 Haziran 2019 tarihinde bir görüşme gerçekleştirdi. Görüşmede Mesleki Hizmetler Genel Müdür Yardımcısı Atilla Erenler de yer aldı.

Yapılan görüşmede:

- İnşaat mühendisliği eğitimi ve sorunları

- İnşaat mühendislerinin istihdamıyla ilgili sorunlar,
- Yapı denetim sistemi ve sorunları,
- Haksız rekabet ve haksız rekabetin yaratmış olduğu sorunlar,
- İnşaat mühendisliği ve mesleki yetkinlik sorunları görüşüldü ve bunlara yönelik Oda görüşümüz bir dosya halinde sunuldu.



İMO Başkanı Cemal Gökçe İstanbul Barosu'nun Demokrasi İçin Dayanışma Nöbetine Katıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna ve Yönetim Kurulu Üyeleri ile çok sayıda üyemiz, 22 Mayıs 2019 tarihinde İstanbul Barosu'nun ev sahipliğinde yapılan demokrasi için dayanışma nöbetine katıldılar.

İstanbul Barosu, 31 Mart yerel seçimlerinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi seçiminin tekrarı ile ilgili Yüksek Seçim Kurulu'nun 6 Mayıs 2019 tarihinde aldığı karara ilişkin tekrar seçimin yapılacağı 23 Haziran 2019 tarihine kadar Demokrasi için Dayanışma Nöbeti başlattı.

Beyoğlu Tünel'de bulunan Baro Binası'nın önünde İMO İstanbul Şube üyelerimizle birlikte katılım sağlandı. Oda Başkanı Cemal Gökçe ve Şube Başkanı Nusret Suna dayanışma nöbetindeki konuşmalarında, İstanbul'da tekrarlanacak Büyükşehir Belediye Seçimine yönelik YSK'nın kararını eleştirerek, bu kararın İstanbul halkının iradesinin yok sayıldığı, hukukun devre dışı bırakılarak demokrasiye darbe yapıldığını; İnşaat Mühendisleri Odası olarak aklı, bilgiyi ve bilimi rehber edinerek her zaman hukukun, demokrasinin ve cumhuriyet değerlerinin savunucusu ve takipçisi olacağımızı ifade ettiler.



Gezi Davası Başladı

2013 yılında Taksim Gezi Parkına AVM yapılmak istenmesine karşı başlayan ve tüm yurda yayılan Gezi Direnişi nedeniyle kent savunucuları hakkında açılan dava Silivri'de görülmeye başladı.

TMMOB Mimarlar Odası'ndan Mücella Yapıcı ve Can Atalay, Şehir Plancıları Odası'ndan Tayfun Kahraman'ın da aralarında bulunduğu 16 kişi hakkında uydurma gerekçelerle ağırlaştırılmış müebbet istemiyle açılan Gezi davasının ilk duruşması 24-25 Haziran'da Silivri'de görülmeye başladı.

TMMOB Başkanı ve Yöneticileri, İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı ve Yöneticileri de destek olmak amacıyla Silivri'de yapılan mahkemeye katılarak basın açıklamasında yer aldılar.

Basın açıklamasına İMO Başkanı Cemal Gökçe, İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna ve Şube Yönetim Kurulu Üyesi İsmail Uzunoğlu katıldı.

Açıklamaya TMMOB Başkanı Emin Koramaz, TMMOB 2. Başkanı Selçuk Uluata, TMMOB Onur Kurulu Üyesi Züher Akgöl ve TMMOB'nin diğer yöneticileriyle meslek odalarının yöneticileri de katıldı.

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Kaz Dağları'nda "Su ve Vicdan Nöbetine" Katıldı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya ve Necati Atıcı ile Çanakkale Şube Başkanı Adem İlik ve şube yönetim kurulu üyeleri Kaz Dağları'nda süren "Su ve Vicdan Nöbetine" katıldı.

18 Ağustos 2019 tarihinde, Fazıl Say'ın da konser verdiği Kaz Dağları'nda "havamıza, suyumıza ve toprağımıza dokunmayın" diye bağırıldılar. Çok sayıda doğa ve yurtsever insanla birlikte ağaç katliamını yapanlar protesto edildi. 19 Ağustos 2019 tarihinde, 17 Ağustos 1999 Gölçük Merkezli Deprem'in 20. Yılı nedeniyle Oda yönetim kurulumuz Çanakkale Şubesi ile birlikte Tekirdağ'a giderek "20 Yılda Neler Yapıldı Neler Yapılmadı" konusunda bir sunum gerçekleştirildi.

20 Ağustos 2019 tarihinde yine Çanakkale Şubesi'nin sabah 10.00'da düzenlemiş olduğu ve çok sayıda basın mensubu ile inşaat mühendislerinin katıldığı kahvaltılı bir basın toplantısı gerçekleştirildi. "Kaz Dağları'nda Ağaç Kesilmesi Durdurulmalı, Kanada Alamos Şirketi ve Yerli İşbirlikçileri Derhal Bölgeyi Terk Etmelidirler" vurgusu yapıldı.

Kaz Dağları ve diğer bölgelerimizde altın madeni çıkarılmasının bir "AFETTEN" farklı olmayacağı anlatılarak, 17 Ağustos

1999 Deprem'in ortaya çıkardığı can ve mal kayıpları üzerinde duruldu.

Aynı gün, saat 13.30 da İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu ile Çanakkale Şubesi Yönetim Kurulu üyeleri birlikte Çanakkale Belediye Başkanı Ülgür Gökhan'la bir görüşme gerçekleştirilerek "Kaz Dağları" mücadelesinde Çanakkale halkının yanında olunacaktır denildi. Ayrıca Kaz Dağlarının yok edilmesi sadece ülkemizin bir sorunu olmaktan çıkıp, ülkemizin ve dünyanın önemli bir sorunu olduğu konusunda sohbet edilerek sayın Başkan'a başarılar dilendi.

İMO Yönetim Kurulu, Antalya Büyükşehir Belediyesini Ziyaret Etti



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu, Antalya Büyükşehir Belediye Başkanı Muhittin Böcek ve Belediye Başkanı Danışmanlığı görevinde bulunan İMO Yönetim Kurulu Üyesi Cem Oğuz'u makamlarında ziyaret etti.

Ziyarette, Belediye Başkanı Muhittin Böcek ve Belediye Başkanı Danışmanlığını yürüten İMO Yönetim Kurulu Üyesi Cem Oğuz'a görevlerinde başarılar dilendi.

27 Haziran 2019 tarihinde gerçekleştirilen ziyarete, İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Sayman Üyesi Bülent Erkul ve Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya ile Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı katıldılar.

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu, Milli Mücadele ve Kurtuluş Mücadelesinin 100. Yılı Nedeniyle 19 Mayıs 2019 Tarihinde Samsun'daydı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Mustafa Kemal Atatürk'ün Samsun çıkışının ve Bağımsızlık Savaşımızın başlangıcı olan 19 Mayıs 1919'un 100. yıl dönümünde Samsun'da birçok etkinlik gerçekleştirdi.

18 Mayıs 2019 Cumartesi günü saat 11:00'de Atakum İlçesi Çobanlı İskelesi önündeki "Cumhuriyet Tırı" gezilerek Mustafa Kemal Atatürk ve Kurtuluş Savaşı önderlerinin



fotoğrafları görüldü. Ardından İMO Başkanı Cemal Gökçe ve Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü Samsun HABERAKS Televizyonunun "Bakış" programına katılarak günün anlam ve önemine uygun değerlendirmeler yapıldı. Programda; Bağımsızlık Savaşı ve Kurtuluşumuzun başlangıcının 100. Yılı, İnşaat Sektörünün bugünü ve geleceği ile İmar Barışı ve Deprem konularında açıklama ve uyarılarda bulunuldu.

Aynı gün Samsun Şubemizin Konferans Salonunda, 19 Mayıs Üniversitesi inşaat mühendisliği bölümünün bu yıl bitiren genç meslektaşlarımız için bir tören yapıldı. İnşaat Mühendisleri Oda Başkanı Cemal Gökçe, Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü, 19 Mayıs Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölüm Başkanı Prof. Dr. Zeki Karaca ve Genç-İMO Temsilcisi Emrecan Adanır günün anlam ve önemine uygun konuşmalar yaptı. Törende ayrıca, yeni mezun olan genç inşaat mühendislerine baret giydirildi ve İMO Rozeti takıldı. Mimarlar Odası Başkanı Eyüp Muhçu da törene katıldı.

19 Mayıs 2019 Pazar günü, sabah saat 10:00 da İnşaat Mühendisleri Odası ve Samsun Şube Yönetim Kurulları ile birçok üyemizin katılımıyla Atatürk Anıtı'na çelenk konuldu ve saygı duruşunda bulunuldu. Ardından, Atakum İlçesi sahilinde düzenlenen 100. Yıl kutlama etkinliklerine katılım sağlandı.

Akşam 21:30 da başlayıp uzun bir yürüyüşle devam eden Fener Alayı gösterisi çeşitli eğlence etkinlikleriyle sona erdi.

İnşaat Mühendisleri Odası Afet Hazırlık ve Müdahale Kurulu Örgüt İçi Eğitimi Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 46. Dönem Afet Hazırlık ve Müdahale Kurulu (AHMK) Örgüt İçi Eğitimi 12 Haziran 2019 tarihinde Oda Merkezi'nde yapıldı.

Toplantının açılış konuşmasını İMO Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya yaptı. Toplantıda; AHMK Tarihçesi ve Amacını Nejat Bayülke, AHMK Yönergesini Temel Pirli, AHMK Uygulama Esasları ve Formlarını Cahit Kocaman, İMO Deprem Afetine Hazırlığı Abdullah İncir anlattı.

Toplantıya İMO Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı, Halim Karan ve Serap Dedeoğlu ile İMO şube ve temsilciliklerinden birçok üyemiz katıldı.

17 Ağustos Marmara Depremi Anma Etkinliği



Türkiye Deprem Vakfı ile Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi'nin ortak düzenlediği ve TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Tekirdağ Şubesi'nin desteklediği, 19 Ağustos 2019 tarihinde düzenlenen "Marmara Depremi ve Yeni Bina Deprem Yönetmeliği" konulu seminerde İMO Başkanı Cemal Gökçe, "Doğu Marmara Depreminin 20. Yılında Yapılanlar ve Yapılmayanlar" konulu sunum gerçekleştirdi.

Sunumuna 17 Ağustos 1999 Depreminin binlerce insanımızı toprak altında bıraktığını, binlerce insanımızın da yaralandığını hatırlatarak başlayan Gökçe, yapılarımızın %25'inin kullanılamaz hale geldiğini ve 17 milyar dolardan fazla ekonomik kayıp ortaya çıktığını belirtti. Doğu Marmara Depreminin bir kent depremi olarak ortaya çıktığını belirten Gökçe, "aradan 20 yıl geçmiş olmasına, Bingöl ve Van illerimizle birlikte başka illerimizde de birçok deprem yaşanmış olmasına rağmen yapı stokumuz bugün ne kadar güvenlidir? Mühendislik biliminin gerekleri yerine getirilebilmiş midir?" diye sordu. Gökçe, 1999 yılına kadar yapı stokumuzu oluşturan anlayışın pek bir işe yaradığının acı bir tecrübeyle görüldüğünü, yaşamış olduğumuz tüm acılara rağmen, bugün bile, yeterli ölçüde bir dersin alınmadığını söyledi.

İstanbul başta olmak üzere yaşanacak bir depremde yapı stokunun %25 kullanılamaz duruma geleceğine dikkat çeken Gökçe, "kaçak yapılaşmanın olağan sayıldığı ülkemizde, ağır hasarlı binaların arasında devlet daireleri, hastane, okul ve köprülerin de bulunması; sorunun sadece bir imar sorunu değil, daha farklı boyutlarının olduğunu da açıkça ortaya koymuştur" dedi.

Gökçe; plansızlık, çarpık kentleşme, yapı üretiminin ve mesleki uygulamaların niteliksiz olmasının yanında, tüm ülke topraklarının inşaat sektörünün bir arazisi olarak görülmesinin, yapı denetiminin yetersizliği veya hiç olmamasından kaynaklandığını belirterek, sorunun depremin kendisi değil ranta dayalı uygulanan politikaların doğurmuş olduğu sonuçlar olduğunu söyledi.

1999-2003 yılları arasında İstanbul İl Afet Merkez Kurulu tarafından 493 çadır kurulacak yer ve toplanma alanı belirlenirken bu alanların yetersiz olduğu bilinmesine rağmen 3/4 ten fazlası AVM ve gökdelenlere dönüştürüldüğünü kaydeden Gökçe, "17 Ağustos Depreminin acı sonuçları hafızalarda varlığını sürdürdüğü süre içerisinde yapılan bilimsel çalışmalar ve mevzuat değişiklikleri daha sonraki dönemlerde birer birer geri alındı veya yapılan düzenlemeler amacından uzaklaştı. Depremlerin yıkıcı ve acı sonuçları da kullanılarak yeni bir rant düzeni oluşturuldu" dedi.

Son dönemlerde kendi kendine yıkılan binalar konusuna da değinen Gökçe, ülkemizde binaların yıkılması için artık depreme bile gerek olmadığına, yapılarımızın hiçbir dış etken olmadan yıkıldığına dikkat çekerek, henüz imalat aşamasındaki inşaatlardan gelen çökme haberlerinin, bugün bile imalat ve denetim mekanizmalarının etkili çalışmadığını ve sistemin hala doğru işlemediğini ortaya koyduğunu söyledi.

Yapı denetim sorununu çözmek için atılan ilk adımın 10 Nisan 2000 tarihinde yürürlüğe giren "595 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamenin" çıkarılmış olmasını önemsemek gerektiğini belirten Gök-

çe, "Ayrıca bu kararname ile birlikte çıkarılan '601 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname' de; mühendis ve mimarların mesleklerini yapabilmeleri için diploma almanın ön şart olduğunu, temel şartın ise Meslek Odalarından 'sertifika', 'Yetkinlik Belgesi' almanın zorunlu olması gerektiğini ortaya koymuştur. Ne yazık ki her iki kararname de bir süre sonra ortadan kaldırılmıştır. 29.06.2001 tarihinde yürürlüğe giren ve hâlâ uygulamada olan 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkındaki Kanun da beklentileri karşılayamamıştır. Üstelik bu yasa 595 sayılı Yapı Denetim Kararnamesinin bile gerisinde kalmıştır" dedi.

Yapı üretim sürecinin önemli bir parçası olması gereken "Şantiye Şefliği" konusuna da değinen Gökçe, farklı meslek disiplinleri ve uzmanlık alanları dikkate alınmadan şantiye şeflerinin görevlendirilmesinin bilime ve bilgiye aykırı olduğunu, bir şantiye şefinin 30.000 m2'ye kadar 5 inşaatın şantiye şefliğini yapmış olmasının doğru olmadığını, şantiyeden hiç ayrılmaması gereken bir görevken 5 ayrı işin şantiye şefliğini bir mühendisin yapma şansı olmadığını vurguladı.

Son dönemde "Ruhsatlardan Mühendis ve Mimarların" imzalarının kaldırılmış olmasının sahteciliğe çağrı yapmak, mühendis ve mimarları yok saymak olduğunu belirten Gökçe, bu durumun mesleki yetkinliği ve meslek insanlarının gelişmesini zaafa uğratacağını söyledi.

KontROLSÜZ, denetimsiz, bilim ve bilgi dışı yapılaşma ve uygulamaların deprem afetinin yanında sel ve su taşkınları yaratarak afete dönüşeceğine dikkat çeken Gökçe, "Ormanların yakılması veya ağaçların kesilerek yeni yapıların yapılması heyelan, sel ve su baskınları yaratıyor. Ayrıca Kaz Dağlarında olduğu gibi maden aramak için ormanların yok edilmesi ekosisteme zarar verdiği gibi yeni afetlerin de habercisi oluyor" dedi.

Kaz Dağları'nda gelişen tepkilerle gündeme gelen siyanürle altın arama konusunda uyarılarda bulunan Gökçe, "Bir deprem anında bu havuzların çatlayarak içindeki zehirli suların, içme veya sulama sularına karışması her zaman mümkündür. Bu durum, depremin yaratacağı zarar ve risklere yeni risklerin eklenmesine neden olur ve yeni sorunların ortaya çıkmasını sağlar. Oysa yerin üstü yerin altından çok daha kıymetlidir" dedi.

8 Ağustos 2019 tarihinde Denizli Bozkurt'da yaşanan 5,7 büyüklüğündeki depremin kamu yapısında yaratmış olduğu hasarları hatırlatan Gökçe, "Riskli alan", "riskli yapı" belirlenmesindeki adaletsizlik, keyfilik ve hukuksuzluğun mağduriyetler ve hak kayıplarına yol açtığını, depreme karşı yapı stokunu güvenli hale getirmek iddiasıyla başlatılan kentsel dönüşüm uygulamalarının yeni sorun alanları yarattığını kaydetti. Gökçe, kentsel dönüşümün; sosyal adalet, sosyal gelişim, sosyal bütünleşme, tarihi ve kültürel mirasın korunması, zarar azaltma ve risk yönetimi ile birlikte kapsamlı ve bütünlük bir şekilde ele alınmak zorunda olduğunu belirtti.

24 Haziran seçimleri öncesi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın öncülüğünde, TBMM tarafından oybirliği ile ülke tarihinin en kapsamlı "İMAR AFFI" çıkarıldığını hatırlatan Gökçe, "Mühendis ve mimarlar yok sayılarak, 'güvenli yapı üretimine ihtiyaç olmadığını' ortaya koymuşlardır. Mühendisin varlığını, bilgisini, uzmanlığını parayla ölçenlerini mühendisler hiçbir zaman unutmayacaklar.

Mühendislik hizmeti almamış, kaçak olarak üretilmiş olan yapıların, süresiz olarak yasal hale getirilmesi, devletin; asıl sorumluluğu olan halkın can ve mal güvenliğini koruması sorumluluğunu da bırakmış olduğu anlamını taşımaktadır.

İmar Affi kapsamında üç katı kaçak olan ve kendi kendisine yıkılarak 21 insanımızın yaşamını yitirmesine ve 17 insanımızın yaralanmasına neden olan İstanbul Kartal'daki Yeşilyurt Apartmanı da aftan yararlanmıştır.

Tüm yasal kurallara uyararak onun bedelini ödeyen konut ve yapı sahipleriyle birlikte, işini doğru yapan mühendis ve mimarlar da cezalandırılmıştır. Değerler sistemi bir kez daha ayaklar altına alınmıştır" dedi.

Sunumunda çözüm önerilerine de yer veren Gökçe:

"Öncelikle yapı sektöründe çalışan insanların başta mühendisler ve mimarlar olmak üzere iyi yetişmiş olmaları, iyi bir eğitim sürecinden geçmeleri gerekir. Oysa üç öğretim üyesinin imzasıyla mühendis ve mimar yetiştiren okullar açılmaktadır.

Mesleki ve ahlaki yetkinliği esas alan ve meslek Odaları tarafından belgelendirilen Mühendis ve Mimarların "Özne olduğu" bir Yapı Denetim Sisteminin kurulması zorunludur.

Bu sistem bütünlüğü ile birlikte yapı envanterinin çıkarılarak;

- İmar Barışı gibi yapı güvenliğinin yapı sahiplerinin beyanına bırakıldığı kaçak kat ilaveli veya tümüyle kaçak olan yapılar bugün kayıt altına alınmış bulunmaktadır. Bu yapıların deprem güvenliklerinin olmadığı açıktır. Bu yapılar yıkılmalıdır.
 - Mevcut yapı stokunun durumu tespit edilerek iyileştirilmesi, onarılması, güçlendirilmesi veya yeniden yapılmasına karar verilmesi gerekir.
 - Yeni yapılacak olan yapıların, "Bina Deprem Yönetmeliği" dikkate alınarak bilim, teknoloji ve mühendislik ilkeleri doğrultusunda yapılması can ve mal güvenliği açısından zorunludur.
- Açıkçası planlama ve tasarım aşamasından yapının kullanıma açılmasına kadar geçen tüm süreç, mesleki ve etik yeterliliğe sahip mühendisler tarafından yönetilmeli ve denetlenmelidir.
- Ortaya çıkması muhtemel risklerin transfer edilmesi bakımından yapı sigortası ve mesleki sorumluluk sigortası yapılmalıdır" dedi.

Açılış konuşmalarını Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Genel Sekreteri Fatih Ünsal ve Deprem Risk Yönetimi ve Kentsel İyileştirme Daire Başkanı Sevim Avcı Yener'in yaptığı seminerde ayrıca:

Dr. Doğan Kalafat, Sismik Ağların Deprem Riskinin Belirlenmesindeki Önemi ve Olası Marmara Depremi,

Doç. Dr. Gülüm Tanırcan, Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği Deprem Yer Hareketi,

Prof. Dr. Ferhat Özçep, Deprem Etkileri ve Zemin Özellikleri Açısından TBDY-2019,

Prof. Dr. Kutay Özyayın, Türkiye Bina Deprem Yönetmeliğine Bakış sunumlarını gerçekleştirdi.

Etkinlik İMO Başkanı Cemal Gökçe, İMO 2. Başkanı Cemal Akça, Sayman Üye Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya ve Necati Atıcı, Denetleme Kurulu Başkanı Kemal Şeyhmus Karahan, Tekirdağ Şube Başkanı Adem Bakır, Sekreter Üyesi İbrahim Bezirgan, Sayman Üyesi Aykut Akdağ, Yönetim Kurulu Üyeleri İrfan Cumalı, Hasan Dövençi, Erdinç Kalkan, Cevat Mayda, Bursa Şube Yönetim Kurulu üyesi Mustafa Er, Yönetim Kurulu yedek üyesi Korhan Başarılı, Sakarya Şube Başkanı Hüsnü Gürpınar, Çanakkale Şube Başkanı Adem İlik, Tekirdağ Büyükşehir Belediyesi Başkan Vekili Münir Karaevli, Akademisyenler ve STK temsilcileri, Türkiye Deprem Vakfından Seyhun Püskülcü ile çok sayıda meslektaşımız ve halkımızın katılımıyla gerçekleşti.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası genç-İMO 10. Yaz Eğitim Kampı Tamamlandı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası genç-İMO 10. Yaz Eğitim Kampı, 2-7 Eylül 2019 tarihleri arasında, Seferihisar - İzmir'de gerçekleştirildi.

Genç-İMO örgütlülüğü 12. yaşına ulaşırken genç-İMO'nun en büyük etkinliklerinden biri olan genç-İMO yaz eğitim kampının onuncusu, hem İMO'nun mesleki-politik hattının aktarıldığı hem de sosyal ve kültürel açıdan eğitici-öğretici etkinliklerle tamamlandı.





Kampın ilk günü neredeyse ülkemizin her şehriden gelen öğrenciler Seferihisar'da buluştu. Kamp alanına yerleşilmesinin ardından yapılan tanışma etkinliği 11. Dönem Öğrenci Konseyi Başkanı Dilan Yılmaz'ın açılış konuşması ve Konsey üyelerinin kendilerini tanıtmalarıyla başladı. İMO Başkanı Cemal Gökçe ve TMMOB Başkanı Emin Koramaz'ın açılış konuşmalarının ardından katılımcı öğrenciler kendilerini tanıttı. İlk günün akşamında usta oyuncuların rol aldığı 1978 yılı yapımı Maden filminin açık hava gösterimi gerçekleştirildi.

İlk gün katılımcıların eşit oranda dağılım sağladığı atölye çalışmaları için gruplar oluşturuldu. Bu gruplar kamp süresince alanlarıyla ilgili çalışmalarda bulundu. Atölye çalışmaları tiyatro, dans-folklör, fotoğrafçılık, gazetecilik ve teknik (Afetlerden korunma) olmak üzere 5 farklı alanda gerçekleştirildi. Gerekli görülen durumlarda atölye eğitmenlerince ve katılımcıların onayıyla serbest zamanlarda da atölye çalışmalarına ağırlık verildi. İkinci günden itibaren her sabah Tamer Özşeker ve Ebru Öztürk eğitmenliğinde genç-İMO'lular sabah spor yapıp güne başladı. Her gün sabah yayınlanan görevli listeleriyle kamp katılımcıları mutfakta, ortak alanlarda ve sahil temizliğinde görev aldı. Kamp boyunca, Tamer Özşeker eğitmenliğinde buz kırıcı oyunlar ve farkındalık oyunları da gerçekleştirildi.

Kampın ikinci günü İMO Başkanı Cemal Gökçe ve TMMOB Başkanı Emin Koramaz, TMMOB ve Oda politikaları hakkında seminer verdiler, öğrencilerin sorularını yanıtladılar. Aynı gün ikinci seminer Toplumsal Cinsiyet Eşitliği ve Mühendislikte Kadın başlığıyla gerçekleştirildi. Bu seminer Yelda Şimşir ve Sevinç Ustabas Kara tarafından interaktif bir şekilde yönetildi, birçok soruya cevap verildi. İkinci günün sonunda 20. Yılında Marmara Depremi semineri Oda Başkanımız Cemal Gökçe tarafından sunuldu. Oldukça etkili ve yoğun katılımı ile gerçekleşen oturumda İstanbul'un betonlaşma sorunlarından Türkiye'deki inşaat sorunlarına kadar deprem sorunu tümüyle ele alındı.

Üçüncü gün Zeynep Altıok Akatlı ile ülke gündemi değerlendirildi, Sivas-Madımak katliamında katledilen aydınlarımızdan olan Metin Altıok'un şiirleriyle söyleşimiz son buldu. Aynı gün şair Şükür Erbaş konuşumuz oldu ve şiirlerinden örneklerle Türkiye edebiyatına dair söyleşiyle devam etti. Üçüncü günün sonunda, Konsey Başkanı Dilan Yılmaz ve Konsey Sekreteri Fatih Erikçi'nin yönlendiriciliğinde, Türkiye'nin dört bir yanından katılım sağlanan genç-İMO yaz eğitim kampının bir fırsatı olarak genç-İMO forumu gerçekleştirildi. Neredeyse her şubeden katılımcının olduğu, yaklaşık üç saat süren bu forumda hem genç-İMO problemlerine hem de teknik gezi, seminer gibi teknik konulara dikkat çekildi.

Dördüncü günün ilk semineri İMO İnşaat Mühendisliği Eğitimi Kurulu Başkanı Halit Cenani Mertol'un katılımıyla gerçekleşen İnşaat Mühendisliği Eğitimi Sorunları semineriydi. Artan kontenjan ve inşaat mühendislerinin puanlarının oldukça düşmesi, niteliksiz eğitim ve laboratuvar yetmezliği gibi konular gündemde olduğu için seminerimiz oldukça yoğun geçti. Dördüncü günün son semineri İnşaat Mühendisleri Odası Onur Kurulu Başkanı Mustafa Selamanoğlu tarafından gerçekleştirildi. Bu seminerde iş hukuku ve inşaat mühendisliği mesleğinin hukuki sorumlulukları konuşuldu.

Kampın dördüncü gününün akşamı kamp ateşine ayrılmıştı. Herkesin katıldığı, eşlik ettiği şarkılarla kamp ateşinin etrafında buluşuldu.

Beşinci gün atölye çalışmalarının sunumlarının sergileneceği gün olduğu için gün içerisinde en çok yoğunluk verilen atölye çalışmaları oldu. Atölye çalışmalarının aralarında pankart boyama etkinliğimiz oldukça keyifli geçti. Kampın kapanış etkinliği Konsey Başkanı Dilan Yılmaz, ardından da İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin konuşmalarıyla başladı. Katılımcılara ve eğitmenlere hediyeleri ve teşekkür belgeleri takdim edildi. Daha sonra tüm hafta boyunca atölyelerde emek veren arkadaşlarımızın sunumları izlendi. Ebru Öztürk'ün eğitmenliğiyle dans-folklör, Tamer Özşeker'in eğitmenliğiyle tiyatro, Mehmet Oflazoğlu'nun eğitmenliğiyle fotoğrafçılık, Mehmet Bilber'in eğitmenliğiyle gazetecilik ve son olarak Abdullah İncir ve Nurgül Atabay eğitmenlerimizin desteğiyle depremde korunma ile ilgili sunumlar gerçekleştirildi. Sunumlar tamamlandıktan sonra kapanış gecesi; öğrenci, eğitmen ve yöneticilerin birlikte katıldıkları dans ve halk oyunları ile neşeli bir şekilde sona erdi.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası'nın geleceği olan Genç-İMO'lular yepyeni düşünceler, yeni bilgiler, farkındalıklar ve dostluklarla 7 Eylül sabahı kamp alanından ayrıldılar.

genç-İMO 10. Yaz Eğitim Kampına İMO Başkanı Cemal Gökçe ve TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz, İMO 2. Başkanı Cemal Akça, İMO Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya, Cem Oğuz ve Necati Atıcı, İMO Onur Kurulu Başkanı Mustafa Selmanpakoğlu, Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı ve Ceylan Özkul, Manisa Şube Başkanı Fethi Obüs ve yönetim kurulu üyeleri ile İzmir Şube Başkanı Gürkan Erdoğan ve Yönetim Kurulu üyeleri katıldı.

genç-İMO 12. Öğrenci Meclisi Toplantısı Yapıldı

genç-İMO 12. Öğrenci Meclisi Toplantısı, 30 Kasım-1 Aralık 2019 tarihlerinde Aydın Kuşadası'nda gerçekleştirildi.

Toplantının ilk günü, İMO Başkanı Cemal Gökçe, Aydın Şube Başkanı Hasan Gürkan Yenipazarlı ve 11. Dönem genç-İMO Konsey Başkanı Dilan Yılmaz'ın açılış konuşmalarıyla başladı. Açılış konuşmalarının ardından sunumlara geçildi. 11. Dönem Konseyinin; TMMOB ve İMO-genç-İMO, üniversite ve eğitim sorunları, inşaat mühendisliği ve meslek etiği konuları hakkında hazırladıkları sunumlar, şubelerimizden gelen öğrenci üye delegeleri ile paylaşıldı. Serbest kürsüde sunumlar üzerine delegeler fikirlerini iletiler.

İkinci gün ise Divan'ın seçilmesinin ardından saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile Meclis Toplantısı başladı. Açılış konuşmalarını İMO Başkanı Cemal Gökçe ve genç-İMO 11. Dönem Konsey Başkanı Dilan Yılmaz yaptı. 11. Dönem Konseyinin çalışma raporu sunumunun ardından serbest kürsüde delegeler öğrenci ve üniversite sorunlarını tartıştı. Konsey Başkanı Dilan Yılmaz ve Oda Başkanı Cemal Gökçe'nin, öğrenci delegelerin konuşmaları ve sorularıyla ilgili değerlendirme yapmalarının ardından 12. Dönem Konsey adaylıklarının alınması ve adayların kendilerini tanıtmalarından sonra oylamaya geçildi.



Öğrenci üyelerimizin oylarını kullanması ve genç-İMO 12. Dönem Öğrenci Konseyi'nin belirlenmesi ile Meclis Toplantısı tamamlandı. 12. Dönem Öğrenci Konseyi Asil üyeliğine; Ayşe Ece Uysal, Bekir Tahsin Eren, Beyza Aşkar, Funda Coşkun, Hazal Diren Topal, Abdullah Altın ve Deniz Karadağ, Yedek üyeliğine; Çağdaş Karataş, Ömer Tunç, Erdinç Çolak, Mustafa Babaoğlu, Sema Sapıtmaz, Arya Nujin Üstünel ve Şehmus Aldemir seçildi.

genç-İMO 12. Öğrenci Meclisi Toplantısı'na; İMO Başkanı Cemal Gökçe, Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya, Cem Oğuz ve Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı ve Ceylan Özkul, Aydın Şube Başkanı Hasan Gürkan Yenipazarlı, Aydın Şube Yönetim Kurulu Üyeleri ile şubelerimizden gelen 205 genç-İMO üyesi delege katıldı.

TMMOB Yönetim Kurulu ve Oda Başkanları Ortak Toplantısı Yapıldı

TMMOB Yönetim Kurulu ve Oda Başkanları Ortak Toplantısı 21 Eylül 2019 tarihinde Diyarbakır'da yapıldı. Toplantıya İMO Başkanı Cemal Gökçe katıldı.

Toplantı, Ülkemizin ve bölgenin sorunları gündemi ile toplandı. Ülkemizde yaşanan demokrasi sorunundan işsizlik sorununun çözümüne kadar birçok konu görüşüldü.



Diyarbakır, Van ve Mardin Belediye Başkanlarının yerel halkın iradesi yok sayılarak görevden alınmaları, Kaz Dağları'nın kıyımı, yatırımların durması ve mesleki sorunlarımıza kadar birçok konuda katılımcılar görüşlerini aktardılar.

Görevden alınan Diyarbakır Belediye Başkanı ile görüşüldü. Barış bildirisi okurken katledilen Diyarbakır Baro Başkanı Tahir Elçi'nin katledildiği Dört Ayaklı Minare'nin bulunduğu yere karanfiller bırakıldı. Daha sonra meslek odalarının restore ettikleri ve dış görünüşlerini değiştirdikleri sokaklar gezildi. Belediye'ye ait nostaljik bir mekanda, hikaye ve türkülerini ağıtlarla anlatan "Dengbejler" dinlendi.

10 Ekim Katliamının Dördüncü Yılında Kaybettiğimiz Arkadaşlarımızı Andık

10 Ekim katliamının dördüncü yıl dönümünde TMMOB, DİSK, KESK, TTB ve 10 EKİM-DER çağrısıyla saat 9.00'da Ulus Metro önünde buluşan barıştan, hukuktan, demokrasiden yana tüm kesimler kaybettiğimiz 103 canı anmak için sloganlar eşliğinde Gar'a yürüdüler.

Gar önünde Katliamda yaşamını yitiren 103 kişinin isimleri tek tek sayıldı. İsmi okunan her kaybın ardından "Yaşıyor" sloganı atıldı.

Anmada bombaların patladığı saat 10.04'te bir dakikalık saygı duruşu gerçekleştirildi. Ardından ortak basın açıklamasını TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz yaptı. Açıklama ardından yine Gar önünde bir dakikalık oturma eylemi gerçekleştirildi ve yitirdiğimiz canlar adına karanfiller alana bırakıldı.

İMO 46. Dönem 3. Danışma Kurulu Toplantısı Yapıldı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 46. Dönem 3. Danışma Kurulu Toplantısı, 9 Kasım 2019 tarihinde, İMO KKM'de yapıldı.

Toplantı İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin açılış konuşması ile başladı. Açılış konuşmasının ardından; Ülkemizin Durumu ve Mesleğimiz,

a- İnşaat Mühendisliği Eğitimi, Güvenli Yapı, Güvenli Kentler ve Deprem.

b- Ekonomik Kriz ve İşsizlik.

3- Temsilciliklerin Şubelere Dönüşmesine İlişkin Dikkate Alınması Gereken Hususlar.

4- Oda ve Şubelerin;

a-Ekonomik Durumları ve Örgütlülük Düzeyi,

b-Şube ve Temsilciliklerin Gözden Geçirilmesi, Temsilciliklerin Kapatılması Veya Bağlı Bulundukları Şubelerin Değiştirilmesi,

c-İTB, SİM ve Mesleki Deneyimle İlgili Genel Sorunlar,

d-Asgari Ücretlerin Resmi Gazete'de Yayınlanması gündemleri 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, Halim Karan, Serap Dedeoğlu, Ceylan Özkul ve Dilek Bekiroğlu ile Danışma Kurulu Üyeleri katıldı.

Toplantıda sırasıyla; Mustafa Çobanoğlu, Oktay Gülağacı, Cevat Öncü, Murat Demir, Ali Osman Doruk, Gülsun Parlar, Ahmet Ferhat Bingöl, Halil Deveden, Nusret Suna, Cemal Akça, Rezan Bulut, Hakkı Nadir Çelebi, Mehmet Albayrak, Adem Bakır, Zeki Karadeniz, Ömer Zafer Alku, Jale Alel, Gürkan Erdoğan, Tahsin Asan, Mete Akalın, Gülsun Yaşın Arslanoğlu, Müberra Çetinkaya, Abdullah Bakır, İsmet Bilmez, Ceren Narin Güzel söz alarak görüşlerini ifade etti.



İMO Bölgesel Geoteknik Meslek İçi Eğitim Kursu Ankara'da Tamamlandı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından İMO Ankara Şubesinde düzenlenen 'Bölgesel Geoteknik Meslek İçi Eğitim Kursu' 12-13 ve 26-27 Ekim 2019 tarihlerinde İMO KKM'de tamamlandı.

Kursun ilk gününde Prof. Dr. Mustafa Laman; Zemin Etütleri ve Arazi Deneyleri, Doç. Dr. Erdal Uncuoğlu; Siğ Temellerin Tasarımı ve Oturmaları Hesabı, Doç. Dr. Berna Unutmaz; Geoteknik Mühendisliğinde Sayısal Analizler ve Geoteknik Deprem Mühendisliği, Yük. İnş. Müh. Ahmet Arslan; Zemin İyileştirilmesi başlıklarında eğitimler verdiler.

Kursun ikinci gününde ise Doç. Dr. Utkan Mutman; Laboratuvar Deneyleri, Zeminlerin Sınıflandırılması ve Zeminlerin Mekanik/Mühendislik Özellikleri, Prof. Dr. Taha Taşkıran; Derin (Kazıklı) Temeller ve Tasarım, Prof. Dr. Mustafa Laman; Dayanma (İstinat) Yapıları, Doç. Dr. Sedat Sert; Şev Stabilitesi başlıklarında eğitimleri verdiler.

Dört günde toplam 24 saat boyunca devam eden kursa 46 kişi katıldı.



İMO Bilirkişilik Paneli Gerçekleştirildi

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından düzenlenen Bilirkişilik Paneli, 27 Kasım 2019 tarihinde, İMO KKM'de gerçekleştirildi.

Canlı olarak da yayınlanan Panel; İMO Başkanı Cemal Gökçe, Adalet Bakanlığı Bilirkişilik Daire Başkanı İzzet Başara ve İMO Bilirkişilik Kurulu Başkanı Mustafa Sözer'in açılış konuşmalarıyla başladı. Açılış konuşmalarının ardından oturumlara geçildi.



İMO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul tarafından yönetilen ilk oturumda, İMO Bilirkişilik Kurulu Üyesi Süleyman Adanur "İnşaat Mühendisliği Alanındaki Bilirkişilik Uzmanlık ve Alt Uzmanlık Kapsamı ve İMO Eğitim Faaliyetleri", Av. Önder Ataseven "Bilirkişilik Mevzuatı ve Uygulamaları", Hakim Mehmet Şenol "Bilirkişilik Yasası Kapsamında Mahkemelerde Karşılaşılan Sorunlar" başlığında sunum yaptılar.

İMO Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya'nın oturum başkanlığında "Sermaye Piyasa Kurulu (SPK) ve Türkiye Değerleme Uzmanları Birliği (TDUB) Açısından Değerleme" başlığında, İMO Bilirkişilik Kurulu Üyesi Hasan Hüseyin Tunçdemir, Adalet Bakanlığı Bilirkişilik Daire Başkanı İzzet Başara ve İMO Bilirkişilik Kurulu Başkanı Mustafa Sözer'in sunumları ile tamamlandı.

İnşaat Mühendisleri Odası Bilirkişilik Kurulu Üyesi Süleyman Adanur'un oturum başkanlığında "Bilirkişilerin Performans Değerlemesi ve Bölge Kurullarında Mühendis-Mimar Temsili" başlığında İMO Bilirkişilik Kurulu Üyeleri Erdoğan Balcıoğlu, Eray Dağ ve BMO Bilişim Hukuku ve Bilirkişilik Komisyonu Başkanı Mutlu Payaslıoğlu sunumlarını yaptılar.

Panelde; İMO Başkanı Cemal Gökçe, İMO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı, Serap Dedeoğlu, Ceylan Özkul, Dilek Bekiroğlu, Halim Karan, Adalet Bakanlığı Bilirkişilik Daire Başkanı İzzet Başara ve Tetkik Hakimi Abdurrahman Sami Çetin, Ankara Hakimi Mehmet Şenol ile çok sayıda üyemiz katıldı.

İMO İnşaat Yönetimi Panel-Forumu İstanbul'da Gerçekleştirildi

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.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Yaptığı 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 yanıyla 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.

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 yansımaları da 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 kalınabileceğinin 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 bilen 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 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 zamanında 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 azgınlaşarak 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 dünyası 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 Müslü-

manlar bu silahlarla birbirleriyle savaşıyorlar. Cemaat ve tarikatlara dayalı bir üniversite örgütlenmesi inanılmaz bir ölçüde yata ve dikey olarak yaygınlaşıyor.

Bariş 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.

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. Deprem 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.



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.

Sınav; 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.



Odamızın 65. Kuruluş Yıl Dönümü Coşkuyla Kutlandı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası'nın kuruluşunun 65. yıl dönümü tüm Şubelerimizde çeşitli etkinliklerle kutlandı.



Adana Şube

İMO Adana Şubesi tarafından İnşaat Mühendisleri Odasının kuruluşunun 65. Yıldönümü kutlaması 75. Yıl Sanat Galerisinde gerçekleştirildi. Kutlamada, meslekte 60, 50 ve 40. yılını dolduran inşaat mühendislerine plaket ve onur belgeleri Şube Başkanı ve Yönetim Kurulu Üyeleri, İMO Onur ve Denetleme Kurulu Üyesi, geçmiş dönem Şube başkanları, Adana Büyükşehir Belediye Başkanı, TMMOB Adana İKK Sekreteri tarafından takdim edildi. Plaket töreninin ardından kokteyle geçildi.

dislerine plaket ve onur belgeleri Şube Başkanı ve Yönetim Kurulu Üyeleri, İMO Onur ve Denetleme Kurulu Üyesi, geçmiş dönem Şube başkanları, Adana Büyükşehir Belediye Başkanı, TMMOB Adana İKK Sekreteri tarafından takdim edildi. Plaket töreninin ardından kokteyle geçildi.



Ankara Şube

İMOT Tiyatro Topluluğu-"Başarımı Karlarıma Borçluyum" Oyunu Sahnelendi

19 Aralık Mühendislik Haftası dahilinde 24 Aralık 2019 Salı günü, İMO Kongre ve Kültür Merkezi'nde Aziz Nesin'in yazdığı ve Oksal Güracar'ın yönettiği "Başarımı Karlarıma Borçluyum" adlı tiyatro oyunu İMO Ankara Şubesi İMOT Tiyatro Topluluğu tarafından sahnelendi. Açılış konuşmasını İMO Ankara Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Selim Tulumtaş'ın yaptığı oyunu, yaklaşık 350 kişi izledi. Oyun, hayatı boyunca birçok kadınla evlilik yapıp hiçbirinde mutlu olamayan bir erkeğin hikâyesi izleyicilerin beğenisine sunuldu.

Başarımı Karlarıma Borçluyum

Yazan: Aziz Nesin, Yöneten: Oksal Güracar, Oyuncular: Celal Mertcan Sever, Tuba Karadeniz, İbrahim Kaan Billur, Melis Dilruba Turgut, Burak Özdemirci, Burak Başı, Faruk Özkan, Etkin Şimşek, Cansu Gizem Doğan, Doğukan Atabay, Aylin Ünal, Cihan Karsan, Emre Kurnaz, Tansu Kurnaz, Mehmet Emin Erdoğan.

Gündeme Dair Paneli

İnşaat Mühendisliği Haftası kapsamında 19 Aralık 2019 Perşembe günü İMO Rüştü Özal Salonu'nda ülke gündemine dair bir panel düzenlendi. Doç. Dr. Güven Gürkan Öztan, CHP Milletvekili Selin Sayek Böke ve BirGün Gazetesi yazarı Güray Öz'ün konuşmacı olarak katıldığı panelde, panelin moderatörlüğünü İMO Eski Yönetim Kurulu Başkanlarından Taner Yüzgeç yaptı. Panelin açılış konuşmasını İMO Ankara Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Selim Tulumtaş yaptı.

Meslekte 25, 40, 50, 60. Yıl Plaket Töreni ve Yemeği Düzenlendi

İnşaat Mühendisleri Odası Ankara Şubesi tarafından 20 Aralık 2019 Cuma günü İnşaat Mühendisleri Odası Kongre ve Kültür Merkezi'nde meslekte 25, 40, 50 ve 60. yılını dolduranlara belgelerini ve plaketlerini verildi. Plaket töreninin ardından Hilton Garden Inn Otel'i'nde yemek düzenlendi.

"Küçük Şeyler" Film Gösterimi ve Söyleşisi

19 Aralık Mühendislik Haftası Etkinlikleri kapsamında 17 Aralık 2019 Salı günü Şubemiz tarafından vizyonda olan "Küçük Şeyler" filminin gösterimi yapıldı, ardından filmin yönetmeni Kıvanç Sezer'le

bir söyleşi gerçekleştirildi. Etkinliğe yaklaşık 150 kişi katıldı. Etkinlik, İMO Ankara Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Selim Tulumtaş'ın açılış konuşmasıyla başladı. Konuşmanın ardından film gösterimine geçildi.

Antalya Şube

İnşaat Mühendisleri Odası'nın 65., Şubemizin 31. Kuruluş yıldönümünü ve İnşaat Mühendisleri Günü'nü kutladık.

Eskişehir Şube

19 Aralık 1954'te kurulan ve bu yıl kuruluşunun 65. Yılı'nı kutlayan İnşaat Mühendisleri Odası Eskişehir Şubesi kuruluş yıldönümü nedeniyle 16-21 Aralık 2019 tarihleri arasında "Mühendislik Haftası" temasıyla bir dizi bilimsel ve sosyal etkinlik gerçekleştirdi. İnşaat Mühendisleri ve İnşaat Mühendisliği Bölümlerinde okuyan öğrencileri bir araya getirmeyi amaçlayan etkinliklere katılım yüksek oldu.

Bu yıl, 05.06.2019 tarihinde kaybeden ESOGÜ Öğretim Üyesi Prof. Dr. Ahmet Topçu anısına düzenlenen "Mühendislik Haftası" etkinlikleri, 16 Aralık 2019 tarihinde Prof. Dr. Ahmet Topçu'yu Anma Etkinliği ile başladı. Anma etkinliği, hoca için hazırlanan video gösterimi ile başlayarak, ailesi, arkadaşları, öğrencilerinin anıları ile son buldu. Sonrasında Gebze Teknik Üniversitesi'nden Prof. Dr. Yasin Fahjan'ın katılımıyla "Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği 2018 Kapsamında Doğrusal ve Doğrusal Olmayan Hesap İçin Taşıyıcı Sistemlerin Modellenmesi" konulu seminer gerçekleştirildi.

17 Aralık 2019 tarihinde, Dr. İnşaat Mühendisi Mustafa Koç'un katılımıyla "Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği 2018 Kapsamında Temel Sistemleri ve Hesapları" konulu seminer, aynı günün akşamı Leonardo da Vinci Köprü Yarışması gerçekleştirildi.

18 Aralık 2019 tarihinde, Gebze Teknik Üniversitesi'nden Prof. Dr. Bülent Akbaş'ın katılımıyla, "Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği'ne Göre Çelik Yapıların Sismik Tasarımı" konulu semineri ve akşamında Geleneksel Tavla Turnuvası yapıldı.

19 Aralık 2019 tarihinde, Japonya Altyapı Ulaştırma ve Turizm Bakanlığı tarafından verilen, dünyada tsunamiler, fırtınalar ve denize ilişkin afetler konusunda uluslararası ölçekte özgün ve öncü çalışmaları ile hem bilime katkı sağlayan hem de toplumlarda farkındalık yaratan bilim insanları ya da kurumlara verilen özel bir ödül olan Hamaguchi Ödülü'nü 2019 yılı için almaya layık görülen ODTÜ İnşaat Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyesi Prof. Dr. Ahmet Cevdet Yalçınar tarafından "Denizden Gelen Afetler ve Kıyı Yapıları Tasarımında Yaklaşımlar" konulu seminer ve akşamında Geleneksel Bowling Turnuvası gerçekleştirildi.

21 Aralık 2019 tarihinde gerçekleştirilen "Geleneksel Oda Yemeği ve Plaket Töreni" ile Mühendislik Haftası son buldu. Gecede Şube Yönetim Kurulu Başkanı Deniz KILIÇ açılış konuşmasını yaptı. Konuşmanın ardından Patron Orkestrası ve sonrasında İnşaat Mühendisleri Odası Eskişehir Şubesi'nin Türk Halk Müziği "Hayattan Sesler" korusu sahne aldı.

Hafta boyunca düzenlenen seminerlerle İnşaat Mühendisleri teknik bilgilerini tazelerken, yarışma ve turnuvalarda eğlenceli vakit geçirdiler. Mühendislik haftası etkinliğine yaklaşık 400 inşaat mühendisi ve inşaat mühendisliği öğrencisi katıldı.

Hatay Şube

Odamızın 65. Kuruluş Yıldönümü etkinliği kapsamında İskenderun Temsilciliğimiz 21 Aralık 2019 tarihinde bir gece düzenledi.

İstanbul Şube

İstanbul Şubemizde Meslekte 40, 50, 60 Yıl Onur Belgesi, Plaket Töreni ve Yemeği

İMO İstanbul Şubesi Meslekte 40, 50, 60 Yıl Onur Belgesi, Plaket Töreni ve Yemeği düzenledi. Tören Şube Başkanı Nusret Suna'nın açılış konuşmasıyla başladı. Meslekte 60 yılını dolduran 1959 yılı mezunu 7 meslektaşımıza; meslekte 50 yılını dolduran 1969 yılı mezunu 68 meslektaşımıza; meslekte 40 yılını dolduran 1979 yılı mezunu 134 meslektaşımıza plaket ve onur belgeleri takdim edildi.





Prof. Dr. Uğur Ersoy ile Söyleşi ve İmza Günü

Odamızın 65. Kuruluş yıldönümü etkinlikleri çerçevesinde düzenlediğimiz Prof. Dr. Uğur Ersoy ile Söyleşi ve İmza Günü (Biraz Yemek Biraz Sohbet Kitabı) Şubemizin Konferans Salonunda gerçekleşti. Söyleşi Şube Başkanımız Nusret Suna'nın konuşmasıyla başladı. Söleşinin ardından Prof. Dr. Uğur Ersoy katılımcılara kitabını imzaladı.

Mühendisin Yemin Töreni ve Söyleşi

Odamızın 65. Kuruluş Yıldönümü Etkinlikleri çerçevesinde düzenlenen Mühendisin Yemin Töreni ve Söyleşi 19 Aralık 2019 tarihinde Şubemizin Konferans Salonunda gerçekleşti. Yemin Töreni Şube Başkanımız Nusret Suna'nın açılış konuşmasıyla başladı. Etkinliğimizin söyleşi bölümünde ise konuşmacı olarak Prof. Dr. Yalçın Yüksel yer aldı ve "İnşaat Mühendisi Kimdir" başlıklı bir sunum gerçekleştirdi. Söleşinin ardından Mühendisin Yemini, genç meslektaşlarımıza Prof. Dr. Yalçın Yüksel tarafından yaptırıldı. Törende genç meslektaşlarımıza Odamıza üye olmaları ile ilgili belgeleri ve hediyeleri takdim edildi.

Meslekte 25 Yıl Onur Belgesi Töreni

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi 11 Ocak 2020 tarihinde düzenlediği Meslekte 25. Yıl Onur Belgesi Töreni Şubemizin Konferans Salonu'nda gerçekleşti. Etkinliğe İMO Başkanı Cemal Gökçe de katıldı.

Törende İMO Başkanı Cemal Gökçe ve İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna konuşma yaparak 25. Yıl Onur Belgesi sahiplerine verildi.



İzmir Şube

Mesleğinde 60, 50, 40 ve 25. yılını dolduran üyelerimiz için 18 Aralık 2019 tarihinde Tepekule Kongre Merkezi'nde plaket töreni düzenlendi.

Şube Başkanımız Gürkan Erdoğan'ın açılış konuşmasıyla başlayan törende sırasıyla mesleklerinde 60, 50, 40 ve 25. yılını dolduran üyelerimize plaketleri Yönetim Kurulu üyelerimiz tarafından sunuldu. Törende Se-

lim Öztaş yönetimindeki Şubemiz Türk Sanat Müziği Korusu'ndan bir grup tarafından bir dinleti verildi.

Kocaeli Şube

İnşaat Mühendisleri Odası'nın kuruluş günü nedeniyle Kocaeli Şube Başkanı Kahraman Bulut Yönetim Kurulu basın açıklaması yaptı.

Manisa Şube

İMO Manisa Şubesi olarak 21 Aralık 2019 tarihinde, Odamızın 65. yılını törenle kutladık. İMO Manisa Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Fethi Nazım Obus, Odamızın önemini vurgulayan açılış konuşmasında, Odamızın bugünlere gelmesinde emeği geçenlere ve katkı koyanlara şükranlarını sundu. Geceye katılan 40. yılını dolduran üyelerimize plaket, onur belgesi ve rozet takdim edildi.



Mersin Şube

İnşaat Mühendisleri Odası'nın 65. Kuruluş Yıldönümü Balo Yemeği ve Meslekte 60., 50., 40. ve 25. Yıllarını Dolduran Üyelere Plaket Töreni 20 Aralık 2019 tarihinde gerçekleştirildi. Gecede Mersin Şube Başkanı Sayın Halil Deveden'in açılış konuşmasının ardından meslekte 60.-50.-40.- ve 25. Yıllarını dolduran üyelerimize Plaket ve Belgeleri takdim edildi.

Trabzon Şube

Mesleğinde 60, 50, 40 ve 25. yılını dolduran üyelerimiz için 20 Aralık 2019 tarihinde Plaket Töreni ve Gala Yemeği düzenlendi.

Şube Başkanımız Muzaffer Aydın'ın açılış konuşmasıyla başlayan törende sırasıyla mesleklerinde 60, 50, 40 ve 25. yılını dolduran üyelerimize ve TMMOB İl Koordinasyon Kurulu tarafından düzenlenen odaların katılımıyla gerçekleşen geleneksel futbol turnuvasında birinci olan futbol takımımıza plaketleri sunuldu.

Uşak Şube

İMO Uşak Şubemizce, Odamızın kuruluşunun 65. yıl dönümü 20 Aralık 2019 tarihinde düzenlenen gece ile kutlandı. Geceye TMMOB İl Temsilcileri, İMO Uşak Şube Yönetim Kurulu ve üyelerimizin katıldı.

Mesleğinde 40. onur yılını tamamlayan Selahattin Semerci'ye ve 25. hizmet yıllarını tamamlayan Muhammed Karagöl ve Uğur Güneç'e belge ve plaketlerinin takdimi İMO Uşak Şube Başkanı Ali Osman Doruk tarafından yapıldı. Geceye müzik eşliğinde devam edildi.

Kurul ve Komisyon Toplantıları

Onur Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Onur Kurulu 8, 9, 10 ve 11. toplantısını Oda Merkezinde gerçekleştirdi.

Toplantıda üyeler hakkındaki dosyalar görüşüldü.

Toplantılara Kurul Üyeleri Mustafa Selmanpakoğlu, Fercan Yavuz, Ömer Zafer Alku, Abdullah Bakır ve Haydar Yıldız katıldı.



Yönetim Kurulu ve Denetleme Kurulu Ortak Toplantısı Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu ve Denetleme Kurulu ortak toplantısı 20 Eylül 2019 tarihinde, Oda Merkezinde gerçekleştirildi.

Toplantıda, 46/3. Dönem yapılan denetlemeler ile ilgili görüş alışverişinde bulunuldu. 46/4. ve son dönem denetlemelerde dikkat edilecek hususlar görüşüldü.

Toplantıya; İMO Başkanı Cemal Gökçe, Yönetim Kurulu 2. Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Sayman Üye-



si Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya, Cem Oğuz ve Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı, Kurul Başkanı; Kemal Şeyhmus Karahan, Başkan Yardımcısı Bayram Elçi, Raportör Berrin Çiftçi, Kurul Üyeleri; Lezgin Aras, Cemil Kora, Haluk Selçuk, İnci Şentuna ve Volkan Engin katıldı.



kanı Kemal Şeyhmus Karahan, Başkan Yardımcısı Bayram Elçi, Raportör Berrin Çiftçi, Kurul üyeleri; Lezgin Aras, Murat Özener, Cemil Kora, Haluk Selçuk, İnci Şentuna, Volkan Engin, Genel Sekreter Yardımcısı Ceylan Özkul katıldı.

Denetleme Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Denetleme Kurulu 5, 6 ve 7. toplantısını Oda Merkezinde yaptı.

Toplantılarda Oda Merkezinin denetlemesi yapıldı, Kurul'un denetleme faaliyetleri planlandı.

Toplantılara İMO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Kurul Başkanı Kemal Şeyhmus Karahan, Başkan Yardımcısı Bayram Elçi, Raportör Berrin Çiftçi, Kurul üyeleri; Lezgin Aras, Murat Özener, Cemil Kora, Haluk Selçuk, İnci Şentuna, Volkan Engin, Genel Sekreter Yardımcısı Ceylan Özkul katıldı.



reter Yardımcıları Bahattin Sarı ve Ceylan Özkul, 11. Konsey asil üyeleri; Dilan Yılmaz, Fatih Erikçi, Melike Yıldırım, Ekin Ulaş Barlas, Merve Tanırkulu ve yedek üyeleri; Mertcan Yelli, Gülbin Didar Şahin, Etkin Şimşek, Erdi Leymun ve Çağkan Demirel katıldılar.

genç-İMO 11. Konseyi

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası genç-İMO 11. Konseyi 3, 4 ve 5. toplantısını Oda Merkezinde gerçekleştirdi.

Toplantılarda, Konseyin dönem içerisinde yapmış olduğu örgütsel çalışmalar görüşüldü.

Toplantılara; İMO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcıları Bahattin Sarı ve Ceylan Özkul, 11. Konsey asil üyeleri; Dilan Yılmaz, Fatih Erikçi, Melike Yıldırım, Ekin Ulaş Barlas, Merve Tanırkulu ve yedek üyeleri; Mertcan Yelli, Gülbin Didar Şahin, Etkin Şimşek, Erdi Leymun ve Çağkan Demirel katıldılar.



Huvaj Sarıhan, Selman Sağlam, Ozan Dadaşbilge, Orkun Kılıç, Ayşe Aktürk Basık, Utkan Mutman, Ahmet Arslan, Mustafa Tokar, Ahmet Tuna Acar katıldı.

Geoteknik Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Geoteknik Kurulu 8, 9, ve 10. toplantısını Oda Merkezinde yaptı.

Toplantılara; İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcısı Ceylan Özkul, Kurul üyeleri Feyza Çinicioğlu, Mustafa Laman, Özcan Tan, Banu İkizler, Üyesi Nejan



Toplantıya İMO Başkanı Cemal Gökçe, İMO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı, Kurul üyeleri; Hasan Akyar, Mustafa Atmaca, Necat Özgür, Recep Bayramoğlu, İbrahim Helvacı ve Ali Aydın katıldı.

Yönetim Kurulu ve TMH Yayın Kurulu Ortak Toplantısı Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu ve Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi Yayın Kurulu ortak toplantısı, 28 Kasım 2019 tarihinde Oda Merkezinde yapıldı.

Toplantıda derginin 500. sayı hazırlıkları görüşüldü.

TMH Yayın Kurulu

Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi Yayın Kurulu 4, 5 ve 6. toplantısını Oda Merkezinde yaptı.

Toplantılara Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı, Kurul üyeleri Hasan Akyar, İbrahim Helvacı, Mustafa Atmaca, Necat Özgür, Ali Aydın, Recep Bayramoğlu ve konuklar, Emin Özsoy, Erman Tamur, Hikmet Yılmaz Akar ve Mehmet Öner katıldı.



Teknik Dergi Editör ve Editör Yardımcıları

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Teknik Dergi Editör ve Editör Yardımcıları 10, 11, 12, 13, 14, 15. toplantısını yaptı.

Toplantılara Kurul Üyeleri Prof. Dr. Tuğrul Tankut, Prof. Dr. Metin Ger, Prof. Dr. İsmail Aydın, Prof. Dr. Alper İlki, Prof. Dr. İsmail Şahin, Doç. Dr. Özer Çinicioğlu, Doç. Dr. Özkan Şengül, Doç. Dr. Kutay Orakçal, Doç. Dr. Gürkan Emre Gürcanlı ve Ender Arkun katıldı.



İnşaat Yönetimi Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İnşaat Yönetimi Kurulu 2. ve 3. toplantısını Oda Merkezi'nde gerçekleştirdi.

Toplantılara Genel Sekreter Yardımcısı Dilek Bekiroğlu, Kurul üyeleri Rifat Akbıyıklı, Emine Füsün Sümer, Haydar Mesut Arslan, Ahmet Evci ve Soykut Özer katıldı.



Su ve Enerji Yapıları Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Su ve Enerji Yapıları Kurulu 4, 5 ve 6. toplantısını Oda Merkezinde yaptı.

Toplantılara İMO 2. Başkanı Cemal Akça, Genel Sekreter Yardımcısı Ceylan Özkul Kurul üyeleri; Ahmet Göksoy, Gökhan Özen, Türkay Baran, Hasan Yaşar Akyar, Ömer Yüksek ve Şerife Yurdağül Kumcu katıldı.



Referans Belgesi Kurul-1

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Referans Belgesi Kurul-1 3. ve 4. toplantısını Oda Merkezinde yaptı.

Toplantılara İMO 2. Başkanı Cemal Akça, Genel Sekreter Yardımcısı Serap Dedeoğlu, Kurul üyeleri; Tuğrul Tankut, Salih Bilgin Akman, Zeki Karadeniz ve Ayşe Gülay Özdemir 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.

Toplantıya; İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Ce-



mal 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 Gülsun Parlar katıldı.



Nurgül Atabay katıldı.

Mesleki Değerlendirme Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Mesleki Değerlendirme Kurulu 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 ve 13. toplantısını Oda Merkezinde yaptı.

Toplantılara; İMO Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı ve Serap Dedeoğlu, Kurul üyeleri; Mustafa Çobanoğlu, Baykal Hancıoğlu, İsmail Selçuk Yılmaz, Sıdika Gülsun Parlar,



Yapı Denetim Komisyonu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yapı Denetim Komisyonu 2. Toplantısını 31 Mayıs 2019 tarihinde Skype üzerinden gerçekleştirdi.

Toplantıya Genel Sekreter Yardımcısı Dilek Bekiroğlu, Komisyon üyeleri Mehmet Kocagözoğlu, Remzi Kıvrak, Leyla Tan ve İsmet Bilmez katıldı.



Genç İnşaat Mühendisleri Komisyonu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Genç İnşaat Mühendisleri Komisyonu 2. toplantısını 27 Ağustos 2019 tarihinde Skype üzerinden gerçekleştirdi.

Toplantıya Genel Sekreter Yardımcısı Dilek Bekiroğlu, Komisyon üyeleri Alper Uluşan, Nazlı Gül Araz, Alara Ciciyayık ve Hazal Canpolat katıldı.



Asgari Ücret Çalışma Grubu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Asgari Ücret Çalışma Grubu 2. toplantısını 4 Nisan 2019 tarihinde Oda Merkezinde yaptı.

3 kişiden oluşan çalışma grubundan toplantıya İMO Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı ve Emine Fusun Sümer katıldı.



Bilirkişilik Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Bilirkişilik Kurulu 4, 5, ve 6. toplantısını Oda Merkezinde gerçekleştirdi.

Toplantılara; İMO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı ve Dilek Bekiroğlu ile Kurul üyeleri; Mustafa Sözer, Canan Oğuz, Erdoğan Balcıoğlu, Hasan Hüseyin Tunçdemir, Salih Karakaş, Süleyman Adanur ve Eray Dağ katıldı.

Meslek İçi Eğitim Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Meslek İçi Eğitim Kurulu 4. ve 5. toplantısını Oda Merkezinde yaptı.

Toplantılara; Yönetim Kurulu Üyeleri Cem Oğuz ve Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcısı Ceylan Özkul, Kurul Başkanı Nusret Suna, Kurul Üyeleri; Şevket Murat Şenel, Melek Gözde Hoşafçı, Hasan Selim Şengel ile Sadık Can Girgin katıldılar.



Afet Riski Altındaki Alanlar ve Kentsel Dönüşüm Komisyonu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Afet Riski Altındaki Alanlar ve Kentsel Dönüşüm Komisyonu 3. ve 4. Toplantısını Skype üzerinden gerçekleştirdi.

Toplantılara; Oda Başkanı Cemal Gökçe, Genel Sekreter Yardımcısı Dilek Bekiroğlu, Komisyon üyeleri; Baykal Hancıoğlu, Hasan Alınç, Ufuk Yurtoğulları, İlayda Bensus Kadakçı ve Cumali Niğdelioğlu katıldı.



Afet Hazırlık ve Müdahale Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Afet Hazırlık ve Müdahale Kurulu'nun 4, 5, 6 ve 7. toplantısını Oda Merkezi'nde yapıldı.

Toplantılara; İMO Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcısı Halim Karan, Kurul üyeleri; Abdullah İncir, Nejat Bayülke, Mehmet Çakır, Temel Pirli, Cahit Kocaman, Akif Doğan, Özgür Bostancı katıldı.



TMMOB Yapı Denetimi Sempozyumu Gerçekleştirildi

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği adına İnşaat Mühendisleri Odası, Elektrik Mühendisleri Odası, Makina Mühendisleri Odası ve Mimarlar Odası tarafından düzenlenen TMMOB Yapı Denetimi Sempozyumu 29-30 Kasım 2019 tarihlerinde Ankara'da İMO Kongre ve Kültür Merkezi'nde gerçekleştirildi.

Özellikle 1999 Marmara Depremleri sonrasında daha da önem kazanan yapı denetim kavramıyla ilgili kişi ve kurumların bir araya getirilerek mevcut durumun işleyişinin ve uygulamada karşılaşılan sorunlar tartışılarak çözüm önerilerini üretmeyi amaçlayan sempozyum iki gün sürdü. Neredeyse her yıl önemli bir değişikliğin yapıldığı, deneme yanılma yöntemiyle yeni mevzuatların hazırlandığı yapı denetimi sisteminde yer alan yetkin



mimar ve mühendisler ile taraf kurum ve kuruluşların buluşup fikir alışverişi gerçekleştirdi.

Sempozyumun açılış konuşmalarını TMMOB Yapı Denetimi Düzenleme Kurulu adına Hüseyin Kaya ve TMMOB Başkanı Emin Koramaz gerçekleştirdi. Yapı Denetim Kuruluşları Birliği Derneği Genel Başkanı Tekin Saraçoğlu ile Aile ve Çalışma Bakanlığı'ndan bir temsilci konuşma yaptı.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin oturum başkanlığında Dilek Bekiroğlu, Ercan Gültekin, Rasim Atkinci ve Dr. Hamid Farrokh Ghatte sunumlarını yaptılar.

MMO Ankara Şube Başkanı Saadettin Özkalender'in başkanlığını yaptığı ikinci oturumda; Ceyhun Akkuş, Muharrem Osman Akbaşak, Akın Keskin, Gülsüm Sönmez, Mimarlar Odası Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Ali Hakkan'ın başkanlığını yaptığı üçüncü oturumda; İsmail Sivrikaya, Oktay Altun, Haluk Berberoğlu, Semih Temizkan sunumlarını yaptılar. TMMOB Mimarlar Odası Yapı Denetim Komisyonu Üyesi Erkan Karakaya'nın oturum başkanlığında yapılan oturumda forum düzenlendi.

İkinci gün TMMOB Elektrik Mühendisleri Odası Başkanı Gazi İpek başkanlığında dördüncü oturumda; Nusret Suna, Tuğba Arslan, Gülsüm Tugay, Dr. Serkan Engin, TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası Başkanı Hüseyin Alan'ın başkanlığını yaptığı beşinci oturumda; Şahin Yılmaz, Erkan Karakaya, Nilüfer Erol, Ahmet Esat Korkut, Ali Uğurlu'nun başkanlığını yaptığı altıncı oturumda; Hüseyin Ülkü, Ömer İçemer, Murat Demir, Selçuk Uçar, İrşade Aydoğdu Gürbüz sunumlarını yaptılar. Orhan Kasap'ın yaptığı son oturumda forum düzenlendi.

Sempozyuma; TMMOB Başkanı Emin Koramaz, 2. Başkanı Selçuk Uluata, İMO Başkanı Cemal Gökçe, Yönetim Kurulu Saymanı Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı, Serap Dedeoğlu, Ceylan Özkul, Dilek Bekiroğlu ve Halim Karan ile çok sayıda mimar ve mühendis katıldı.

İMO Kentsel Su Hizmetleri Konferansı Tamamlandı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından Murat Gökdemir anısına düzenlenen Kentsel Su Hizmetleri Konferansı 8 Kasım 2019 tarihinde İMO KKM'de gerçekleştirildi.

Konferansın açılış konuşmalarını İMO Başkanı

Cemal Gökçe, Su ve Enerji Yapıları Kurulu Başkanı Ahmet Göksoy ve İMO İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna yaptı. Murat Gökdemir şahsında kaybettiğimiz Odamızın değerli üyeleri anısına bir dakikalık saygı duruşunun ardından Murat Gökdemir için hazırlanan sinevizyon gösterimi yapıldı. Gösterimin ardından oturumlara geçildi.

Prof. Dr. Ömer Yüksek'in başkanlığında 1. oturumda Onur Bektaş ve Dr. Mehmet Songur, Ahmet Göksoy başkanlığında 2. oturumda Hasan Yaşar Akyar ve Prof. Dr. Ömer Yüksek, Gökhan Özen başkanlığında 3. oturumda Levent Argönül ve Doç. Dr. Ender Demirel sunumlarını gerçekleştirdiler.

Toplantıya İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, İMO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya ve Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı, Halim Karan, Ceylan Özkul ve Dilek Bekiroğlu ile çok sayıda üyemiz katıldı.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Yaptığı Konuşma:

Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım,

İnşaat Mühendisleri Odası insan yaşamını ilgilendiren her konuda çeşitli çalışmalar yapıyor. Yine yönetim kurulumuz tarafından oluşturulan kurul ve komisyonlarımız, öznesi oldukları konularda çok değer-

li çalışmalar yaparak bilgi ve hazırlıklarını yönetim kurulumuzla paylaşıyorlar. Bugün de, Su Kurulumuz, Kentsel Su Hizmetleri konusunda bir konferans düzenlemiş bulunuyor. Çok değerli bir çalışmayı sizlerle paylaşıyoruz. Ayrıca, "Kentsel Su Hizmetleri Konferansı", bir parçası olarak gördükleri kurul üyesi Murat Gökdemir'in anısına düzenleniyor olmak da, giderek kaybolmaya başlayan "vefali olmanın" erdem ve önemini hatırlatmayı bir görev olarak görüyoruz. Bu çalışmayı düzenleyen Su Kurulumuza teşekkür ediyorum.

Murat Gökdemir iyi bir mühendisti. Mesleğimizle ilgili olarak gerekli olan yayınları izler, kendisini sürekli olarak geliştirmeye çalışırdı. Her türlü gericiğe ve üniversite özerkliğinin ortadan kaldırılmasına karşı çıkardı. İyi bir mühendis, iyi bir meslek insanı olmaya çalışırdı. Mesleğimizin etik kurallarına ve mühendisin sahip olması gereken ahlaki her zaman önemser ve dillendirirdi. Doğanın ve emeğin sömürülmesine karşı çıkardı.

Mesleğimizin gelişmesi ve ülkemizin demokratikleşmesi için mücadele arkadaşlığı yaptık. Aynı yönetim kurulunda, birçok komisyonda birlikte çalıştık. Hangi durumda, nasıl bir refleks göstereceğini bilirdik. Aldığı görevleri titizlikle yerine getirirdi. Sorumluluk aldığı hiçbir toplantıya geç kaldığı görülmemiştir. Çok okurdu. Her türlü müziği severdi. Klasik müzik dinler, bize de önerirdi. Uzun bir yol arkadaşlığımız var. İlişkilerinde samimi ve içtendi. Daha aydınlık ve mutlu insanların yaşayacağı bir ülke için mücadele etti. Namuslu, ilerici, demokrat ve sosyalist memurların başına gelenler Murat'ında başına geldi. 12 Eylül faşizminin mağdurlarından biri oldu. Yaz tatillerini aynı yerde geçirirdik. Evlerimizin arasında 11 kilometrelik bir mesafe var. Çok sık görüşürdük. Ne yazık ki bu yıl görüşemedik. Kendisini sevgiyle anıyorum.

Su, insanlık tarihi boyunca yerleşim ve kentleşmeyi belirleyen önemli bir konudur. Hayat döngüsünün yapı taşlarından birisidir. Suyu kentlerimize taşımak ve kentlerimizde biriktirmek için künkler, bentler, sarnıçlar, su kemerleri ve çeşmeler gibi su yapıları yapılmıştır. Özellikle sanayi devriminden sonra su kaynaklarının kirliliği ve yönetimi konusu uluslararası politikalarla ilgili belgelerde yer almaya başlamıştır. Ülkemiz, su azlığı sınıfında yer alan ülkeler arasında bulunuyor. Dünya örneklerine bakıldığında suyun havza bazında entegre bir şekilde yönetilmesi gerekiyor.

Entegre Havza Yönetimi, Atık Su Arıtma Tesisi ve Su Kaynakları Yönetimi ülkemiz açısından büyük bir önem taşıyor. Ne yazık ki bu yönetimler, arzın planlanması kapsamında değil de tüketicinin planlanması ve yönetilmesi çerçevesinde sürdürülmektedir. Oysa su kaynakları ve havzalarının korunması ve yönetilmesi tarih boyunca insanların ilgi alanı içinde yer almıştır. Kısıtlı su kaynakları ile artan su talebinin karşılanması, su kaynakları yönetiminin en öncelikli sorununu oluşturmaktadır.

Son yıllarda plan bütünlüğünden ve bilimsellikten uzak büyük projelerin yapılması, su havzalarının yapılaşmanın baskısı altına sokularak yok edilmesi giderek kentsel sorunları büyütüştür. Ayrıca ülkemiz ve dünyamızda insanlığı tehdit eden iklim değişikliği, kontrolsüz ve çarpık yapılaşmayla birleşince kentsel sorunları daha da derinleştiriyor.

Özellikle yeni liberal politikalar ve hızlı nüfus artışları, az gelişmiş ülkelerin kentlerindeki yapılaşmayı kontrol ve denetimi altına alarak, su havzalarını ve orman alanlarını inşaat sektörünün bir arazisi haline getirmiştir. İstanbul ve Ankara gibi kentlerimize bakıldığında yeni liberal politikaların acımasızlığını rahatlıkla görmek mümkün. Bu durum su rezervlerinde önemli ölçüde kayıplara neden oluyor. İstanbul'un imara açılmayan kuzey ormanlarının başına gelenler, kenti, yeni afetlere açık hale getirmiştir. Bu politikalar özellikle rantın yüksek olduğu yerlerde daha fazla gündeme gelmektedir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığının 14 Şubat 2018 Tarihli Su Kirliliği Kontrol Yönetmeliğinde yapmış olduğu değişiklik oldukça dikkat çekicidir. Kanun ve kurallar, sağlanacak rant uğruna sürekli olarak eğilip bükülmektedir. İçme ve kullanma sularını kirlenmeden koruyacak yasaklar kaldırıldı. Bu değişikliklerle artık, su havzalarında maden işletilebilecek, turizm ve sanayi tesisi kurulabilecek. Açıkçası korunması öncelikli olması gereken yer ve bölgeler yapılaşmaya açılmış olacak.

Açıkçası insanların su ihtiyaçlarının karşılanması ve canlı yaşamının devam etmesi için, öncelikle zorunlu ihtiyaçların karşılanması gerekmektedir.



Onuncu Kalkınma Planında belirlenmiş olan öncelikler; içme ve kullanma suyu, hayvanlar ve doğal hayatın ihtiyaçları, tarımsal üretimin korunması, enerji ve sanayinin ihtiyaçları, ticaret ve turizm alanları olarak sıralanmıştır.

Su kaynakları yeterli olmayan ülkemizde bir yandan kaynaklarımızı tüketiyoruz, diğer yandan da kentsel su hizmetleri sunumunda yeni sorunlar yaratıyoruz. Endüstriyel atık suları yeterince arıtıp yeniden kullanmadığımız gibi, çevre ve su kirliliğinin birer aracına dönüştürüyoruz!

Kente getirdiğimiz içme sularını içemiyoruz. Kayıp ve kaçakları yeterli ölçüde önleyemiyoruz. Kullandığımız suları arıtıp yeniden kullanamıyoruz!

Kentlerimiz de yağın yağmur sularını alacak toprak bırakmadığımız için sel ve su baskınları yaşıyoruz. Var olan derelerin üzerini kapatıp su taşkın sahalarını yapılaşmaya açtığımız için, kentlerimizdeki taşkınların nedenini yağın yağmura bağlıyoruz!

Yağmur ve kullanma sularının drenaj sistemleri yağın yağmur sonrası yeterli ölçüde işlevini yerine getiremiyor. Kent merkezleri ve köprü altları göle dönüşüyor. Kentsel yaşam durma noktasına geliyor. Kentte can kayıpları yaşıyor.

Doğamızın fiziksel ve jeolojik yapısına bilim ve bilgi dışı müdahale ediliyor. Her yıl birkaç kentimizde oluşan sel ve su baskınları ciddi ölçüde can ve mal kayıpları yaratıyor. Suçlu yine yağmur! Yağmurun suçlu olduğu açık! Neden yağıyor ki! Yağmur yağmazsa, can kayıpları da olmayacak.

Oysa bir dijital dönüşüm dönemi yaşıyoruz. Bu dönüşüm inşaat sektöründe var olan dinamikleri de değiştiriyor. İnsan ve çevre odaklı yapılaşmanın önemi her geçen gün biraz daha artıyor. Değişen ihtiyaçlar inşaat malzemelerinde ortaya çıkan dönüşümü zorunlu hale getiriyor. Teknik ve teknolojinin kullanılması her geçen gün biraz daha önem kazanıyor.

Denir ki, “matematik bilmeyen ülke ve toplumlarda adalet olmaz”. Ayrıca Matematikle, bilimle, bilgiyle, mühendislik teknolojileriyle yakından ilgilenen bir mesleğin insanlarıyız. Hayatımızın her alanında bilgi, bilgiyi ve aklımızı doğru kullanmaya çalışıyoruz.

Su kurulumuz, yapmış oldukları çalışmalarla, sularımızın korunmasını ve doğru kullanılmasının altını sürekli olarak çiziyorlar. Yeni bilgi ve teknolojilerle ilgili gelişmeleri dikkatle izleyip, kent yönetimi ve kent halkıyla paylaşıyorlar.

Bugün de, kentsel su hizmetleri konferansında olması gereken hizmetlerle birlikte, karşılaşılan sorunların altını çecekler. Çabaları için, çalışmaları için kendilerine çok teşekkür ediyoruz.

İMO Uluslararası 8. Geoteknik Sempozyumu Tamamlandı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına İstanbul Şubesi tarafından Zemin Mekaniği ve Geoteknik Mühendisliği Derneği ile birlikte, 13-15 Kasım 2019 tarihinde düzenlenen İMO Uluslararası 8. Geoteknik Sempozyumu İstanbul Teknik Üniversitesi (İTÜ) Süleyman Demirel Kültür Merkezi'nde gerçekleştirildi.



Sempozyum İMO Başkanı Cemal Gökçe, İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna, Sempozyum Düzenleme Kurulu Başkanı Feyza Çinicioğlu, Kıbrıs İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Gürkan Yağcıoğlu ve Sarıyer Belediye Başkanı Şükrü Genç'in açılış konuşmalarıyla başladı. Açılış konuşmalarının ardından oturumlara geçildi.

Sempozyuma; İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, İMO Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Necati Atıcı, İMO İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna ve yönetim kurulu üyeleri ile çok sayıda üyemiz katıldı.

Sempozyumun Feyza Çinicioğlu tarafından yönetilen ilk oturumunda davetli Konuşmacı Heinz Brandl, Oda Başkanı Cemal Gökçe tarafından yönetilen ikinci oturumda davetli Konuşmacı Ergün Toğrol sunumlarını yaptılar.

Üçüncü oturum öncesi Ceyda Piralı (Piyano), Cenk Atasoy (Keman) tarafından piyano ve keman resitali gerçekleşti. Resitalde Ceyda Piralı'nın bestesi Yeni Aşk, Carlos Gardel'in Por Una Cabeza, Astor Piazzolla'nın Oblivion ve Libertango adlı eserlerine yer verildi.

Sempozyumun 3. oturumu Tuncer Edil tarafından yönetildi. Bu oturumunda Davetli Konuşmacı Antonio Gens sunumunu gerçekleştirdi.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Yaptığı Açılış Konuşması:

İnşaat Mühendisleri Odası mesleğimizi ilgilendiren her konuda Sempozyum, Kongre ve Konferanslar düzenliyor. 46. Dönem Yönetim Kurulumuz; ekonomik zorluklara, ülkemizin içine düşmüş olduğu ekonomik krize rağmen bir dizi etkinlik yapıyor.

2018 yılı içerisinde İstanbul ve Bursa Şubelerimizin Bursa'da yapmış oldukları Beton Kongresi, yine Erzurum ve İstanbul Şubelerimizin Erzurum'da yapmış oldukları Ulaştırma Kongresi; Konya'da Konya Şubemizin yapmış olduğu Çelik Sempozyumu; Ankara Şubemizin düzenlemiş olduğu Köprüler ve Viyadükler Sempozyumu; çeşitli illerimizde bölgesel olarak Ulaştırma Kurulumuzun yapmış olduğu İnşaat Eğitimi Çalıştayları var. Bugün de burada "Uluslararası 8. Geoteknik Sempozyumunu" düzenliyoruz. İstanbul Şubemize, ZMGM'ye, düzenleme, bilim ve danışma kurulumuza çok teşekkür ediyorum.

Dün 12 Kasım 1999 yılında yaşadığımız 7.2 büyüklüğündeki depremin 20. yılıydı. 26 Eylül'de Marmara Denizinde 5.8 büyüklüğünde bir deprem yaşadık. Tüm iletişim kanalları tıkanı, ciddi bir panik oluştu. Anlaşıldı ki önemli kayıplar verdiğimiz 17 Ağustos ve 12 Kasım depremlerinin yıkımlarından fazla bir ders alınmamış. Meslek insanlarını dışlayarak rant odaklı bir politikayla yapı stokunu depreme hazırlamak mümkün değildir.

Ülke toprakları inşaat sektörünün bir arazisi olarak görüldükçe ve mühendislik eksenli bir yapı düzeni kurulmadıkça, deprem güvenli yapı stoku oluşturmak mümkün değildir. Bilimin, bilginin ve mühendisliğin önümüze koymuş olduğu sorumlulukla diyoruz ki; ilgili tüm kurum ve kuruluşların işbirliği yapmaya ihtiyacı var. Birikimimize bu ülkenin ihtiyacı var.

Bugün gelişen ve değişen dünyamızda, kompleks bir hale gelen farklı bilim alanlarının birlikte çalışması kaçınılmazdır. Bu nedenle geoteknik bilim alanının öncelikle ilgisi içinde olan çalışma konularının iyi bilinmesi gerekiyor. Ayrıca imar planlarının hazırlanmasına altlık oluşturacak bölgelerin jeolojik durumuyla ilgili olarak değerlendirme yapılırken, jeoloji ve jeofizik alanının da katkılarını elbette ki almak gerekiyor.

İnşaat mühendisliği alanının ana bilim dallarından biri olan geoteknik, bundan 30-40 yıl önce, zemin mekaniği ve temel inşaatı adıyla eğitim sistemimiz içerisinde yer almıştır. Bugün ise geoteknik bilim dalı olarak inşaat mühendisliği eğitimi içerisinde yer almaktadır.

Ülkemizin İnşaat Mühendisliği alanında en büyük ihtiyaçlarından biri olan "Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği" 1 Ocak 2019 tarihinde yürürlüğe girmiştir. Bu yönetmeliğin, inşaat mühendisliğinin tüm iç disiplinlerini ortaya koyarak hazırlanan bir yönetmelik olduğunu düşünüyoruz. Elbette ki uygulamada ortaya çıkacak eksiklikler düzeltilenektir. Bu nedenle AFAD tarafından 16 Kasım tarihinde Ankara'da bir toplantı düzenlenecek. Yönetmelikle ilgili olarak tartışmalar yapılacaktır. Bu toplantıya Odamız da davet edilmiştir. Arkadaşlarımız gerekli çalışmaları yapıyorlar. Umuyorum ki, Deprem Bina Yönetmeliği Bilimsel esaslardan uzaklaşıp, bazı meslek gruplarının sadece imza atmalarını sağlayacak bir içeriğe dönüşmez. Bu çalışmaları dikkatle izliyoruz.

Ayrıca, Deprem Bina Yönetmeliğinin atıfta bulunduğu "Tasarım Gözetmenliği, Zemin ve Temel Etüdü Uygulama Esaslarının" tümüyle akademisyenler tarafından gerçekleştirilmesinin istenmesini de ol-

dukça tartışmalı bir konu olarak görüyoruz. Profesyonel yaşamı ve Profesyonel Mühendisliği dikkate almayan bir uygulamanın sağlıklı bir şekilde işleme şansı yoktur. Yine Tasarım Gözetmenlerinin tümüyle akademisyenlerden oluşmasını da doğru bulmuyoruz. Ancak hem “Tasarım Gözetmenliği”, hem de “Zemin ve temel etüdü uygulama esasları ve rapor formatı” ile ilgili olarak inşaat mühendisliğinin beraber çalışmakta olduğu ve hesaplarımızda kullandığımız verilerin elde edilmesini sağlayan diğer mühendislik disiplinlerinin, inşaat mühendisliği alanına girme taleplerinin olduğu ve bunun için sürekli bir çalışmanın olduğu da açıktır. Bununla ilgili olarak Odamız tarafından mesleğimizin iç dinamikleri sürekli olarak anlatılmaya çalışılmış, inşaat mühendisliği eğitiminin kapsamı açıklanmıştır.

Inşaat mühendisliği her çeşit inşa işini tasarlayan, koordine eden ve yöneten mühendislik alanıdır. Bu tanımın içine her çeşit yapı ve yapının etkilediği zemin/kaya ortamı girer. Sonuç olarak yapı ve etkilediği zemin/kaya ortamı karşılıklı olarak etkileşim halinde olan ve bir arada bütünü oluşturan kompozit bir sistemdir. Bu sistemin yapı bileşeni hakkında bilgi sahibi olmadan sadece zemin/kaya ortamı hakkında bilgi sahibi olarak zemin-yapı etkileşim sistemini doğru bir şekilde değerlendirebilmek mümkün değildir. Tam bu sebeple inşaat mühendisliği yapılanması içinde geoteknik uzmanlık alanı oluşmuş ve evrensel olarak bu konudaki geçerli ve yetkin bilimsel/mesleki disiplin olarak kabul görmüştür.

Sayın meslektaşlarım,

Tüm mühendislik yapıları temelleri aracılığıyla yüklerini zemine aktarırlar. Ancak zemine aktarılan yüklerin güvenli bir şekilde taşınması ve zeminde oluşabilecek oturmalarında kabul edilebilir sınırlar içinde olması gerekiyor. Bu nedenledir ki her yapı temelinin oturacağı zemin için farklı ve yeterli ölçüde bir zemin etüdünün yapılması gerekiyor. Ayrıca yapı-zemin etkileşiminden kaynaklanabilecek sorunları ve bu sorunların çözüm yollarını ortaya koymak, geoteknik mühendislerinin yetki alanı içinde yer almaktadır.

Her türlü yapının zeminle ilişkisi mutlaka vardır. Okul, hastane, konut, baraj, çeşitli su yapıları, liman, karayolu, demiryolu, köprü, havalimanı, tünel inşaatı, metro olmak üzere, insanların doğal ihtiyaçlarını karşılamak için üretmiş olduğu her türlü mühendislik yapısı ya zemine oturuyor, ya da zeminin içerisinde bulunuyor. Üstyapı ne kadar doğru projelendirilip yapılırsa yapılsın, zeminle ilgili yeterli bir bilgiye sahip değilsek, yapının temeline veya zemin içine gömülü yapılara gelecek toprak basıncını doğru bir şekilde hesaplayamazsak üstyapının güvenli olması düşünülemez. Ayrıca, zeminle ilgili hazırlanan raporlar ne kadar doğru olursa olsun, üst yapı doğru tasarlanıp yapılamıyorsa o yapının güvenli olma şansı yoktur.

Yapıyı güvenli bir şekilde taşıyacak ve zemin oturmalarının güvenli bir şekilde karşılanmasını sağlayacak temel tiplerinin yapılmasına ihtiyaç var. Açıkçası kendi halinde duran doğanın, denge halinde olan gerilme ve şekil değiştirme koşulları, doğaya yapılan yükleme ile nasıl değiştiğinin matematiğini bilmeyenler, inşaat mühendisliği de yapamazlar. Bu durumun belirlenmesi için bir inşaat mühendisi bilgisine ihtiyaç var.

Ülkemizin deprem tehlikesi altında bulunması, geoteknik mühendisliğinin önemini bir kat daha artırıyor. Deprem nedeniyle ortaya çıkan kayıpların azaltılması için toplumun her kesiminin bilinçlendirilmesi gerekiyor. Bu sorumluluk başta Odamıza, akademik çevre ve inşaat mühendisi meslektaşlarımıza düşmektedir. Bir yandan bilim ve teknolojik gelişmelere bakıp yenilikçi teknolojilerin üretilmesine odaklanırken, diğer yandan da inşaat teknolojisinin arkasına saklanılarak yaşanmaz bir hale gelen kentlerimize baktığımızda içimiz karıyor.

Sayın meslektaşlarım,

Bilim ve teknoloji uzun dönemli ekonomik ve toplumsal gelişmenin en önemli unsurlarından biridir. Bilim ve teknoloji politikaları ise bu gelişimin hızını ve yönünü etkilemenin bir aracı olarak karşımıza çıkmaktadır. Dünyamızda ekonomik ve sosyal alanda gelişmiş ülkeler, uzun erimli toplumsal, ekonomik ve siyasi hedefleri ile uyumlu bir bilim ve teknoloji vizyonu geliştiriyorlar. Bu ülkeler Ar-Ge yatırım ve çalışmalarına önem veren ülkelerdir. Robotların ve yapay zekanın giderek hakim hale geldiği dünyamızda, disiplinler arası entegrasyonun giderek önem kazandığını unutmamak gerekiyor.

Ülkemiz için tek stratejik seçenek bilim, teknoloji ve teknolojik yenilikte yetkin olmaktır. Bu yetkinliği kullanarak, gelecek kuşaklara ve toplumun tüm katmanlarına yaşanabilir bir dünya bırakmaktır. Dünyamızdaki rekabet üstünlüğü yarışı ve ortamında bilim, bilgi ve teknoloji üretiminde önde olan ülkeler, gelir paylaşımında da ön sırayı alıyorlar. Aynı zamanda o ülkeler dünyanın yönetiminde söz ve karar sahibi oluyorlar. Bu birikime ve yetkinliğe sahip olmadığımız takdirde, ülkemiz için kabul edilebilir bir gelecek yoktur.

Ülkeler artık sektörlerden daha çok, sektörleri dönüştürecek teknolojilere odaklanıp yatırım yapıyor. Yaşam bilimlerine, malzeme bilimlerine ve bilgi-iletişim teknolojilerine önem veriliyor. Ülkemizi yönetenler, uzun bir süredir üretimi bir yana bırakıp ithalata dayalı tüketimi körükliyorlar. Bu kapsamda inşaat sektörü ile ekonomimizi ayakta tutmaya çalışıyoruz. Ülkemizin sektör değil, teknoloji seçmeye odaklanması gerekiyor.

Ülkemizde yaklaşık olarak 20 milyon mertebesinde konut stoku var. Bunların önemli bir kısmının deprem güvenliği yok. Yapılarımız depremi beklemeden kendi kendisine yıkılıyorlar. Üstelik imar Banısı adı altında getirilen ülkemizin bugüne kadar karşılaşmadığı af, yeni yasal fakat güvenliği olmayan bir yapı stoku ortaya çıkardı. Kaçak yapıların deprem güvenliği yapı sahibinin beyanına bağlandı. Kentlerimizde artık mal ve hizmetlerin kullanım değeri değil, değişim değeri tüm süreçleri yönetip yönlendiriyor. Yapı denetimi ve mühendislik hizmetlerinin belgelendirilmeye dayalı olarak yürütülmesinde gerekli olan yasal düzenlemeler yapılmıyor.

Sayın meslektaşlarım,

2019 yılında inşaat mühendisliği öğrenimi yapan üniversite sayısı 124, bölüm ve program sayısı ise 204 olmuştur. 2016 yılında 12215 öğrenci, 2017 yılında 12142 öğrenci, 2018 yılında 12707 kontenjan, 2019 yılında ise 12344 kontenjan belirlenmiştir. 2019 yılında 7160 öğrenci kayıt yaptırmıştır. 5000 kontenjan boş kalmıştır. 2017 yılında 9017 öğrenci, 2018 yılında ise 9680 öğrenci inşaat mühendisliği diploması almıştır. 2019 yılında ise 10 binden fazla öğrenci aramıza katılmıştır. 40 matematik netinden 1,8'ini, 14 fizik netinden -2,0'ye düşerek, 13 kimya netinden -2,3'e düşerek devlet okullarına girilebiliyor. 300 bininci sırada bulunan bir öğrenci bölüm ve programlara kayıt yaptırabiliyor.

Öğrenci sayısının fazlalığı yanında öğretim kadrolarında da oldukça yetersizlik var. Okulların fiziki şartları uygun değildir. Ayrıca üniversitelerde özgür bir ortamın olmaması öğrencilerin yaratıcı bir düşünceye sahip olmalarını engelliyor. Bilim, bilgi ve teknoloji ancak özgür bir ortamda yükselir.

Sertifika ve yetkinlik belgesinin uygulanmaması nedeniyle düşük kalitede mühendislik hizmeti, haksız rekabeti körüklüyor. Bu koşullar uzmanlaşmayı giderek fakirleştiriyor. Oysa, bilgi üretilerek bilgiye ulaşılır. Adalet dağıtmak üzere kurulan ve eğitim yapan hukuk fakültelerinin 19'unun dekanı hukukçu değil. Bu durum oldukça düşündürücüdür. Dünyada ilk kez zemin mekaniği ve temel inşaatı dersleri modern zemin mekaniğinin kurucusu olarak bilinen Terzaghi tarafından verilmiştir. Ülkemizde yapmış olduğu araştırmaların sonuçlarını 1925 yılında "Zemin Fiziği Temelinde Zemin Mekaniği" isimli kitabıyla ortaya koymuştur. Bu kitap Dünya İnşaat Mühendisleri tarafından modern zemin mekaniğinin kuruluş belgesi olarak kabul edilmiştir. Kendisini saygıyla anıyoruz. Ayrıca Terzaghi'nin çalışmalarını ve yaşamını bir kitap olarak Odamıza ve meslek alanımıza kazandıran Sayın Kemal Özudoğru hocamızı da buradan saygı ve sevgiyle anıyorum.

Bu sempozyum çok fazla emek ve özverinin ürünü olarak ortaya çıkıyor. Çok emek harcadığını, en küçük bir detayın bile gözden kaçırılmayarak üzerinde durulduğunu biliyorum.

Başta düzenleme kurulumuzun başkanı sayın Prof. Dr. Feyza Çinicioğlu olmak üzere tüm düzenleme kurulu üyelerine, Sayın Nusret Suna'nın şahsında İstanbul Şubemizin yönetim kuruluna, bilim ve danışma kuruluna, bildirileriyle sempozyumumuzu zenginleştiren bildiri sahiplerine, maddi ve manevi olarak desteğini esirgemeyen tüm kurum, kuruluş ve kişilere çok teşekkür ediyorum.

Sempozyumun başarılı geçmesini diliyor, tüm katılımcılara sevgi ve saygılarımı sunuyorum.



İMO 8. Çelik Yapılar Sempozyumu Tamamlandı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına Konya Şubesinde düzenlenen 8. Çelik Yapılar Sempozyumu, 24-25-26 Ekim 2019 tarihlerinde KTO Karatay Üniversitesi'nde yapıldı.

Sempozyum İMO Başkanı Cemal Gökçe, Konya Şube Başkanı Süleyman Kamil Akın ve Kıbrıs İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Gürkan Yağcıoğlu'nun açılış konuşmalarıyla başladı.

Açılış konuşmalarının ardından İMO 2. Başkanı Cemal Akça'nın başkanlığında ilk oturum yapıldı. Oturumda Prof. Dr. Farid Abed sunumunu yaptı.

İMO Konya Şube Başkanı Dr. Öğr. Üyesi S. Kamil Akın ve İMO Yön. Kur. Üyesi Necati Atıcı'nın başkanlıklarıyla gerçekleştirilen 2. Oturumda; Prof. Dr. Daniel-Viorel Ungureanu sunumunu yaptı.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Yaptığı Konuşma:

Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım,

İnşaat Mühendisleri Odası adına Konya Şubesinin düzenlemiş olduğu "8. Çelik Yapılar Sempozyumu-na" hoş geldiniz. Tümünüzü sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Bilim, teknoloji ve inşaat mühendisliği alanında ortaya çıkan gelişmeleri izlemek İnşaat Mühendisleri Odasının ilkeleri arasında yer alıyor. Bu kapsamda üniversite sonrası mesleki gelişmeleri ve yeni teknolojileri meslek insanlarıyla buluşturmak önceliklerimiz arasında yer alıyor. Genç araştırmacı ve akademisyenlerin bildirilerini duyurmaları için imkan hazırlıyoruz. Okul sonrası meslek içi eğitim seminerleri ve kurslarıyla alanımızla ilgili kitap, doküman ve benzeri yayınları meslek insanlarının bilgisine sunuyoruz.

Çelik yapı üretimi, betonarme yapı üretimi ile birlikte önemli bir yapı sistemidir. Çelik yapı üretimi her geçen gün kendisine biraz daha fazla yer edinmesine rağmen, ne yazık ki toplam yapı üretimi içerisindeki payı oldukça düşüktür. Çelik malzemesinin yapı üretimi içerisindeki payı artırılmalıdır.

Bu nedenle çelik malzemesinin bileşenleri, özellikleri, tasarımı, çelik yapı teknolojileri, çelik yapıların sürdürülebilirliği ve ekonomisi her zaman Odamızın gündeminde yer alıyor. Taşıyıcı sistem tasarımı bakımından çelik malzemesinin standartlara uygun olarak üretilmesi gerekiyor. Bugün burada yapılan "8. Çelik Yapılar Sempozyumunun", yapı üretim alanında yararlı sonuçlar doğuracağına inanıyoruz.

Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım;

İnsanların güvenli ve sağlıklı yapılarla, sağlıklı bir çevrede yaşamaları en temel insan hakkıdır. Ülkemizde yaşamış olduğumuz orta ölçekli doğa olayları çoğu zaman afete dönüşüyor. Can ve mal kayıpları ortaya çıkıyor. Orta ölçekli bir deprem afete benzer sonuçlar doğuruyor.

26 Eylül tarihinde Marmara Denizi'nde olan 5,8 büyüklüğündeki depremin ortaya çıkardığı sonuçlar, "8. Çelik Yapılar Sempozyumunu" çok daha önemli bir hale getiriyor. İstanbul'da bulunan birçok yapı ile birlikte kamu yapılarının ve okulların hasar görmesi yapı stokumuzun durumunu ortaya koymuştur. Bu nedenle Deprem güvenliği olan yapıların üretilmesi konusu, inşaat mühendislerinin sorumluluğunu daha da artırıyor. Fakat mesleğimizin giderek değersizleştirilmesi, deprem tehlikesi ve riski yüksek olan



ülkemizi, çok daha fazla sorunla karşı karşıya bırakıyor. İnşaat Mühendisliği bölüm ve programlarına ayrılan 12331 kontenjanın, hangi planlamanın sonucuna göre belirlendiği, bu kontenjanların 5.000 kadarının boş kalması, tüm akademik çevre ve YÖK tarafından sorgulanmalıdır. Ayrıca fiziki şartları uygun olmayan, laboratuvarları ve öğretim kadroları oldukça yetersiz yeni bölüm ve programlar açılmamalıdır.

İnşaat Mühendisliği eğitimi yapan birçok bölümde, inşaat mühendisliği uzmanlık lisansına sahip olmayan başka uzmanlık alanları tarafından işgal edilmesi kabul edilemez. Birçok bölümde jeoloji, jeofizik ve maden mühendisleri ve mimarlar tarafından dersler veriliyor. Birçok bölümde İnşaat mühendisliği kökenli öğretim üyesi yoktur.

Birçok bölümde bir öğretim üyesine 125 öğrenciden fazla öğrenci düşmektedir. Oysa bir öğretim üyesine 25 öğrenci düşmelidir. Bir öğretim üyesi birçok yerde üç derse girmektedir. Öğrenciler, yeterli ölçüde staj yapamadıkları gibi, bugün kriz nedeniyle öğrenciler staj yerleri bile bulamıyorlar.

Bugün ülkemizde yapı denetim konusu oldukça sorunlu. Diplomaya dayalı bir denetim sistemi var. Mesleki yetkinlik, mesleki etik ve ahlak konusu sertifikalı değilse; doğru ve yeterli bir denetimin yapılması mümkün değildir. Denetim hizmetlerini yapacak olan Yapı Denetim Kuruluşlarının elektronik sistemle seçilmesi sorunu çözmez. Meslek Odalarının özne olmadığı ve yetkinlik belgesi vermedikleri bir yapı denetim sisteminin sorunları çözme şansı yoktur.

Sayın Konuklar Sevgili Meslektaşlarım,

Bilindiği gibi 17 Ağustos 1999 Gölcük merkezli deprem önemli ölçüde can ve mal kayıpları ortaya çıkarmıştı. Ülkemizin her köşesi ve her aile bu depremden etkilenmiştir. Bu depremin; "Güvenli Yapı Üretimi ve Sağlıklı Bir Çevre Yaratılması" bakımından, bir "MLAT" olması gerektiği büyük ölçüde kabul görmüş, teorik düzeyde birçok çalışmalar yapılmıştır. İstanbul Belediyesi dört Üniversitemize İstanbul Deprem Master Planı (İDMP) hazırlatmıştır. 2004 yılında "1. Deprem Şurası", 2009 yılında "Kentleşme Şurası" yapılmış olmasına rağmen bu bilgilerin önemli bir kısmı raflarda kalmıştır. Birçok olayda olduğu gibi deprem konusunu da sürekli olarak unutmuşuzdur. Ta ki yeni bir deprem yaşayana kadar...

23 Ekim ve 9 Kasım 2011 tarihlerinde yaşadığımız "VAN" depremi yıkımı, deprem afetini yeniden ülkemizin gündemine sokmuştur. Ne yazık ki kontrol edilmeyen ve denetimsiz bir yapılaşma anlayışı inşaat sektörüne hakim olmuştur. Ülkemizin ve kentlerimizin toprakları "inşaat sektörünün bir arazisi" olarak görülmüştür. Van depremiyle ortaya çıkan can ve mal kayıpları, "Ülkemizin Deprem Gerçeği ve Kentleşme" konusunu yeniden gündeme getirmiştir. TBMM "Deprem İnceleme ve Araştırma Komisyonunun" talebi üzerine hazırladığımız raporu, komisyona verdiğimiz gibi; TBMM Komisyonuna bir sunum yapılmıştır. Bu duruma rağmen gerekli önlemler alınmamıştır. Kentlerimiz yaşanmaz bir duruma geldikten sonra Sayın Cumhurbaşkanı, "Kentlerimizi mahvettik hepimiz suçluyuz" demiştir.

Açıkçası ormanların, su havzalarının ve meraların aşırı tüketilmesi ülkemizi ve kentlerimizi yeni afetlerle karşı karşıya bırakmıştır. Ekolojik bozulma artmış, su kaynakları aşırı bir şekilde tüketildiği için kirlilik artmıştır. İnsanlarla birlikte tüm canlı yaşamı yeni tehlikelerle yeni afetlerle karşı karşıya kalmıştır.

Oysa bugün bile bütünlüklü bir planlama, denetleme ve uygulama alanında ciddi sorunlarımız var. Bütünlüklü bir bakış açısına sahip değiliz. Kentlerimizdeki uygulamalar sadece mülkiyet esasına dayalı olarak yapılıyor. 2018 yılında çıkarılan "İmar Barışı" yasası mülkiyet ilişkilerinin dışına çıkmıştır. Tümüyü kaçak olan ve su havzaları, orman alanları ve meralar üzerine yapılan yapılar affedilmiştir. Bu yapıların mühendislik hizmeti görmemesi dikkate alınmamıştır. Yapıların deprem güvenliği yapı sahibinin beyanına bağlı olarak affedilmiştir.

Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım;

Geleceğin kentleriyle ilgili olarak stratejik planlar oluşturmak için yüksek bir öngörüye ihtiyaç var. Bu durum bilgili olmayı, kentleşme bilimine uygun kararların ortaya konulup bu kararların uygulanmasını zorunlu görür. Günübürlük kararlarla, oy kaygısı ve parmak hesabına dayanılarak oluşturulan parsel bazında imar değişiklikleriyle yapılamaz.

Dijital dönüşüm, inşaat sektöründe var olan dinamikleri değiştiriyor. İnsan ve çevre odaklı yapılaşma-



nın önemi her geçen gün önem kazanıyor. Değişen ihtiyaçlar inşaat malzemelerinde dönüşümü zorunlu kılıyor.

Bugün 4.0 sanayi devrimini yaşıyoruz. Sanayi devriminin birincisi su ve buhar gücüne dayalı mekanik üretim sistemlerinin ortaya çıkmasıyla başlamıştır. İkinci sanayi devrimi elektrikli üretime geçmekle ortaya çıkmıştır. 3. sanayi devrimi ise bilgi teknolojileri ile şekillenmiştir. Bugün, nesnelerin ve hizmetlerin internetine dayalı olarak gelişen, çapraz olduğu kadar iç örgütsel hizmetler sunan Endüstri 4.0 devrimi ise; verimli, daha az maliyetli ve esnek bir üretim modelini yaşamımızın içine sokmuştur.

Bugün iletişim, tarihin hiçbir döneminde yaşanmadığı kadar yoğun yaşanıyor. Bu gelişmeler bizleri ve inşaat sektörünü önemli ölçüde etkiliyor. Daha da etkileyecek. Açıklıkla ifade etmem gerekir ki yenilikçi bilgi teknolojileri iş yapma biçimlerini de değiştirecek.

Son olarak altını çizmem gereken bir konu var. Denir ki, "matematik bilmeyen ülke ve toplumlarda adalet olmaz". Ayrıca Matematikle, bilimle, bilgiyle, mühendislik teknolojileriyle yakından ilgilenen bir mesleğin insanlarıyız. Hayatımızın her alanında bilimi, bilgiyi ve aklımızı doğru kullanmamız gerekiyor.

"8. Çelik Yapılar Sempozyumunu" Odamız adına düzenleyen Konya Şubemizin başkan ve yöneticilerini kutluyorum. Düzenleme, bilim ve danışma kurulumuza, bilgi ve çalışmalarını bizlerle paylaşarak Sempozyuma bildirileriyle katılan akademisyen ve profesyonel hizmet üreten meslektaşlarıma, ortalıkta görünmeden çalışmalara katkı sağlayan, işin mutfağını oluşturan çalışma arkadaşlarımıza teşekkür ediyorum. Ayrıca Sempozyumumuza maddi ve manevi destek veren tüm kişi, kurum ve kuruluşlara çok teşekkür ediyorum. Sempozyumun başarılı geçmesini diliyorum.

İMO 4. Köprüler ve Viyadükler Sempozyumu Tamamlandı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına Ankara Şubesi tarafından bu yıl Mart ayında kaybettiğimiz Önceki Dönem Oda Başkanlarından Hilmi Yüncü anısına düzenlenen 4. Köprüler ve Viyadükler Sempozyumu, 1-2 Kasım 2019 tarihlerinde İMO KKM'de yapıldı.

Sempozyum, İMO Başkanı Cemal Gökçe, İMO Ankara Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Selim Tulumtaş ve Türkiye Köprü ve İnşaat Cemiyeti Yönetim Kurulu Başkanı Alp Caner'in konuşmalarıyla başladı.

Açılış konuşmalarının ardından İMO Ankara Şubesi Yayın Birimi tarafından hazırlanan Hilmi Yüncü Belgeseli gösterildi.

Sempozyumun açılış sunumları ise Sempozyum Düzenleme Kurulu Başkanı Erhan Karaesmen ve Cem Yalçın tarafından yapıldı.



Katılımcılar tarafından hazırlanan 32 sözlü sunum ve 4 poster sunum paralel olarak İMO KKM Teoman Öztürk ve İMO KKM Rüştü Özal salonlarında gerçekleştirildi. Sempozyumda, ayrıca, çağrılı konuşmacı Murat Dicleli tarafından "Türkiye Deprem Yalıtımlı Köprü Tasarımı Taslak Şartnamesi ve ASSHTO ve EN 15129 Şartnameleri ile Karşılaştırılması", çağrılı konuşmacılar Yılmaz Akkaya ve Mehmet Ali Taşdemir tarafından "Köprü ve Viyadük Projelerinde Servis Ömrü İlkesine Dayalı Beton Tasarımı ve Kalite Denetimi" ve çağrılı konuşmacı Nejat Bayülke tarafından "Kuzey Ankara Projesi Viyadük-1 (Kemer Köprü Projesi ve Yapımı)" sunumları yapıldı.

Yönlendiriciliğini Erhan Karaesmen'in yaptığı "Sempozyum Değerlendirme Oturumu"nun ardından sempozyum sona erdi.

Sempozyuma; İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, İMO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı, Halim Karan, Serap Dedeoğlu, Ceylan Özkul ve Dilek Bekiroğlu, Ankara Şube Başkanı Selim Tulumtaş ve Yönetim Kurulu Üyeleri ile çok sayıda üyemiz katıldı.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Yapmış Olduğu Konuşma:

Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım,

İnşaat Mühendisleri Odası adına Ankara Şubesinin düzenlemiş olduğu "4.Köprüler Viyadükler Sempozyumuna" hoş geldiniz. Tümünüzü sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Çok hızlı değişen bir dijital dönüşüm dönemi yaşıyoruz. Bu dönüşüm inşaat sektöründe var olan dinamikleri değiştiriyor. İnsan ve çevre odaklı yapılaşmanın önemi her geçen gün biraz daha artıyor. Değişen ihtiyaçlar inşaat malzemelerinde ortaya çıkan dönüşümü de zorunlu hale getiriyor.

Bugün 4.0 sanayi devrimini yaşıyoruz. Sanayi devriminin birincisi su ve buhar gücüne dayalı mekanik üretim sistemlerinin ortaya çıkmasıyla başlamıştır. İkinci sanayi devrimi elektrikli üretime geçmekle ortaya çıkmıştır. 3. sanayi devrimi ise bilgi teknolojileri ile şekillenmiştir. Bugün, nesnelerin ve hizmetlerin internetine dayalı olarak gelişen, çapraz olduğu kadar iç örgütsel hizmetler sunan Endüstri 4.0 devrimi ise; verimli, daha az maliyetli ve esnek bir üretim modelini yaşamımızın içine sokmuştur.

Denir ki, "matematik bilmeyen ülke ve toplumlarda adalet olmaz". Ayrıca Matematikle, bilimle, bilgiyle, mühendislik teknolojileriyle yakından ilgilenen bir mesleğin insanlarıyız. Hayatımızın her alanında bilgiyi, bilgisi ve aklımızı doğru kullanmaya çalışıyoruz.

Bugün "4.Köprüler Viyadükler Sempozyumunu" yapıyoruz. Meslektaşımız ve Oda başkanımız Hilmi Yüncü adına düzenliyoruz bu sempozyumu. "Matematik bilmeyen ülke ve toplumlarda adalet olmaz" derken Hilmi Yüncü'yü anımsamamak olmaz.

Hilmi arkadaşımız analitik düşünceye sahip iyi bir mühendisti. Mesleğimizle ilgili olarak yurt içi ve yurt dışı yayınları izler, kendisini sürekli olarak geliştirmeye çalışırdı. Güzel konuşurdu. Konuşmasının her zaman bir iç tutarlığı vardı. Her türlü gericiğe ve üniversite özerkliğinin ortadan kaldırılmasına karşı çıkardı. İyi bir mühendis, iyi bir meslek insanı olmaya çalışırdı. Mesleğimizin etik kurallarına ve mühendislerin sahip olması gereken ahlaki her zaman önemser ve dillendirirdi. Doğanın ve emeğin sömürülmesinin karşısında yer alırdı.

Mesleğimizin gelişmesi ve ülkemizin demokratikleşmesi için mücadele arkadaşlığı yaptık. Daha aydınlık ve mutlu insanların yaşadığı bir Türkiye için uzun yollar yürüdük. Çok erken yaşta aramızdan ayrıldı. Kendisini sevgi ve saygıyla anıyorum.

Sayın Konuklar Sevgili Meslektaşlarım

İnşaat Mühendisliği Mesleği, basit ve ilkel sayılabilecek alet ve araçlarla üretilen yapılardan, gelişmiş teknolojilerle üretilen daha nitelikli ve karmaşık yapıların üretilmesini sağlamıştır. Üretilen köprü ve viyadüklerle ülkemiz ve dünyanın çeşitli kentleri birleştirildiği için kentler, daha rahat gezilip görülebiliyor. Köprü ve viyadükler, ekonomik gelişmelerin önemli birer araçları oluyorlar. Kentler arası ticari ilişkiler artıyor, insanın sosyalleşmesinin birer parçası oluyorlar.

İhtiyaç, "yeni buluşların anasıdır" diye bir söz vardır. Doğamızda bulunan fiziksel olayların zenginliği, ulaşım ile ilgili yeni bilgilerin yeni teknolojilerin ve yeni ulaşım sistemlerinin keşfedilmesini sağlıyor. Köprü ve viyadükler her zaman olmasa da, yolları kısaltıyor insan yaşamını daha konforlu bir hale getiriyor. Yolcu ve yük taşımacılığına duyulan ihtiyaç her geçen gün biraz daha artıyor. İnşaat mühendisliği mesleği, doğada yaşanan fiziksel olayların ortaya çıkardığı sorunları, insanın güvenliği doğrultusunda çöz-



mece çalışıyor. Sadece fiziksel sorunları değil, teknolojik gelişmelerden kaynaklanabilecek sorunları da çözmesi gerekiyor.

Bir yerleşim yerinde, bir kentte, ulaşım alt yapısı başta olmak üzere hangi alt yapı sistem ve araçlarının-köprü ve viyadük gibi-bulunması sadece mühendislik bilimi ve teknolojisinin gelişmesiyle de ilgili değildir. Mühendislik bilimi ve teknolojisindeki gelişmeler, kent halkının önüne yeni olanaklar getirmiş olabilir. Bu olanakların kullanılması kapsamlı bir araştırma ve incelemeyi gerektirir. İlgili sistem ve araçların yapılması fayda-zarar ilişkisi araştırılarak sağlanabilir. Bu nedenle Çanakkale

Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, 1.2.3.Boğaz Köprülerine dikkat çekmek isterim.

Köprülerin tarihi oldukça eskidir. Geçmişte sadece vadileri ve akarsuları geçmek için yapılan köprüler, bugün çok önemli mühendislik ve sanat yapıları olarak karşımıza çıkmaktadır. Bilim ve teknolojide ortaya çıkan gelişmeler, geçmişte imkansız gibi görülen yerlere köprü ve viyadüklerin yapılmasını oldukça kolaylaştırmıştır. İnşaat mühendisleri toplumun önlerine koymuş olduğu beklentileri en güvenli şekilde karşılamak durumundadır. Bir yandan ihtiyaç temelli olması gereken köprü ve viyadükleri yaparken, bir yandan da geçmişten günümüze kadar gelen ve sanatsal değeri olan köprüleri onarıp güçlendirmek gerekiyor.

İşte Odamızın Ankara Şubesi tarafından yapılan “4.Köprü Viyadükler Sempozyumu”nda sunulacak olan yeni bildiriler, mesleğimizin gelişmesini sağladığı gibi, toplumumuzun önüne yeni olanaklar da koymaktadır. Yeni teknolojiler, yeni yapım teknikleri gibi bilgilerle engellerin aşılmasına, yolların birleşmesine katkı sağlayacaklar.

Betonarme, çelik ve başka malzemelerle yapılacak olan köprü ve viyadüklerle ilgili yeni bilgilerin öğrenilmesidir amacımız. Özellikle genç akademisyen ve profesyonel inşaat mühendislerinin çalışmalarını geniş bir çevreye tanıtmak ve kullanılmasını sağlamaktır.

Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım;

26 Eylül tarihinde Marmara Denizi’nde olan 5,8 büyüklüğündeki depremin ortaya çıkardığı sonuçlar, güvenli yapı kavramını çok daha önemli bir hale getirmiştir. İstanbul’da bulunan birçok yapı ile birlikte kamu yapılarının ve okulların hasar görmesi yapı stokumuzun durumunun hiçte iç acısı olmadığını bir kez daha gözler önüne sermiştir. Bu nedenle deprem güvenliği olan yapıların üretilmesi konusu, inşaat mühendislerinin sorumluluğunu daha da artırmıştır. Fakat mesleğimizin giderek değersizleşmesi deprem tehlikesi ve riski yüksek olan ülkemizi, çok daha fazla sorunla karşı karşıya bırakmıştır.

17 Ağustos 1999 tarihinde büyük bir deprem yaşamamıza rağmen, yapı denetim konusu halen sağlıklı bir şekilde işlemiyor. Diplomaya dayalı bir denetim sistemi var. Mesleki yetkinlik, mesleki etik ve ahlak konusu sertifikalı değilse; doğru ve yeterli bir denetimin yapılması mümkün değildir. Denetim hizmetlerini yapacak olan Yapı Denetim Kuruluşlarının elektronik sistemle seçilmesi sorunu çözmez. Meslek Odalarının özne olmadığı bir yapı denetim sisteminin sorunları çözme şansı yoktur.

Sayın Konuklar Sevgili Meslektaşlarım,

23 Ekim ve 9 Kasım 2011 tarihlerinde yaşadığımız “VAN” depremlerinin ortaya çıkardığı yıkımlar, deprem afetini yeniden ülkemizin gündemine sokmuştur. Ne yazık ki kontrol edilmeyen ve denetimsiz bir yapılaşma anlayışı inşaat sektörüne hakim olmuştur. Ülkemizin ve kentlerimizin toprakları “inşaat sektörünün bir arazisi” olarak görülmüştür.

Yapılmaması gereken yerlere yollar ve köprüler yapılmıştır. Açıkçası ormanların, su havzalarının ve mezarların aşırı tüketilmesi ülkemizi ve kentlerimizi yeni afetlerle karşı karşıya bırakmıştır. Ekolojik bozulma büyümüş, su kaynakları aşırı bir şekilde tüketildiği için kirlilik artmıştır. İnsanlarla birlikte tüm canlı yaşamı yeni tehlikelerle yeni afetlerle karşı karşıya kalmıştır.

Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım;

Ayrıca Matematikle, bilimle, bilgiyle, mühendislik teknolojileriyle yakından ilgilenen bir mesleğin insanlarıyız. Hayatımızın her alanında bilimi, bilgiyi ve aklımızı doğru kullanmamız gerekiyor.

"4.Köprü Viyadükler Sempozyumunu" Odamız adına düzenleyen Ankara Şubemizin başkan ve yöneticilerini kutluyorum.

Düzenleme, bilim ve danışma kurulumuza, bilgi ve çalışmalarını bizlerle paylaşarak Sempozyuma bildirileriyle katılan akademisyen ve profesyonel hizmet üreten meslektaşlarıma, ortalıkta görünmeden çalışmalara katkı sağlayan, işin mutfağını oluşturan çalışma arkadaşlarımıza teşekkür ediyorum. Ayrıca Sempozyumumuza maddi ve manevi destek veren tüm kişi, kurum ve kuruluşlara çok teşekkür ediyorum. Sempozyumun başarılı geçmesini diliyorum.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası

13. Ulaştırma Kongresi Tamamlandı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına Erzurum ve İstanbul Şubeleri tarafından Prof. Dr. Aydın Erel anısına düzenlenen Ulaştırma Kongresi, 10-11-12 Ekim 2019 tarihlerinde Erzurum'da gerçekleştirildi.

"Yaşanabilir Kentler İçin Kent - Ulaştırma Birlikteliğinin Uyumlu Gelişiminin Yönetimi" temalı kongrede, 3 gün boyunca 8 oturum, 4 çağrılı konuşmacı, 31 bildiri, 2 poster bildiri ve konuyla ilgili güncel bilgi ve araştırmalar paylaşıldı.

Oldukça verimli geçen kongreye Odamızın pek çok şubesinden katılım oldu. Kongrede, Erzurum Şube Başkanı Ahmet Tortum, İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna, Kongre Düzenleme Kurulu Başkanı Güngör Evren ve Oda Başkanı Cemal Gökçe birer konuşma yaptılar. Açılış konuşmalarının ardından yoğun programlı kongre oturumlarına geçildi.

Kongrede, Prof. Dr. Aydın Erel etkinliği kapsamında İsmail Şahin, " Ben bu trene binmem, sevdiklerimi de bindirmem" ardından Mustafa Barışcan Akbelen " Neden Beton Yollar?" başlıklı sunum gerçekleştirdi.

İMO Başkanı Cemal Gökçe ile beraber Serhan Tanyel'in oturum başkanlığını yaptığı ilk oturumda çağrılı konuşmacı Haluk Gerçek "Yaşanabilir Kentler İçin Kent ve Ulaştırma Politikaları" konulu bir sunum yaptı. Düzenleme Kurulu Başkanı Güngör Evren ve Halim Ceylan başkanlığında çağrılı konuşmacı Abdulgafur Yeniay ve Burçak Pirim "Erzurum Ulaşımının Mevcut Durumu" başlığında ikinci oturum gerçekleştirildi. İlk gün iki oturumla tamamlandı.

Dört oturumun yer aldığı ikinci gün ise İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna ile Soner Haldenbilen başkanlığında çağrılı konuşmacı İsmail Hakkı Acar "Kentiçi Ulaşımına Farklı Yaklaşan Fark Yaratan Belediye Başkanları" sunumunu gerçekleştirdi. Bu oturumun ardından Atakan Aksoy ile Murat Serdar Kırçıl başkanlığında oturumlar gerçekleştirildi.



İMO Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem ile İMO Erzurum Şube Başkanı Ahmet Tortum başkanlığını yaptığı oturumda, çağrılı konuşmacı Nadir Yayla'nın "Ülkemizde Ülke ve Kentler Düzeyinde Ulaştırma Yatırımlarına Karar Verme Süreci Hakkında Görüş Ve Öneriler" başlıklı sunumu yer aldı. İkinci günün son oturumunda ise İMO 2. Başkanı Cemal Akça ile Ergun Gedizlioğlu başkanlığında sunulan dört bildiri ile ikinci gün tamamlandı.

Kongrenin üçüncü günü Ahmet Atalay ve Ilgın Gökaşar'ın başkanlığında çağrılı konuşmacı Ergun Gedizlioğlu "Kentçi Ulaşım Yönetimi: Doğru Tasarım ve Etkin Kullanma" başlıklı sunum gerçekleştirdi. Ardından Yaşın Arslanoğlu ve Selim Dünder başkanlığında üç bildiri sunuldu.

Kongrenin üçüncü ve son günü, iki oturumun ardından İsmail Şahin yönetiminde İstanbul, Bursa, Samsun ve Eskişehir şubeleri ulaştırma politikaları çalıştaylarının sonuç bildirgeleri sunuldu.

Daha sonra İMO Başkanı Cemal Gökçe, Düzenleme Kurulu Başkanı Güngör Evren ve Ergun Gedizlioğlu tarafından gerçekleştirilen forum ile 13. Ulaştırma Kongresi tamamlandı.

Kongreye; İMO Başkanı Cemal Gökçe, Yönetim Kurulu 2. Başkanı Cemal Akça, Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya ve Necati Atıcı, Denetleme Kurulu Üyesi İnci Şentuna, Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı, İMO Erzurum Şube Başkanı Ahmet Tortum, İMO İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna, İMO Aydın Şube Başkanı Hasan Gürkan Yenipazarlı, İMO Bursa Şube Başkanı Mustafa Albayrak, İMO Manisa Şube Başkanı Fethi Nazım Obüs, İMO Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü, İMO Tekirdağ Şube Başkanı Adem Bakır, İMO Trabzon Şube Başkanı Muzaffer Aydın, Atatürk Üniversitesi Dekan Yardımcısı ve İnşaat Mühendisliği Eğitim Kurulu Üyesi Ahmet Ferhat Bingöl ve Şube Yönetim Kurulu Üyeleri ile başta Atatürk Üniversitesi ve Erzurum Büyükşehir Belediyesi olmak üzere bir çok kamu kurum ve kuruluşu ile çok sayıda üyemiz ve genç-İMO üyesinin katılımıyla gerçekleşti.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Yaptığı Konuşma:

Sayın konuklar, sayın meslektaşlarım, düzenleme ve bilim kurulumuzun değerli üyeleri; tümünüzü sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Bugün burada Erzurum ve İstanbul Şubelerimizin Odamız adına birlikte düzenledikleri 13.Ulaştırma Kongresi'ni yapıyoruz.

Bu kongreyi Erzurum ve İstanbul Şubelerimiz, Prof. Dr. Aydın Erel adına yapıyorlar. Sayın Erel her koşulda düşüncesini ifade eden önemli bir bilim insanıdır. Kendisini yakından tanımış olmaktan ve bu kongreyi onun adına yapıyor olmaktan da büyük bir mutluluk duyuyorum. Ne yazık ki kendisini çok genç yaşta kaybettik. Birçok insanın cesaret bile edemediği konuları, özellikle ulaştırma da demir yolu ulaştırmasını ve sorunlarını dile getirmiş olması, bilimsel etiğin ve bilimsel ahlakın ne kadar önemli bir konu olduğunu da ortaya koymuştur. Aydın Hoca testi kırıldıktan sonra değil, testi kırılmadan önce konuşurdu.

Pamukova'da 35 insanımızın yaşamını yitirdiği Hızlandırılmış Tren seferleri başlatılınca, "ben bu trene binmem" diyecek kadar konusuna hakim olan ve ilgilileri uyarmaktan geri durmayan birkaç insandan biriydi. Biraz sonra öğrencisi İsmail Şahin Hocamız Aydın Hocayı yakından tanıttak. Onu sevgi ve saygıyla anıyorum.

Sayın katılımcılar, sayın meslektaşlarım;

İnşaat mühendisliği mesleği, basit ve ilkel sayılabilecek alet ve araçlarla üretilen yapılardan, gelişmiş teknolojilerle üretilen daha nitelikli ve karmaşık yapılara geçişi sağlamıştır. Ulaşım sistem ve teknolojileri giderek gelişmiş ve çeşitlenmiştir. Bugün dünya daha çok gezilip görülüyor. Ülkeler arası ve kentler arası ticari ilişkiler giderek artıyor. Dünyanın en ücra yerleri tanınır hale geliyor. Bu durum gözlerimizi ulaştırma sistemlerine çeviriyor. Yolcu ve yük taşımacılığına duyulan ihtiyaç her geçen gün biraz daha artıyor. İnşaat mühendisliği mesleği, doğada yaşanan fiziksel olayların ortaya çıkardığı sorunları, insanın güvenliği doğrultusunda çözmeye çalışıyor. Sadece fiziksel sorunları değil, teknolojik gelişmelerden kaynaklanabilecek sorunları da çözmesi gerekiyor.

Bugün dünyamızda enerji verimliliğinin artmasına ve çeşitlenmesine yönelik adımlar atılmasına rağmen, fosil içerikli akaryakıt kullanımı büyük ölçüde devam ediyor. Bu kapsamda artan ulaşım çeşidi ve sayısı sera gazı salınımını artırıyor. Hava kirliliği ve çevre sorunu, kent ve insan yaşamını her geçen gün biraz daha fazla tehdit ediyor.

Denebilir ki bir ülke ve kentler de yaşayan halkın yaşam kalitesini kolaylaştırmak gerekiyor. Sağlıklı bir

şekilde yaşamalarını ve bir yerden diğer bir yere erişimlerini sağlamak için ihtiyaç duyulan her türlü hizmetin üretilmesi gerekir. Altyapı olarak adlandırdığımız bu hizmetlerden biri de ulaşım hizmetlerini sağlayacak olan ulaşım altyapılarıdır.

İhtiyaç, yeni buluşların anasıdır diye bir söz var. Doğada bulunan fiziksel olayların zenginliği, ulaşım ile ilgili yeni bilgilerin, yeni teknolojilerin ve yeni ulaşım sistemlerinin keşfedilmesini sağlamıştır. Eski çağların altyapısı yol, içme suyu, kanalizasyon ve amfi tiyatro iken; bugün demiryollarında tren, tramvay ve metro gibi raylı sistemler yapılmıştır. Büyük havaalanları, büyük açıklıklı köprüler yapılmıştır. Suların üstü ulaşım için yetmemiş, suların altında ulaşım yolu olarak kullanılmıştır. Haberleşme altyapısı yeryüzünden uzaya taşınmıştır.

Bilimsel ve teknolojik gelişmeler, kentsel altyapıların ve ulaşım sistemlerinin elektro-mekanik sistemlerle desteklenen yapılar haline gelmesi, altyapı götürülmesi imkansız gibi görülen yerlere bile ulaşım altyapısı götürülmesini sağlamıştır. Bu tür gelişmeler altyapı ile kent planlaması arasındaki bütünlüğü bozarak ayrışmaya neden olmuştur. Ayrıca yerleşilmesi imkansız gibi görülen yerlere altyapı sistemlerinin yapılabilmesi kent yönetimlerini zorlayan ve kaynak kullanımını adaletsiz bir yöne kaydıran sonuçlar yaratmıştır.

Sayın Konuklar, Sayın Meslektaşlarım;

Bir yerleşim yerinde, bir kent de, ulaşım altyapısı başta olmak üzere hangi altyapı sistemlerinin bulunması sadece mühendislik bilimi ve teknolojisinin gelişmesiyle ilgili değildir. Mühendislik bilimi ve teknolojisindeki gelişmeler, kent halkının ve kent yönetiminin önüne yeni olanaklar getirmiş olabilir. Bu olanakların kullanılması ancak kapsamlı bir araştırma ve inceleme ile mümkün olur. Kent yönetimleri eşitlikçi ve adaletli olmalıdır. Kaynaklar doğru kullanılmalıdır.

Açıkçası kent merkezlerinden kent dışına doğru sürdürülen taşınma ve yeni konut alanlarının açılması, yeni altyapı ve ulaşım yatırımlarının yapılmasını gündeme getiriyor. İşyeri-konut arası kent içi yolculukların artmasına neden oluyor. Bu durum kent planlarının bütünlüğü ile kent planları ve altyapısı arasındaki bütünlüğü bozuyor. Kent ve ülke kaynaklarının doğru ve adaletli bir şekilde kullanılmasını engelliyor. Oysa genel olarak altyapı özel olarak ulaşım yatırımlarının kapsamlı bir araştırmaya ve planlamaya ihtiyacı var. Altyapı yatırımlarının kamusal bir özelliği var. Bu nedenle ulaşım ve altyapı yatırımlarının her koşulda kamu yararı sağlamaları gerekir.

Ulaşım konusu aynı zamanda bir arazi kullanım konusudur. Ulaşım altyapılarının bulunmuş olduğu bölgeler nüfusu çeker, o bölgeler yapılaşır. Geçmiş yıllarda bir yerleşmeyi ilgi odağı haline getiren coğrafi üstünlüklerdi. Günümüzde ise tarihsel birikimin sağladığı altyapı hizmetlerinin çeşitliliği ve miktarı çekim merkezi olarak şekilleniyor.

Karayolu, demiryolu, denizyolu, bisiklet kullanımı, boru hatları ve yaya ulaşımındaki gelişmeler ve yenilikler, gündeme getiriliyor. Lojistik konusuna ilişkin değerlendirmeler yapılıyor. Karayoluna bağlı ulaşım sistemi egemenliğinin sürdüğü bir ortamda, doğal olarak trafik kazaları, trafik tıkanıklığı, sinyalizasyon ve üst yapı sorunları ve çözüm yolları da tartışılıyor. Küçük ve orta boy kentlerimizde çalıştaylar yapılıyor.

Ulaştırma ve trafik sorununun sadece büyük kentlerle ilgili olmadığına dikkat çekiyoruz. Bugün Erzurum'da 13.Ulaştırma Kongresini yapıyoruz. Bursa, İstanbul, Samsun ve Eskişehir'de çalıştay yaparak ulaştırma ve trafik sorunlarına yönelik olarak farkındalık yaratmaya çalışıyoruz.

Ulaştırma konusu hayatımızın ve mesleğimizin önemli bir parçasını oluşturuyor. Arazi ve kent planlamasının bir türeği olarak ulaştırma konusu merkezi ve yerel yönetimlerin, Meslek Odalarının ve kentlerde yaşayan her insanın öncelikleri arasında yer alıyor. Zamanın doğru yönetilmesi değerler sistemine bağlı olarak her koşulda önemini koruyor. Ulaşım konusu sadece ulaşım ile açıklanamaz. Toplumsal gelişmenin mekânsal okumayla anlam kazanacağını bilmek gerekiyor. Ulaştırmanın birinci mekanımız olan çevreyle birlikte ele alınması gerekiyor. Bu nedenle ulaştırmayı çalıştığımız iş yerleri, okuduğumuz okullar, oturduğumuz konutlar, gittiğimiz hastaneler, spor tesisleri ve tüm yapıları alanlarla birlikte ele almak gerekiyor.



Tüm yaşam alanlarını erişebilirlik, sürdürülebilirlik, kültürel miras, eko sistem ve çevre duyarlılığı ile birlikte, bir plan bütünlüğü içinde ele alıp değerlendirmek gerekiyor.

Dünyamızı ve çevremizi anlamanın ve yorumlamanın yolu yüksek bir öngörüye sahip olmaktır. Yaptığımız ve yapacağımız toplantılarla böylesi bir öngörüğü ortaya koyabilirsek, yaşadığımız çevre ile bilgimizin mekânsal ilişkisini bir bütün olarak kavramak mümkün olabilir.

Özellikle İstanbul'da araç sayısı arttıkça yol ağının genişletilmesi ve yeni yolların yapılması gündeme gelmiştir. Ayrıca İstanbul'un iki yakası arasındaki geçişi sağlamak için karayolu ulaşımına bağlı olarak İstanbul köprüler tuzağına düşürülmüştür. Boğaz köprülerine, sayısız alt ve üst geçitlere, kavşak ve tünellere rağmen İstanbul'un ulaşım ve trafik sorunu çözilememiştir.

Büyük kentlerde sanayinin de etkisiyle artan göç ve nüfus yoğunluğu, kaçak ve çarpık bir yapılaşmayı ortaya çıkarıyor.

Bu durum yeni bir ulaşım ve altyapı sorunu yaratıyor. Kentsel alanın giderek büyümesi kent içi ulaşım maliyetlerini artırıyor. İstanbul gibi kentlerde kent içi ulaşım süresi kentler arası ulaşım süresinden daha fazla zaman alıyor. Mesafeler uzadıkça ulaşım maliyetleri artırıyor. Ulaşımındaki kalite ve verimlilik azalıyor.

Sosyal ve mekânsal bakımdan daha belirleyici hale gelen kentsel siyaset bilimin, bilginin ve mühendisliğin önüne geçiyor. Siyaset kurumu ne yazık ki rant dağıtım merkezi haline geliyor.

İstanbul'un Kartal ilçesinde kendi kendisine yıkılan Yeşilyurt Apartmanı 21 insanın yaşamını yitirmesine 17 insanımızın yaralanmasına neden oluyor. Trafik kilitleniyor, Cankurtaranlar olay yerine iki saatte ulaşamıyor.

Farklılıkları içinde taşıyan, kurum ve kuruluşların rekabetini doğru bir zemine oturtan, yaratıcı olmanın olanaklarını hazırlayan, yeniliklere açık, bilgi temelli, statik olmayan, tüketime değil üretime yönelerek istihdam yaratan sürdürülebilir bir düzen amaçlanmalıdır. Açıkçası ülke kaynaklarını koruyan ve doğru kullanan kaliteli bir yaşam çevresi yaratmayı hedeflemek gerekiyor. İnsanı araç yapmak yerine, insanı yaşam alanlarının merkezine koyan bir kent ve ülke düzenine ihtiyaç var.

Her yıl karayollarında oluşan kazalarda binlerce insanımızı kaybediyoruz. Çorlu Tren kazasında 25 insanımızı kaybettik, 340 insanımız yaralandı ve Ankara-Konya seferini yapan YHT'nin bir lokomotifle çarpıştığı kazada ise 9 insanımızı kaybettik, 10 insanımız yaşamını yitirdi. Sinyalizasyon sistemi tamamlanmadan işleme açılan ve denetim sistemi yapılmayan veya yapılmayan demiryollarında bu tür kazaların olmasını bir kez daha düşünmek gerekiyor. Oysa demiryolu ulaşımını önemsiyor ve büyütülmesi gerektiğini yıllardır ifade edip duruyoruz. Yine yıllardır tamamlanmasını beklediğimiz Marmaray Projesi yeni tamamlandı. Ankara-İstanbul Demiryolu projesi ve Bursa-Eskişehir Demiryolu hattı ise bir türlü bitirilemedi.

Tüm ulaştırma türlerinin olumlu yanlarını dikkate alıp, olumsuzluklarını dışlamak gerekiyor. Bu bağlamda birçok ulaştırma türü arasında kurulacak sağlıklı bir entegrasyonla ulaştırmamızı sağlıklı bir şekil de yönetebiliriz. Açıkçası denizyolu ve demiryolu entegrasyonu ile taşıma payları artırılarak kara yolu ile bu sistem güçlendirilebilir. Dört bir yanımız su ile çevrili olmasına rağmen, suyunu halen kullanamıyoruz.

Ülkemizde Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte demiryolu ve denizyoluna büyük önem verilmiştir. 1950 yılında ton olarak yük taşımasında denizyolunun payı %27.8, demiryolunun payı ise %55.1 dir. 2014 yılında demiryolunun payı %4.6, denizyolunun payı ise %5.9 olmuştur. 8 bin 333 km kıyı uzunluğu, 300 den fazla limanımız var. Bunların 150'si uluslararası nitelikte. Ayrıca önemli tarım ve endüstri kentlerimiz var. İstanbul, Bursa, İzmir ve Adana denize oldukça yakın. Bu kentler denizyolu taşımacılığının önemini daha da artırmaktadır.

Karadeniz de; Samsun ve Zonguldak limanları,

Marmara Bölgesi'nde Haydarpaşa, Derince ve Bandırma limanları,

Ege Denizi'nde İzmir limanı,

Ak Deniz de Mersin ve İskenderun limanları var.

Bu limanların bazılarının demiryolu bağlantısı var. Ne yazık ki henüz Ege, Marmara, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerinde en az birer adet ana aktarma limanı olması gerekirdi. Ayrıca yurt içindeki denizyolu taşımacılığının ve demiryolu kombine taşımacılığının Bandırma-Tekirdağ, Derince-Tekirdağ kapsamında

Ege Bölgesinin Trakya üzerinden Avrupa'ya bağlantısının olması gerekir. Rusya'nın Kavkaz Limanı ile Samsun Limanı'nın birbirine bağlanmasının önemini artırmak için Samsun'un, Mersin ve İskenderun demiryolu bağlantısının etkinleştirilmesi bir zorunluluktur.

Yine kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı ile demiryolu bütünleşmesi, Ülkemizin; Gürcistan, Azerbaycan, Irak, Suriye ve Kuzey Afrika'ya bağlantısını sağlamak bakımından önemlidir.

Ülkemiz bir planlama bütünlüğü çerçevesinde ulaştırma sistemleri yönetilip yönlendirilmemiştir. Plan bütünlüğü yerine projeci ve yatırımcı bir anlayış, ekolojik sistemi budamış; tarım, orman ve su havzalarını yok sayan bir yere oturmuştur. Ulaşım projelerinin çevresel, sosyal ve ekonomik boyutları tartışılmamıştır. Bazı bakanlar bile bu projelerin varlığından medya kanalıyla haberdar olmuşlardır. Çoğu zaman herhangi bir fizibilite yapılmadan "proje" ölçeğinde konuya bakılmıştır. Oysa yapılan yatırımların kamusal yarar sağlaması gerekir.

Bir projenin sosyo-ekonomik durumunu ve çevresel boyutunu ortaya koymanın bilimsel yolları ve ölçütleri vardır. Bu bağlamda yarar ve zarar analizlerinin yapılması zorunludur. Ne İstanbul için hazırlanan ulaşım projeleri, ne de diğer kentlerimiz için hazırlanan projelerin fayda-maliyet analizi yapılmamıştır. Projelerin büyüklükleri gündeme getirilerek, bu projelerin arkasında yatan gerçekler halkımızla paylaşılmamıştır. Bugünkü ekonomik sıkıntı ve krizin önemli bir nedeni de bu projelerdir.

İstanbul'un kuzeyini yapılaşmaya açacak olan kanal projesi, iki yakaya iki kent ve kentsel dönüşüm projeleri İstanbul'u yeni bir göç baskısı altına sokacaktır. İkinci köprü ile 3.Havalimanı arasında bulunan ormanlık alanlarının ve su havzalarının yapılaşması İstanbul'un yaşayacağı afet sayısını artıracaktır. Hava kirliliği daha da artacak, sel ve su baskınları çoğalacak, ulaşım daha da zorlaşacak, sosyal ve toplumsal sorunlar büyüyecektir.

Karayolcu ve yatırımcı anlayışlar toplu taşıma projelerinin olumlu yanlarını da azaltmaktadır. Bilim ve bilgi dışı her yapı, kentlerimize ve ülkemize önemli ölçüde yeni altyapı ve ulaşım yükü ve sorunu getirmektedir.

Türkiye'nin ilk bölgesel havalimanı 50 milyon Avro yatırım bedeliyle yapılmış olan Kütahya Zafer Havalimanıdır. 2012-2016 yılları arasında garanti verilen yolcu sayısı 4 milyon 73 bin 181'dir. Bu sürede seyahat eden yolcu sayısı sadece 170 bin 534 olarak gerçekleşmiştir. Bunun karşılığında ilgili şirkete yaklaşık olarak 21 milyon Avro ödenmiştir. İç hat yolcu başına 2, dış hat yolcu başına 10 Avro ödeniyor. Böylece vergi adaleti sağlanarak her insan bu bedeli ödüyor.

İstanbul havalimanı ihalesi, 3 Mayıs 2013 tarihinde yapıldı. Limak-Kolin-Cengiz-Mapa-Kalyon Ortak Girişim Grubu 25 yıl boyunca işletme hakkını KDV hariç 22 milyar 152 milyon Avroluk bir teklif vererek aldılar. Bu ihale, Cumhuriyet tarihinin en maliyetli bir ihalesi olarak kayıtlara geçti.

Üç aşamada yapılması kararlaştırılan havalimanının ilk aşaması 90 milyon yolcu kapasitesiyle 2019 yılında, ikinci aşaması 120 milyon ve üçüncü aşaması da 150 milyon kapasiteye ulaşacaktır.

Acaba kaynakları sınırlı olan ve henüz yeterli ölçüde gelişmemiş olan bir ülke yılda 65 milyon yolcu taşıyan bir havaalanını kapatıp, borçlanarak bir başka havaalanı yapar mı?

2016 yılı sonunda ihalesi yapılan Gayrettepe 3. Havalimanı Metro ihalesi ile Halkalı Metro ihalesi Şubat 2018'de yapıldı. Davet yöntemi ile yapılan bu ihalelerin toplam bedeli yaklaşık 15 milyar TL, toplam hat uzunluğu ise 66 kilometredir. Dünyanın en büyük havalimanına ulaşmak oldukça pahalıdır.

Osmangazi Köprüsünün günlük garanti araç sayısı 40 bin. Avrasya Tüp Tünel'in 68 bin araç geçiş garantisi var. Yine 3.Boğaz köprüsünün 135 bin günlük araç garantisi var. Yap İşlet Devret modeliyle yapılan Osmangazi Köprüsü, 3.Boğaz Köprüsü ve Avrasya Tüp Tüneli'nden geçmesi gereken araç sayısı toplam olarak 243 bin araçtır. Günlük geçen araç sayısı 86 bin ile 100 bin aralığında olmaktadır. Üç projenin toplam maliyeti 6.5 milyar dolardır. İşletme süresince her üç projenin yılda hazineye getirdiği yük, 2.4 milyar TL olduğu hesaplanmaktadır.

İşletme süresince her üç projenin ülkemize getireceği yük, 50 milyar lira olacağı öngörülmektedir. Osman Gazi Köprüsünün süresi 22 yıl 4 aydır. 7 yıl yapım süresi bu süreden düşecektir. Osman Gazi İzmir Otoyolu 43 km, 33 km ve 132 km, 176 km olmak üzere ayrı ayrı garanti tutarları belirlenmiştir. 3.Köprü'nün 10 yıl 3 ay, Avrasya Tüp Tünel'in ise 24.5 yıldır.

Osmangazi Köprüsü'nden geçiş otomobil başına 35 dolar artı KDV olarak belirlenmiştir. Geçiş ücretine her yıl ABD enflasyonu oranında artış yapılıyor. KGM ile Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş. arasındaki yap-işlet-devret uygulama sözleşmesinde hükümler vardır.

Çanakkale Köprüsü'nün günlük araç garantisi 46 bin, maliyeti ise 2.5 milyar Euro'dur. Bu paraların kaç kuşağa ait olduğu ve ne kadar insana iş sağlayacağı ifade edilmiyor fakat bu projenin albenisi ile ilgileniliyor. Otomobil geçiş ücretinin 15 Euro ve yüzde sekiz KDV. Bu bedelin daha önce 66.5 TL iken bugün daha fazla olduğunu hatırlamak lazım. Yapım ve işletme süresi toplamı 16 yıl 2 ay 12 gün olarak belirlenmiştir.

Sonuç Olarak;

Ulaştırma alanında yapılan yatırımlar araçların taşınmasına göre değil, insanların erişimlerini karşılayacak şekilde yapılması gerekmektedir. Kent mekanları otomobiller için değil, insanların erişimlerini kolaylaştıracak şekilde yapılması gerekmektedir. Kent mekanları otomobiller için değil, insanların kullanımına göre düzenlenmelidir.

"Çevre koruma ve geliştirme" üzerine kurulu olmayan, dünün kentsel değerlerini yok sayan," "insanı odak noktasına almayan bir "ulaştırma sistemi" sürdürülebilir değildir.

Açıkçası kentleri otomobillere uydurmak yerine, otomobilleri kente uydurmak sürdürülebilir ulaştırmanın ana halkası" olarak planlanmalı ve uygulanmalıdır.

Enerji kullanımı, çevrenin korunması ve maliyet açısından daha ucuz olan ve gelişimi tüm dünyada desteklenen demiryollarına gereken destek verilmelidir. Ayrıca üç bir tarafımız deniz olmasına rağmen deniz ulaşımına gerekli önem verilmemiştir. Deniz ulaşımı desteklenmeli yük ve yolcu taşıma oranları artırılmalıdır.

İMO Ulaştırma Politikaları Çalıştayı Eskişehir'de Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına Eskişehir Şubesi tarafından düzenlenen Ulaştırma Politikaları Çalıştayı 11 Mayıs 2019 tarihinde, Tepebaşı Belediyesi Meclis Salonunda gerçekleştirildi.

Çalıştay, İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe ve Eskişehir Şube Başkanı Deniz Kılıç'ın açılış konuşmalarıyla başladı. Çalıştayda; Okan Üniversitesinden Prof. Dr. Güngör Evren, ESOĞÜ'den Prof. Dr. Murat Karacasu, Dr. Öğr. Üyesi Şafak Bilgiç, İstanbul Teknik Üniversitesinden Prof. Dr. Haluk Gerçek, Eskişehir Teknik Üniversitesinden Prof. Dr. Vildan Durmaz, ODTÜ'den Prof. Dr. İsmail Özgür Yaman, Sakarya Üniversitesinden Doç. Dr. Hakan Güler ve Eskişehir Büyükşehir Belediyesi'nden İnş. Müh. Fulya Pinici tarafından sekiz adet bildiri sunuldu. Ulaşım sektörünün geldiği nokta, yapılan yeni çalışmalar, Türkiye'nin ve Eskişehir'in ulaşımda yaşadığı sorunlar ve çözümleri geniş bir biçimde ele alındı.

Çalıştaya; İMO Yönetim Kurulu 2. Başkanı Cemal Akça, Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya ve Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı, Eskişehir Milletvekilleri Jale Nur Süllü, Dr. Arslan Kabukçuoğlu, Tepebaşı Belediye Başkanı Dr. Ahmet Ataç ve çok sayıda üyemiz katıldı.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Yaptığı Açılış Konuşması:

Odamız bugüne kadar 12 Ulaştırma Kongresi yapmış bulunuyor. 13. Ulaştırma Kongresini de Ekim ayında Erzurum'da yapacağız. Bu kongrelerin dışında da ulaştırma konusuna ilişkin çeşitli çalışmalar



yapılmıştır. 26 Ocak'ta Bursa'da, 2 Mart tarihinde İstanbul'da 23 Mart'ta Samsun'da Ulaştırma Politikalarına ilişkin bir çalıştay yaptık. Bugün de Eskişehir'de bir çalıştay yapıyoruz.

31 Mart 2019 tarihinde yerel yönetim seçimleri yapıldı. Sokaklar oldukça sıcaktı. Bugün daha sıcak. YSK İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığını iptal etti. Her zamanki uygulamalar dikkate alınmadı. Aynı zarfa konula dört oydan üçü geçerli biri geçersiz sayıldı. Oysa seçimi aynı sandık kurulları yapmıştı. Yapılan bu iptal kararı 24 Haziran seçimlerini ve referandumu da tartışmalı bir hale getirmiştir.

Çevre kirliliği, kentlerin cadde ve sokaklarını dolduran otomobiller, trafik sıkışıklığı ve erişimdeki zorluklar ve zaman kaybı gibi konular az da olsa gündeme geldi. Bu süre içerisinde bilim insanları, Oda ve şubelerimiz kentlerimizin sorunlarını tartıştı. Yapılması gerekenlerin altı kalın harflerle çizildi. Ulaştırma dünyasında sorunların çözümü için bilim ve teknoloji alanındaki gelişmeler ve yenilikler paylaşıldı.

31 Mart seçimleri nedeniyle Parlamento iki ay toplanamadı. Ekonominin dibe vurduğu bu dönemde iki ay her şey askıya alınacak. Oysa enflasyon, döviz başını almış gidiyor. İşsizlik çok yüksek. Yatırımlar durmuş. Yeni yatırım yok. Tüm değerlerimiz satılmış. Yatırım ve borçların ödenmesi için yeni para bulmak lazım. Varsa da yoksa da İstanbul seçimleri.

Karayolu, demiryolu, denizyolu, bisiklet kullanımı, boru hatları ve yaya ulaşımındaki gelişmeler ve yenilikler gündeme getiriliyor. Lojistik konusuna ilişkin değerlendirmeler yapılıyor.

Karayoluna bağlı ulaşım sistemi egemenliğinin sürdüğü bir ortamda, doğal olarak trafik kazaları, trafik tıkanıklığı, sinyalizasyon ve üstyapı sorunları ve çözüm yolları da tartışılıyor. Küçük ve orta boy kentlerimizle ilgili yerinde yapılan çalıştay ve incelemeler, ulaştırma sorunlarının sadece büyük kentlere özgü bir sorun olmadığını da görmek gerekir. Bu tür kentlerde sorunlar çözümsüzlüğe doğru iyice ağırlaşmadan doğru ve bilimsel bir ulaşım planlamasının gündeme getirilmesi kaçınılmaz oluyor.

Ulaştırma konusu hayatımızın ve mesleğimizin önemli bir parçasını oluşturuyor. Arazi ve kent planlamasının bir türevi olarak ulaştırma konusu merkezi yönetimlerin, yerel yönetimlerin, meslek Odalarının ve kentlerde yaşayan her insanın öncelikleri arasında yer alıyor. Zamanın doğru yönetilmesi, değerler sistemi içerisinde önemli bir varlık olarak her koşulda önemini koruyor.

Üstelik ulaştırma konusu sadece ulaşım ile açıklanamaz. Toplumsal gelişmenin mekansal okumayla anlam kazanacağını bilmek gerekiyor. Ulaştırmanın birinci mekanımız olan çevremizle, yani tüm yaşam alanlarıyla birlikte ele alınması gerekir. Bu nedenle ulaştırmayı, oturduğumuz konutlar, çalıştığımız iş yerleri, okuduğumuz okullar, gittiğimiz hastaneler ve tüm yapıları alanlarla birlikte ele almak gerekiyor. Tüm yaşam alanlarını erişebilirlik, sürdürülebilirlik, kültürel miras, eko setsem ve çevre duyarlılığı ile birlikte, bir plan bütünlüğü içinde ele alıp değerlendirmek gerekiyor. Dünyamızı ve çevremizi anlamamanın ve yorumlamamanı yolu yüksek bir öngörüye sahip olmaktan geçer. Yaptığımız ve yapacağımız toplantılarla böylesi bir öngörüü ortaya koyabilirsek, yaşadığımız çevre ile bilginin mekansal ilişkisini bir bütün olarak kavramak mümkün olabilir.

Konunun özü araçları taşıyan bir kent ve ulaşım sistemi mi, insanları taşıyan bir kent ve ulaşım sistemi mi? Bugünkü duruma bakacak olursak, kentler arası ulaşım ve kent içi ulaşımın omurgasını karayolu ulaştırması oluşturmaktadır. Toplu taşımacılık yerine bireysel taşımacılık tercih edilmiş ve özendirilmiştir.

İstanbul, Boğaz köprülerine, sayısız alt ve üst geçitlere, sayısız kavşaklara rağmen ulaşım ve trafik sorununu çözememiştir. Dünyada ki 207 kentin yer aldığı bir incelemede İstanbul trafik yoğunluğu bakımında 11.sırada yer alıyor. İstanbullu günün 52.5 dakikasını trafikte geçiriyor. Ülkemiz ve kentlerimiz büyük ölçüde ulaşım ana planından mahrum olarak yönetiliyor.

Büyük kentlerde sanayinin de etkisiyle artan göç ve nüfus yoğunluğu kaçak ve çarpık bir yapılaşmayı ortaya çıkarıyor.

Bu durum, yeni bir altyapı ve ulaşım sorunu ortaya çıkıyor. Kentsel alanın giderek büyümesi kent içi ulaşım maliyetlerini artırıyor. İstanbul gibi kentlerin kent içi ulaşım süresi kentler arası ulaşım süresinden daha fazla zaman alıyor. Mesafeler uzadıkça ulaşım maliyetleri arttığı gibi ulaşımındaki kalite ve verimlilik de düşüyor.

Mekansal düzenin önemli bir parçası olması gereken kentsel tasarım dikkate alınmıyor. Sosyal ve mekansal gelişme açısından daha belirleyici bir hale gelen kentsel siyaset bilimin, bilginin ve mühendisliğin önüne geçiyor. Siyaset kurumu rant dağıtım merkezi haline geliyor.

Kentte yaşayanların bir bölümü küçük ölçekli de olsa ortaya çıkan kent rantından yararlanıyor. Üstelik

başlarına yıkılacak yapıların bir parçası haline geliyorlar. Bu nedenle işbirlikçi bir yapı düzeni oluşuyor. İstanbul'un Kartal ilçesinde kendi kendisine yıkılan Yeşilyurt Apartmanı 21 insanın yaşamını yitirmesine, 17 insanın yaralı olarak kurtarılması gibi bir sonuç doğuruyor. Yapılarımız depremi beklemeden kendi kendisine yıkılıyor. Tek bir binanın yıkılmasına rağmen ulaşım kilitleniyor, Can Kurtarma araçları yıkım yerine gecikerek ulaşabiliyor.

Yıkılan binanın enkazı 5 günde ancak kaldırılabilir. İstanbul bir deprem yaşayacak. Ulaşım koridorları üzerinde bulunan azımsanmayacak kadar yapı yıkılacak. Çıkacak olan yangınların söndürülmesi bile büyük bir sorun olacak.

Ulaşım konusu ve sorunları yapı ve yapı olmayan alanlardan ayrı ve bağımsız bir şekilde ele alınmaz. Çünkü ulaşım konusu bir arazi kullanımı sorunudur. Bugün, ülkemizin en yetkilileri "kentlerimizi mahvettik" diyorlar; tarihi değerlerde Roma ile doğal güzellikte Rio de Janeiro ile yarışan İstanbul, aynı zaman da dünya "Siluet" kavramını İstanbul'dan alırlardı. İstanbul'da bu değerler tahrip edildi, "kentlerimize ihanet ettik" diyorlar!

Sürdürülebilirlik, koruma, demokrasi, katılım ve geçmişe olan saygı ne yazık ki para gücü ve hırsı karşısında aciz kalmıştır. Değişim ve dönüşüm süreçleri sürdürülebilir olmaktan uzaklaşıp, yok etmeye ve ortadan kaldırmaya doğru gitmiştir.

Farklılıkları içinde taşıyan, kurum ve kuruluşların rekabetini doğru bir zemine oturtan, yaratıcı olmanın olanaklarını hazırlayan, yeniliklere açık, bilgi temelli, statik olmayan, tüketime değil, üretime yönelecek istihdam yaratan sürdürülebilir bir düzen amaçlanmalıdır. Açıkçası, ülke kaynaklarını koruyan ve doğru kullanan kaliteli bir yaşam çevresi yaratmayı hedeflemek gerekiyor. İnsanı araç yapmak yerine, insanı yaşam alanlarının merkezine oturtan bir kentleşmeye ihtiyaç var.

Ülkemizi yönetenler, kentlerimize yönelik spekülasyon projelerle içinde bulunduğu sorunları aşabileceklerini düşünmüştür. Bu kabul nedeniyle her geçen gün yeni bir "ÇILGIN PROJEYİ" başka kentlerin gündemine sokuyorlar.

Oysa Marmaray Projesinin yıllardır bekleyen Gebze-Halkalı arası yeni tamamlandı. Ankara-İstanbul demiryolu projesi ve Bursa-Eskişehir demiryolu hattı da bir türlü bitirilemedi.

Ayrıca her yıl karayollarında oluşan kazalarda binlerce insanımızı kaybediyoruz. 2017 yılında meydana gelen 1 milyon 202 bin 716 trafik kazasında 7 bin 427 kişi yaşamını yitirdi. Geçtiğimiz yıl bu kazalara yeni bir tren kazası eklendi. Çorlu'da bakımsızlık ve denetim eksikliğinden tren yoldan çıktı, devrildi. 25 insanımız yaşamını yitirdi, onlarca insanımız yaralandı. Yine geçtiğimiz günler de Ankara Konya seferini yapan YHT bir lokomotifle çarpıştı, son derece değerli insanlarımızı kaybettik. Oysa sinyalizasyon sistemi olmadan YHT ulaşımının yapılmaması gerekirdi. Yapılan uyarılar dikkate alınmadı 10 insanımız yaşamını yitirdi.

Tüm ulaştırma türlerinin olumlu yanlarını dikkate alıp, olumsuzluklarını dışlamak gerekiyor. Bu bağlamda birçok ulaştırma türü arasında kurulacak sağlıklı bir entegrasyonla ulaştırmamızı sağlıklı bir şekil de yönetebiliriz. Açıkçası denizyolu ve demiryolu entegrasyonu ile taşıma payları artırılarak kara yolu ile bu sistem güçlendirilebilir. Dört bir yanımız su ile çevrili olmasına rağmen, suyunu halen kullanamıyoruz.

Ülkemizde Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte demiryolu ve denizyoluna büyük önem verilmiştir.1950 yılında ton olarak yük taşımasında denizyolunun payı %27.8, demiryolunun payı ise %55.1 dir.2014 yılında demiryolunun payı %4.6, denizyolunun payı ise %5.9 olmuştur. 8 bin 333 km kıyı uzunluğu,300 den fazla limanımız var. Bunların 150'si uluslararası nitelikte. Ayrıca önemli tarım ve endüstri kentlerimiz var. İstanbul, Bursa, İzmir ve Adana denize oldukça yakın. Bu kentler denizyolu taşımacılığının önemini daha da artırmaktadır.

Karadeniz'de; Samsun ve Zonguldak limanları,

Marmara Bölgesi'nde Haydarpaşa, Derince ve Bandırma limanları,

Ege Denizi'nde İzmir limanı,

Akdeniz'de Mersin ve İskenderun limanları var. Bu limanların bazılarının demiryolu bağlantısı var. Ne yazık ki henüz Ege, Marmara, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerinde en az birer adet ana aktarma limanı olması gerekirdi. Ayrıca yurt içindeki denizyolu taşımacılığının ve demiryolu kombine taşımacılığının Bandırma-Tekirdağ, Derince-Tekirdağ kapsamında Ege Bölgesinin Trakya üzerinden Avrupa'ya bağlantısının olması gerekir. Rusya'nın Kavgaz Limanı ile Samsun Limanının birbirine bağlanmasının önemini

artırmak için Samsun'un, Mersin ve İskenderun demiryolu bağlantısının etkinleştirilmesi bir zorunluluktur.

Yine kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı ile demiryolu bütünleşmesi, ülkemizin; Gürcistan, Azerbaycan, Irak, Suriye ve Kuzey Afrika'ya bağlantısını sağlamak bakımından önemlidir

Ulusal demiryolu ağıımız; 326 üretim merkezini ana demiryolu hattına bağlayan 452 km'lik bağlantı hattı var. Bu hatlar üzerinde Organize Sanayi Bölgeleri, lojistik kuruluşlar var. Bu duruma rağmen demiryolunun limanlardan aldığı taşıma payı %5 mertebesindedir.

Ülkemiz bir planlama bütünlüğü çerçevesinde ulaştırma sistemleri yönetilip yönlendirilmemiştir. Plan bütünlüğü yerine projeci ve yatırımcı bir anlayış, ekolojik sistemi budamış; tarım, orman ve su havzalarını yok sayan bir yere oturmuştur. Ulaşım projelerinin çevresel, sosyal ve ekonomik boyutları tartışılmamıştır. Bazı bakanlar bile bu projelerin varlığından medya kanalıyla haberdar olmuşlardır. Çoğu zaman herhangi bir fizibilite yapılmadan "proje" ölçeğinde konuya bakılmıştır. Oysa yapılan yatırımların kamusal yarar sağlaması gerekir.

Bir projenin sosyo-ekonomik durumunu ve çevresel boyutunu ortaya koymanın bilimsel yolları ve ölçütleri vardır. Bu bağlamda yarar ve zarar analizlerinin yapılması zorunludur. Ne İstanbul için hazırlanan ulaşım projeleri, ne de diğer kentlerimiz için hazırlanan projelerin fayda-maliyet analizi yapılmamıştır. Projelerin büyüklükleri gündeme getirilerek, bu projelerin arkasında yatan gerçekler halkımızla paylaşılmamıştır. Bugünkü ekonomik sıkıntı ve krizin önemli bir nedeni de bu projelerdir.

İstanbul'un kuzeyini yapılaşmaya açacak olan kanal projesi, iki yakaya iki kent ve kentsel dönüşüm projeleri İstanbul'u yeni bir göç baskısı altına sokacaktır. İkinci köprü ile 3. havalimanı arasında bulunan ormanlık alanlarının ve su havzalarının yapılaşması İstanbul'un yaşayacağı afet sayısını artıracaktır. Hava kirliliği daha da artacak, sel ve su baskınları çoğalacak, ulaşım daha da zorlaşacak, sosyal ve toplumsal sorunlar büyüyecektir.

Kara yolcu ve yatırımcı anlayışlar toplu taşıma projelerinin olumlu yanlarını da azaltmaktadır. Bilim ve bilgi dışı her yapı, kentlerimize ve ülkemize önemli ölçüde yeni altyapı ve ulaşım yükü ve sorunu getirmektedir.

Türkiye'nin ilk bölgesel havalimanı 50 milyon Avro yatırım bedeliyle yapılmış olan Kütahya Zafer Havalimanıdır. 2012-2016 yılları arasında garanti verilen yolcu sayısı 4 milyon 73 bin 181'dir. Bu sürede seyahat eden yolcu sayısı sadece 170 bin 534 olarak gerçekleşmiştir. Bunun karşılığında ilgili şirkete yaklaşık olarak 21 milyon Avro ödenmiştir. İç hat yolcu başına 2, dış hat yolcu başına 10 Avro ödeniyor. Böylece vergi adaleti sağlanarak her insan bu bedeli ödüyor.

Tamamlanabilirse eğer dünyanın en büyük havalimanlarından biri olması amaçlanan yeni İstanbul havalimanı ihalesi, 3 Mayıs 2013 tarihinde yapıldı. Limak-Kolin-Cengiz-Mapa-Kalyon Ortak Girişim Grubu 25 yıl boyunca işletme hakkını KDV hariç 22 milyar 152 milyon Avroluk bir teklif vererek aldılar. Bu ihale, Cumhuriyet tarihinin en maliyetli bir ihalesi olarak kayıtlara geçti.

Üç aşamada yapılması kararlaştırılan havalimanının ilk aşaması 90 milyon yolcu kapasitesiyle 2019 yılında, ikinci aşama 120 milyon ve üçüncü aşama da 150 milyon kapasiteye ulaşacaktır.

Atlanta dünyanın en işlek havalimanıdır ve 1900 hektar araziye kurulmuştur. Bugünkü Atatürk Havalimanı 1178 hektar alana kuruludur ve yaklaşık olarak 50 milyon yolcu trafiğine sahiptir.

Yeni havalimanının yolcu kapasitesi 150 milyona ulaşsa bile 7400 hektarlık arazi kullanımı oldukça fazladır. Bu arazinin konsorsiyuma yeni işletmeler yapması için tahsis edileceği gibi bir senaryoyu aklı getirmektedir. Ayrıca şartnamede belirtilen yolcu trafiğine ulaşamamasının yükünü hazine, dolayısıyla yurdumun insanları karşılayacaktır.

2016 yılı sonunda ihalesi yapılan Gayrettepe 3. Havalimanı Metro ihalesi ile Halkalı Metro ihalesi Şubat 2018'de yapıldı. Davet yöntemi ile yapılan bu ihalelerin toplam bedeli yaklaşık 15 milyar TL, toplam hat uzunluğu ise 66 kilometredir. Dünyanın en büyük havalimanına ulaşmak oldukça pahalıdır.

Osmangazi Köprüsünün günlük garanti araç sayısı 40 bin. Avrasya Tüp Tünel'in 68 bin araç geçiş garantisi var. Yine 3.Boğaz köprüsünün 135 bin günlük araç garantisi var. Yap İşlet Devret modeliyle ya-



pılan Osmangazi Köprüsü, 3. Boğaz Köprüsü ve Avrasya Tüp Tüneli'nden geçmesi gereken araç sayısı toplam olarak 243 bin araçtır. Günlük geçen araç sayısı 86 bin ile 100 bin aralığında olmaktadır. Üç projenin toplam maliyeti 6.5 milyar dolardır. İşletme süresince her üç projenin yılda hazineye getirdiği yük, 2.4 milyar TL olduğu hesaplanmaktadır.

İşletme süresince her üç projenin ülkemize getireceği yük, 50 milyar lira olacağı öngörülmektedir. Osman Gazi Köprüsü'nün süresi 22 yıl 4 aydır. 7 yıl yapım süresi bu süreden düşecektir. Osman Gazi- İzmir Otoyolu 43 km, 33 km ve 132 km, 176 km olmak üzere ayrı ayrı garanti tutarları belirlenmiştir. 3. Köprü'nün 10 yıl 3 ay, Avrasya Tüp Tünel'in ise 24.5 yıldır.

Osmangazi Köprüsü'nden geçiş otomobil başına 35 dolar artı KDV olarak belirlenmiştir. Geçiş ücretine her yıl ABD enflasyonu oranında artış yapılıyor. KGM ile Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş. arasındaki yapı-şirket-devret uygulama sözleşmesinde hükümler vardır.

Çanakkale Köprüsü'nün günlük araç garantisi 46 bin, maliyeti ise 2.5 milyar Euro'dur. Bu paraların kaç kuşağa ait olduğu ve ne kadar insana iş sağlayacağı ifade edilmiyor fakat bu projenin albenisi ile ilgileniliyor. Otomobil geçiş ücretinin 15 Euro ve yüzde sekiz KDV. Bu bedelin daha önce 66.5 TL iken bugün daha fazla olduğunu hatırlamak lazım. Yapım ve işletme süresi toplamı 16 yıl 2 ay 12 gün olarak belirlenmiştir.

Bilim insanları ve ekonomistler tarihsel olarak hava trafiklerine baktıklarında, ekonomik durgunluk ve krizin olduğu ülkelerde, havayolu taşımacılığının oldukça azaldığını ve ilgili şirketlerin zarar ettiklerini ortaya koymuşlardır. Hatta bazı şirketler iflas etmişler. Ülkemizin koşullarını küresel koşullarla birlikte değerlendirdiğimizde, büyüme hızının düşük kalacağı tahmin edilmektedir. Bu nedenle havacılık sektörünün ekonomik durumla yakından ilgili olması, hava trafiğinin artmasına engel olacağı öngörüsü oldukça yaygın bir görüştür.

Sonuç olarak; altını çizdiğimiz birçok proje kentleşme bilimine ve sürdürülebilir gelişme anlayışına aykırıdır. Toplumsal fayda, kamu yararı ve sosyal eşiklerin aşılması bakımından ülkemiz ve İstanbul insanına yapılabilecek "büyük bir kötülüktür". Bu projeler birer rant projeleridir.

Ulaştırma alanında yapılan yatırımlar araçların taşınmasına göre değil, insanların erişimlerini karşılayacak şekilde yapılması gerekmektedir. Kent mekanları otomobiller için değil, insanların erişimlerini kolaylaştıracak şekilde yapılması gerekmektedir. Kent mekanları otomobiller için değil, insanların kullanımına göre düzenlenmelidir.

"Çevre koruma ve geliştirme" üzerine kurulu olmayan, dünün kentsel değerlerini yok sayan," insanı odak noktasına" almayan bir "ulaştırma sistemi" sürdürülebilir değildir.

Açıkçası kentleri otomobillere uydurmak yerine, otomobilleri kente uydurmak sürdürülebilir ulaştırmanın ana halkası"olarak planlanmalı ve uygulanmalıdır.

İMO Uluslararası 10. Beton Kongresi Bursa'da Gerçekleştirildi

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına İstanbul ve Bursa Şubesi tarafından "Beton Teknolojisinde Son Gelişmeler" temasıyla düzenlenen Uluslararası 10. Beton Kongresi 2-3-4 Mayıs 2019 tarihlerinde Bursa'da gerçekleştirildi.

Kongrenin açılışında İMO Başkanı Cemal Gökçe, İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna, Bursa Şube Başkanı Mehmet Albayrak, Kıbrıs İMO Başkanı Gürkan Yağcıoğlu, Düzenleme Kurulu Başkanı Prof. Dr. Hulusi Özkul, Prof. Dr. Mustafa Tokyay, Prof. Dr. Sinan Erdoğan, Kongre Bilim Kurulu Başkanı Prof. Dr. Mehmet Ali Taşdemir, Bursa Milletvekili Atilla Ödünç, Bursa Büyükşehir Belediye Başkanı Alınur Aktaş, Yıldırım Belediye Başkanı Oktay Yılmaz, Nilüfer Belediye Başkanı Turgay Erdem, Bursa Beton Genel Müdürü Barbaros Onulay ve Türkiye Çimento Müstahsilleri Birliği adına CEO İsmail Bulut birer konuşma yaptılar.

Açılış konuşmalarının ardından Prof. Dr. Turhan Erdoğan anısına hazırlanan video gösterimi gerçekleştirildi.

Facebook üzerinden canlı olarak da izlenebilen Kongrenin ilk oturumu Prof. Dr. Turan Özturan tarafından yönetildi. Bu oturumda çağrılı konuşmacı "Digital Concrete: Research and Applications" konu başlığıyla Prof. Timothy Wangler yer aldı.

2. Oturum Cemal Gökçe ve Dr. Öğr. Üyesi Ali Mardani Aghabalou tarafından yönetildi. Bu oturumda; Metakolen İçeren Uçucu Kül Geopolimer Harcın Basınç Dayanımı Üzerine İlave Hava Kürü Süresinin Etkisi, Kapadokya Bölgesi Kaya Oyma Yapı Hafriyatının Puzolanik Aktivitesi ve Alkali Aktivasyonu, Sodyum Karbonat ile Aktive Edilmiş Yüksek Fırın Cürufunun Zamana Bağlı İyiyapı Analizi ve Basınç Dayanımı Gelişimi, The Effect of Curing Methods on Mechanical Strength of Fly Ash and Slag Based Geopolymer Concretes ve Silica Fume for High Performance Concrete başlıklı bildiriler yer aldı.

3. Oturum, Prof. Dr. Mustafa Tokyay ve Prof. Dr. Sinan Erdoğan tarafından yönetildi. Bu oturumda; İnşaat Sırasında Oluşan Bazı Kusurlar için Geliştirilen Onarım ve Güçlendirme Malzemeleri, Drying Shrinkage of Concrete Specimens Using Different Fibers by Various Directions, Bazalt ve Cam Lif İçeren KYB'lerde Lif Boyu ve Lif Miktarının Kapilarite ve Aşınma Dayanımına Etkisi, Cam Elyaf Takviyeli Polyester Fiber (CTP) Atıkların Beton Üretiminde Kullanımı ve Orta Dereceli Sıcaklığa Maruz Kalan Harçların Özellikleri başlıklı bildiriler yer aldı.

4. Oturum, Nusret Suna ve Doç. Dr. Özkan Şengül tarafından yönetildi. Bu oturumda; Utilization of Copper Slag in Self-compacting Concrete: An Overview, Mechanical and Durability Properties of Concrete Containing Incinerated Biomedical Ash, Çimentoda Puzolanik Katkı Olarak Öğütülmüş Obsidiyenin Uçucu Kül ve Yüksek Fırın Cürufu ile Karşılaştırılması, Polikarboksilat-Esaslı Yüksek Oranda Su Azaltıcı Katkı Ana Zincir Uzunluğunun Çimentolu Sistemlerin Taze Hal Özelliklerine Etkisi ve Azerbaycan'da Yüksek Dayanımlı Kütle Betonlarında Volkan Külünün Kullanımı başlıklı bildiriler yer aldı.

5. Oturum, Mehmet Albayrak ve Doç. Dr. A. Ferhat Bingöl tarafından yönetildi. Bu oturumda; Effect of SBR on Physical and Mechanical Properties of Concrete, Termal Etkiler Altında SIFCON Davranışı, Polimer Betonların Altyapı Elemanı Olarak Kullanılabilirliği, Geçirimli Betonlarda Sentetik Liflerin Kullanımı, Beton Üretimlerinde Çelik Lif Kullanımı ve Gerçek Deniz Ortamında İslanma-Kuruma Çevrimine Maruz Kalan Betonarme Numunelerin Korozyon Davranışı başlıklı bildiriler yer aldı.

Kongrenin ikinci günü kongrenin 6. Oturum ile başladı. Prof. Dr. Mehmet Ali Taşdemir, Ayşe Asena Dişbudak tarafından yönetilen bu oturumda; TS 802 Beton Tasarımı ve Hazır Beton Satışı Hataları Ve Çözüm Önerileri, Uçucu Kül Tiplerinin Geopolimer Tuğlaların Özellikleri Üzerine Etkileri, Mikro-organizmalar ile Çimento-Esaslı Malzemelerin Reolojisinin İyileştirilmesi ve The Effect of Viscosity Modifier Agent on the Early Age Strength of the Limestone and Calcined Clay-Based Sustainable and 3D Printable Cementitious Material, Taze Beton İşlenebilirliğinin Değerlendirilmesine Yönelik Tasarlanan Yeni Bir Test Cihazının Ön Sonuçlarının İrdelenmesi başlıklı bildiriler yer aldı.

7. Oturum Prof. Dr. Hulusi Özkul tarafından yönetildi. Bu oturumda Çağrılı Konuşmacı Prof. Rafat Siddique "Utilization of Industrial By-Products in the Development of Sustainable Concrete" başlıklı sunumunu gerçekleştirdi.

8. Oturum, Cemal Akça ve Prof. Dr. İsa Yüksel tarafından yönetildi. Bu oturumda; Elephant Skin Formation on Ultra High Performance Concrete Surface, Yol Üstyapısı Yaşam Döngüsü Değerlendirmeleri: Beton Yol Örneği, Silindirle Sıkıştırılmış Beton Karışım Tasarımı Ve Mekanik Özellikleri ve Beton Yollar... Neden Olmasın? başlıklı bildiriler yer aldı.



9. Oturum, Prof. Dr. İ. Özgür Yaman ve Doç. Dr. Nilüfer Özyurt Zihnioğlu tarafından yönetildi. Bu oturumda; Geri Dönüşüm Agregası İçeren Betonlarda Elastisite Modülü, Geri Kazanılmış Agregalı Beton İçin Yarmada Çekme Dayanımı Tahmini, Beton Deney Numune Atıklarının Geri Dönüşüm Agregası Olarak Kullanılabilirliğinin İncelenmesi, Çevreci Beton (Geri Dönüşüm Agregası İçeren) için Beton Modeli ve Kırıcı Tipinin Ve Silis Dumanının Geri Kazanılmış Agregalı Betona Etkisi başlıklı bildiriler yer aldı.

10. Oturum, Prof. Dr. Niyazi Uğur Koçkal ve Doç. Dr. Hasan Yıldırım tarafından yönetildi. Bu oturumda; CEM I and III Based Paste, Mortar and Concrete Products, Manufactured With Fluidised-bed Incinerated Sewage Sludge Ashes, Silis Dumanı İçeren Betonlarda Bileşimin Basınç Dayanımı ve Geçirimsizlik Üzerine Etkisi, Calorimetric Investigation of Supplementary Cementitious Material Incorporated Calcium Aluminate Mortars, The Possibility of Developing New Organic-Mineral Additives With the use of Industrial Waste and Their Application in the Production of Hydraulic Concrete ve Azerbaycan'da Üretilen Çimentolarda Kalker ve Volkan Külünün Kullanımı ve Performanslarının Karşılaştırılması başlıklı bildiriler yer aldı.

11. Oturum, Prof. Dr. Halit Yazıcı ve Dr. Öğr. Üyesi Ünal Anıl Doğan tarafından yönetildi. Bu oturumda; Usage of Dolomite Stone as Concrete Aggregate and its Advantages, Assessment of Engineering Properties and Cost Performance of Normal and High Strength Concrete Containing Waste Material, Kendiliğinden Yerleşen Beton İle Üretilmiş Betonarme Kırışların Eğilme Davranışının İncelenmesi, Arıtma Çamuru Külünün Puzolanik Özelliğinin ve Optimum Yanma Sıcaklığının İncelenmesi, Sürdürülebilir Beton Sektörü için Alternatif Yaklaşımlar başlıklı bildiriler yer aldı.

Kongrenin üçüncü günü 12. Oturum ile başladı. Prof. Dr. Fevziye Aköz ve Prof. Dr. Kambiz Ramyar tarafından yönetilen bu oturumda; Faz Değiştiren Malzemeler Kullanılarak Beton Kaplamalarda Buz Çözücü Tuz Kullanımının Azaltılması, Priz Geciktirici ve Akışkanlaştırıcı Katkıların Taze ve Sertleşmiş Silindire Sıkıştırılmış Beton Özelliklerine Etkisi, CE Standartlarına Uygun Yerli Beton Bariyer Tasarımı, Beton Özelliklerinin Belirlenmesi ve Çarpışma Testi Yapılması ve Betonda Soğuk Derz için Rehabilitasyon Yöntemi Geliştirilmesi: Soğuk Derz Çivisi başlıklı bildiriler yer aldı.

13. Oturum, Prof. Dr. Fahriye Kılınçkale ve Fusun Sümer tarafından yönetildi. Bu oturumda; Lifli Beton ve EPS Malzemesi ile Elde Edilen Kompozit Plâğın Taşıma Kapasitesinin Araştırılması, Fiber Optik Lif Kullanımının Harcın Işık Geçirgenlik ve Mekanik Özelliklerine Etkisi, Ağır Parçacık Katkılı Harçların Radyasyon Koruyucu Özelliklerinin Araştırılması, İki Eksenli Eğilme Gerilmesi Altında Bulunan Çimento Esaslı Malzemelerin Çekme Dayanımının Üçgen Plaka Yöntemi ile (ÜPY) İncelenmesi başlıklı bildiriler yer aldı.

14. Oturum, Dr. Öğr. Üyesi Özgür Ekincioğlu ve Prof. Dr. Adem Doğangün tarafından yönetildi. Bu oturumda; Mineral ve Kimyasal Katkının Çimento Hamuru Reolojisi ve Dayanım Gelişimine Etkisi, Otojen Kendini İyileştiren ECC Malzemelerde Tekrarlanabilirlik ve Tutarlılık, Sodyum Silikat/ Poliüretan Mikrokapsül İçeren Çimento Esaslı Kompozitlerin Kendi Kendine İyileşme Etkinliği ve Gerçek Zamanlı Yapısal Malzeme Sağlık İzleme veya Takibi Uygulamaları İçin Çok Fonksiyonlu Çimento Bağlayıcı Kompozitler başlıklı bildiriler yer aldı.

15. Oturum, Prof. Dr. Şakir Erdoğan ve Doç. Dr. Özgür Çakır tarafından yönetildi. Bu oturumda; Silis Dumanı İçeren Betonlarda Yüksek Sıcaklık Etkisi, Preliminary Study on the Mechanical Behavior of Concrete Containing Waste Polypropylene Fiber, Çimento Tipi ve Mineral Katkı Kullanımının Gerçek Deniz Ortamındaki Betonlarda Klorür İşleme Derinliğine Etkisinin İncelenmesi, Kireçtaşı ve Kumtaşı Kökenli Agregada İnce Malzeme Miktarının Artışının Beton Performansına Etkisi başlıklı bildiriler yer aldı.

16. Oturum, Prof. Dr. Mustafa Şahmaran ve Doç. Dr. Murat Serdar Kırçıl tarafından yönetildi. Bu oturumda; Hızlandırılmış Harç Çubuğu Metoduna Göre Tane Dağılımı Optimize Edilmiş Uçucu Külün Alkali Silika Reaksiyonuna Etkisi, Yapı Yıkıntı Atıklarının Geri Kazanımı - Terrazo Karo Üretimi, Doğal ve Atık Malzemelerle Kalsiyum Sülfatlı Çimentosu Üretimi, Mineral Katkılı Betonların Klor İyon Geçirgenliği ve Karbonatlaşma Direncinin Çevresel Etki Sınıflarına Göre Değerlendirilmesi ve Uçucu Küllü Magnezyum Fosfat Çimentosu Üretilmesi başlıklı bildiriler yer aldı.

17. Oturum, Doç. Dr. Nihat Kabay ve Araş. Gör. Cavit Çağatay Kızıltepe tarafından yönetildi. Bu oturumda; Farklı Klinkelemler Üretilen Çimentoların Ögütülebilirlik, Mekanik ve Mikroyapı Özellikleri, Yerindeki Beton Dayanımının Zamana Bağlı Değişiminin İncelenmesi ve Metil Etil Keton Peroksidin (MEKP) Polimer Betonun (PC) Mekanik Özellikleri Üzerindeki Etkisi başlıklı bildiriler yer aldı.

18. Oturum, Prof. Dr. Şemsi Yazıcı ve Doç. Dr. Özkan Şengül tarafından yönetildi. Bu oturumda; Bir-birine Çok Yakın Su/Çimento Oranlarının Beton Özelliklerine Etkisi ve Hazır Betona Sahada Eklenen Fazladan Suyun Etkisinin Laboratuvar Ortamına Uyarlanarak İncelenmesi, An Investigation for the Optimum Core Sampling Strategy in RC Buildings, Compressive Strength Estimation of Low and Normal Strength Concrete using NDT ve Effect of Superplasticizer Dosage on the Improvement of Cement Mortar Properties başlıklı bildiriler yer aldı.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Yaptığı Konuşma:

İnşaat Mühendisleri Odası adına Bursa ve İstanbul Şubelerimiz tarafından düzenlenen "10.Beton Kongresi"ni bugün gerçekleştiriyoruz. Beton Teknolojilerindeki son gelişmeleri değerlendireceğiz.

9.Beton Kongresini Antalya Şubemizle İstanbul Şubemiz birlikte Antalya'da düzenlemiştik. Bu birliktelik, Oda ve şube ilişkilerinin daha da gelişmesine katkı sağlıyor. Karşılıklı deneyim aktarımlarıyla mesleğimizin gelişmesine, bir sonraki birlikteliklerin daha da güçlenmesinin yolunu açıyor.

1. Beton Kongresinden, 10.Beton Kongresine kadar emeği geçen tüm düzenleme kurulu üyelerini, bilim kurulu üyelerini, çalışanlarımızı ve çalışma arkadaşlarımızı saygıyla ve sevgiyle anıyorum.

Odamız sadece beton konusunda değil, inşaat mühendisliği alanını ilgilendiren her konuda kongre, konferans ve sempozyum düzenleyerek inşaat mühendisliği alanının gelişmesine önemli ölçüde katkı sağlıyor.

Yapı stokumuzun deprem güvenli olmadığı biliyoruz. Yaşamış olduğumuz depremler, deprem büyüklüğü ile orantılı olmayan can ve mal kayıpları ortaya çıkarıyor. Bu nedenle yapı stokumuzun güvenli ve uzun ömürlü olması gerekiyor. Yapı stokumuz çoğunlukla betonarme olarak üretilmektedir. Kullanılan malzemelerin standartlara uygun olmasının yanında, "Bina Deprem Yönetmeliklerine" uygun olarak tasarlanıp üretilmesi zorunludur.

Ülkemizde yaklaşık olarak 20 milyon mertebesinde konut stoku var. Ayrıca kamu yapıları ve endüstri tesisleri var. Bunların büyük çoğunluğu beton malzemesi kullanılarak yapılan yapılardır. Yapılarımız orta büyüklükte bir depremde bile ciddi ölçüde hasar alıyorlar. Bu yapıların önemli bir kısmı mühendislik hizmeti almadan kaçak ve denetimsiz bir şekilde üretilmiştir. Ayrıca yapılarımız depremi beklemeden kendi kendisine yıkılıyor.

Kısa bir süre önce İstanbul/Kartal'da çöken YEŞİLYURT Apartmanında 21 insanımızı kaybettik, 17 insanımızda yaralandı. Can kurtarma araçlarının çöken binanın bulunduğu yere ulaşması kolay olmadığı gibi trafik de kilitlendi. Kurtarma ve enkaz kaldırma çalışmaları beş gün sürdü. Çökmenin suçlusu olarak 5 katlı binanın üzerine fazladan üç kat çıkılması değil, çökme niteliksiz betona ve deniz kumuna bağlanmaya çalışıldı.

İstanbul ve Bursa gibi kentlerimizin yaşayacağı bir depremi düşünmek bile istemiyor insan. Ayrıca İstanbul'da çökme tehlikesi olan birçok bina bugün boşaltılıyor.

2018 Yılında "İmar Barışı" adı altında çıkarılmış olan imar affıyla kaçak ve denetimsiz olarak üretilen yapılara af getirilmiştir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığının açıklamalarına göre 12 milyona yakın af talebi var. Çıkarılan af yasasına göre kaçak ve mühendislik hizmeti almayan yapıların deprem güvenlikleri yapı sahibinin beyanına bırakılmıştır. İnşaat mühendisleri yok sayılmıştır. Dönemin Çevre ve Şehircilik Bakanı Mehmet Özhaseki "mühendislere 2-3 bin lira verilmesin diye yapıların deprem güvenliğini yapı sahiplerinin beyanına bıraktık" demiştir.

Kentlerimiz bilimsel kent planlarına uygun olarak planlanmamıştır. Parsel bazında yapılan imar hareketleriyle kent yaşamını olumsuz olarak etkileyen yerlere AVM ve gökdelenler yapılmıştır. Elle yapılarak inşaatlarda kullanılan betonun oluşturduğu yapı stokumuza yeni ve güvensiz yapılar ilave edilmiştir. 1 Ocak 2019 tarihinde yürürlüğe giren "Bina Deprem Yönetmeliğine" kadar yüksek yapılarla ilgili bir yönetmeliğimiz yoktu.

Özellikle 1999 yılında yaşamış olduğumuz GÖLCÜK merkezli depremde betonarme yapı sistemi ile üretilen yapıların %6'sı göçmüş, %7'si ağır hasar almış, %12'si de orta hasar alarak oturulamaz hale gelmiştir. Açıkçası toplam yapı stokumuzun yaklaşık %25'i kullanım dışı kalmıştır. Bilindiği gibi can kayıpları da oldukça fazla olmuştur.

Bu nedenle beton malzemesi ve türevlerinin çok daha iyi bilinerek kullanılmasının sağlanması yapı stokumuz açısından büyük bir önem taşıyor. Ayrıca beton teknolojisinde ortaya çıkan gelişmeler inşaat mühendislerini ve beton üreticilerini oldukça yakından ilgilendiriyor. Betondan beklenen koşulların

yerine getirilebilmesi için kaliteli bir agreganın kullanılması zorunludur. Beton, betonarme bir yapının önemli bir bileşenidir. Yapıda basınç gerilmelerini karşılar. Ayrıca yapıda kullanılan ve yapının çekme gerilmesini alan donatı çeliğini yangına ve korozyona karşı korur.

Günümüzde oldukça fazla yapılan yüksek binalar, önemli su yapıları, kamu binaları, viyadükler ve köprülerin yüksek bir performansa sahip olmaları gerekir. Bu tür yapıların maliyetleri oldukça yüksek olduğu için yapıların kullanım süreleri boyunca görevlerini belirli bir güvenlik içerisinde yerine getirmeleri gerekir. Ayrıca bu tür yapıların en az tasarım kullanım ömrü 100 yıldır. Normal binaların ve normal kamu yapılarından beklenen tasarım ömrü ise 50 yıl olarak düşünülmektedir.

Betonarme bir yapının tasarımı yapılırken, tasarlanan yapının uzun süre ayakta kalacak şekilde tasarlanması gerekiyor. Performansa dayalı bir tasarımda beton malzemesinin bileşenleri, özellikleri, beton teknolojileri, betonun dayanımı, dayanıklılığı ve betonda sürdürülebilirlik konusu her geçen gün biraz daha fazla önem kazanıyor. Son yıllarda bilgisayar teknolojisindeki gelişmeler, yüksek dayanımlı beton konusunda yapılan çalışmaları oldukça hızlandırmıştır.

Sayın Konuklar, Sayın Katılımcılar,

Bugün inşaat yapma konusu inşaat mühendisliğinin önüne geçmiştir. 3194 sayılı İmar Kanununun yönetimlere plan yapma yetkisi vermesini ve doğru kullanılmasını bir yana bırakırsak, planlama anlayışı çok başlılıktan bir türlü kurtulamamıştır. Merkezi yönetim her hal ve şart altında dahi planlara müdahale etmiştir. Bugünkü sistem yereli tamamen devre dışı bırakmıştır. Yerelin dışlanmasının yanında, inşaat yap da nasıl yaparsan yap anlayışı, sağlıklı ve teknolojiye uygun malzeme üretimini ve denetimini olumsuz olarak etkilemiştir.

Biz burada sadece bir malzeme olarak betonu ve betonun özelliklerini çeşitli bildirilerle tartışmaya çalışırken, dünya ve ülkemiz nüfusunun giderek arttığını biliyoruz. Kaynaklarımızın giderek tükendiğini görüyoruz. Bu nedenle genel olarak sürdürülebilirlik konusunu, özel olarak da betonun sürdürülebilirliğini sürekli olarak gündeme getiriyoruz. Antalya’da yapmış olduğumuz beton kongresinin ana konusu “Betonda Sürdürülebilirlik”.

Bugün başta Bursa ve İstanbul olmak üzere kentlerimizde kentsel alanların yaklaşık olarak yarısı sağlıklı, nitelsiz ve güvensiz yapılarla doludur. Bu bağlamda kentlerimizin öncelikli sorunu nereye nasıl büyüyeceği sorunu değildir. Sorun yapı stokumuzun ve kentsel mekanların daha sağlıklı ve daha güvenli hale getirilmesidir. Var olan yapı çevrenin sağlıklı ve güvenli bir hale getirilmesi, teknik ve sosyal donatı alan eksikliklerinin tamamlanarak kentte yaşayanları daha mutlu kılacak yaşam çevrelerinin oluşturulması son derece önemlidir.

Bugün kentsel dönüşüm uygulamaları riski büyük olan yerlerde yapılmıyor. Rantı yüksek olan yerlerde yapılıyor. Kentsel dönüşüm daha çok YIK-YAP üzerine kuruludur. Daire alanlarını küçülterek daire sayısını artırmak olarak uygulanmaktadır. Bu durum yeni bir alt yapı sorununu gündeme getiriyor. Yıkılan yapıların geri dönüşüm yoluyla yeniden kullanımının sağlanması gibi bir anlayış yok. Yıkılan yapılarla çıkan molozlarla deniz doldurularak eko sistem bozuluyor.

Bugün ülkemizde plan kavramı geri itilmiş, patronaj ilişkileriyle yeni imtiyazlar sağlanmıştır. İmar planları “kentsel rantın dağıtılması” noktasında bir araç olarak kullanılmıştır. Üretime dayalı bir ekonomik gelişme yerine inşaata dayalı bir ekonomik model tercih edilmiştir. Bu tür uygulamalar siyasal sistemi bir “RANT DAĞITICISI” haline getirmiştir. Bugünkü ekonomik krizin önemli bir nedeni de budur. Depreme hazırlanması gereken Bursa ve İstanbul gibi bir kentler de neredeyse tüm boş alanlar yapılaşmaya açılmış, bir afetten beş afet yaratılmıştır.

Sayın Konuklar, Sayın Meslektaşlarım,

Bugün ülkemizde inşaat mühendisliği diploması veren 130 Üniversite de 201 inşaat mühendisliği bölümü ve programı bulunmaktadır. Geçtiğimiz yıl Üniversite sınavlarında 300 bininci sırada bulunan öğrenciler inşaat mühendisliği bölüm ve programlarına kayıt yaptırmışlardır. 10 bin diplomalı işsiz mühendis aramıza katılmıştır. Fakülte ve yüksekokulların büyük çoğunluğu yeterli fiziki şartlara laboratuvar ve öğretim kadrosuna sahip değildir. Üç öğretim üyesi ile bir bölüm açılabilir.

İşçi sağlığı ve iş güvenliği konusunda ciddi bir sorun var. 2017 yılında 2006 insanımız, 2018 yılında ise 1986 insanımız yaşamını yitirmiştir. Bunların yaklaşık 1/3’ü inşaat sektöründe ortaya çıkan kayıplardır. Kaza ve kayıp konusunda Avrupa’da birinci sıraya yerleşmiş bulunuyoruz. Ayrıca mühendis olan herkes inşaatlarda şantiye şefliği yapıyor olması ciddi bir sorun olarak karşımızda duruyor.

Hazır beton üretimin inşaat kalitesini önemli ölçüde artırdığını biliyoruz. Fakat sektörde yeterli ölçüde KALİTE GÜVENCE SİSTEMİNİN işletilemediğinin de farkındayız. Ayrıca Kamu ihale sisteminde bir şeffaflık yoktur. Bu sistem 186 kez değiştirilmiştir. Şeffaf bir ihale sisteminin kurulması da istenmemiştir. Haksızlık ve haksız rekabet her koşulda önemli bir sorun olarak gündemdeki yerini koruyor.

Demokratik toplumlarda her uzmanlık alanının örgütlü olması, her isteyen istediği gibi hareket etmemesi gerekirken, bizim ülkemiz de her insan her işi yapabilir. Oysa örgütleri kanalıyla her meslek grubunun denetlenmesi, sertifikalandırılması ve üyelerinin sicillerinin tutulması zorunlu olmalıdır. Meslek odamız içinde bu sistem geçerlidir.

Ayrıca İmar uygulamaları ve yapı üretimi konusu sağlıklı bir çevre yaratmanın önüne geçmemelidir. Çağdaş, demokratik ve katılımcı bir planlama her zaman gündemin baş köşesine oturmalıdır. Mühendisliğin kent, sanayi, tarım ve toplum yaşamına yönelik bilimsel ve teknik içerikteki kamu yararı her zaman dikkate alınmalıdır. Toplumsal hizmet niteliğini kişi ve grup yararına kullanmak isteyen anlayışları engellemek gerekir. Yaşam alanlarımızın korunması ve gelecek kuşaklara yaşayabilecekleri sağlıklı bir çevre ve dünya bırakmak gerekiyor. Kentsel gelişim ve toplumsal sorunların çözümünde bütüncül bir politikanın oluşturulması ve uygulanmasına ihtiyaç var. Bu bağlamda kurumsal ve hukuksal bir düzenlemenin geliştirilerek hayata geçirilmesi zorunludur.

Sayın Konuklar Sayın Meslektaşlarım,

31 Mart tarihinde "Yerel Yönetim Seçimleri" yapıldı. Her dönem işleyen seçim sistemi bu dönem işlemedi işletilmedi. İstanbul seçim sonuçları halen kesinleşmedi. İstanbul önemli bir kent. Herkesin kenti. Ülkemizin ve dünyanın çok önemli kentlerinden biri. 8500 yıllık bir tarihi geçmişi ve birçok insanın anıları, özelemleri var. Bugün ülkemizin yönetimi parlamenter demokratik sistemden tek adam sistemine geçmiş durumda. Artık herkes hangi koşullarda itirazların yapılmasını veya yapılamayacağını biliyor. Bugün YSK Her hangi bir etki ve baskı altında kalmadan karar vermelidir. Ülkemiz hukuk ve demokrasi dışı uygulama ve kararları kaldıramaz. İki aydır TBMM toplanamıyor. Ülkemizin dağ gibi sorunları var. Her ne kadar meclisin yetki ve etkisi azalmış olsa da, biran evvel toplanması ve gerçek gündemine dönmesi gerekiyor.

Ülkemiz ciddi bir ekonomik kriz yaşıyor. Yatırımlar durmuş durumda. Tüm kaynaklarımız satıldı ve tüketime harcandı. Satılacak kaynak kalmadı. Resmi rakamlara göre İşsizlik 14,7. Gençlerde işsizlik çok daha fazla. Enflasyon %20 i aştı. Faiz ve döviz oranları oldukça yüksek. Biriken konut stoku eritilemiyor. İthalat ve ihracatla birlikte malzeme satışları durmuş durumda. İşsiz kalan meslektaşlarımızın sayısı her geçen gün artıyor. Aramıza yeni katılan meslektaşlarımızın iş bulmaları çok zor. Ülkemiz de ciddi bir hukuk ve demokrasi sorunu var. Hukuka güven konusunda 167 ülke arasında sonlarda yer alıyoruz. Demokrasi ve hukukun sorunlu olduğu ve güven duyulmadığı ülkelere ne yerli yatırımcılar, nede yabancı yatırımcılar yatırım yapmaz. Oysa ülkemizin katma değeri yüksek olan mal ve hizmetlerin üretilmesine ihtiyacı var. Tüketmek yerine üretim yapmak gerekiyor. Yatırım yapmaya ve biriken borçları ödemek için yeni para bulunması gerekiyor. Açık, şeffaf, hesap verebilir ve eşitlikçi bir yönetime ihtiyacımız var. İnsan Hakları, demokrasi ve Hukukun Evrensel İlkelerine uyulması, dünya ve ülkemiz de bozulmuş olan güven ortamını yeniden sağlayabilir.

Sayın Konuklar Sayın Meslektaşlarım,

1. Beton Kongresi'nin 1989 yılında düzenlenmesi ve bu kongrenin Prof. Bekir Postacıoğlu' hocamızın anısına yapılması fikri Haluk İşören tarafından önerilmiş ve gerçekleştirilmiştir.

6. Beton Kongresi'ni, 2005 yılında Prof. Dr. Yaşar Atan- 7. Beton Kongresi'ni, 2007 yılında Prof. Dr. Mehmet UYAN- 8. Beton Kongresi'ni, 2011 yılında Prof. Dr. Ferruh Kocataşkın- 9. Beton Kongresi'ni, 2015 yılında Haluk İşören ve 10. Beton Kongresi'nin de Prof. Dr. Turhan Erdoğan hocamızın adına düzenlenmiş olmaktan büyük bir mutluluk duyuyoruz. Kendisini yakından tanıma fırsatım oldu. Beton Kongrelerinde ve benzeri betonla ilgili toplantılarda bir arada bulundum. Yapı malzemesi alanına önemli ölçüde hizmetleri olmuştur. Prof. Dr. Turhan Erdoğan önemli değerimizden biridir. Kendisini saygı ve sevgiyle anıyoruz.



İnşaat Mühendisleri Odası, Mesleğimizin gelişmesine gerek akademik, gerekse profesyonel alanda katkı yapan meslektaşlarımızı unutmayacak, onlara hak ettikleri değeri her zaman verecektir.

Bu kongreyi Odamız adına düzenleyen Bursa ve İstanbul Şubelerimizin başkanları Sayın Mehmet Albayrak ve Nusret Suna'nın şahsında yönetim kurulu üyelerine, Ayrıca 10. Beton Kongresi'nin özverili Düzenleme Kurulu Başkanı Sayın Prof. Dr. Hulusi Özkul'a ve düzenleme kurulunun diğer üyelerine de çok teşekkür ediyorum. Yine Bilim ve Danışma kurulunun sayın üyeleriyle birlikte maddi ve manevi olarak desteklerini esirgemeyen tüm kurum ve kuruluşlara çok teşekkür ediyoruz.

İMO Deprem ve Yapı Denetim Çalıştayı Muğla'da Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına İMO Muğla Şubesi 20 Nisan 2019 tarihinde "Deprem ve Yapı Denetim Çalıştayı" Muğla'da gerçekleştirildi.

Çalıştay, Oda Başkanı Cemal Gökçe ve Muğla Şube Başkanı Azmi Cihangir Aygın'nın açılış konuşmalarıyla başladı. Açılış konuşmalarından sonra oturumlara geçildi.

Toplantıya İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Necati Atıcı ve Şubelerimizden başkan, yöneticiler ve üyelerimiz katıldı.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Açılış Konuşması:

Deprem ve Yapı Denetimi konusu mesleğimiz açısından önemli bir konudur. Cumhuriyet tarihi boyunca 6 ve üzeri büyüklükte oldukça fazla sayıda deprem yaşamışız. Bu depremler çok sayıda can ve mal kayıpları ortaya çıkarmış. En bilineni, 1939 yılında yaşamış olduğumuz Erzincan Depremidir. Bu depremde yaklaşık olarak 33.000 insanımızı toprağa gömmüştüz. 17 Ağustos 1999 Yılında yaşamış olduğumuz Gölcük Merkezli deprem de, yakın tarihimizin çok önemli bir depremidir. Bu deprem; binlerce insanımızı toprak altında bıraktı, binlerce insanımız yaralandı. Yapıların %6'sı, yerle bir oldu, %7'si ağır hasar aldı, %12'si de orta ölçekte hasar gördü. Yani yapılarımızı %25'i, kullanılamaz hale geldi. 16 milyar dolardan fazla ekonomik kayıp ortaya çıktı.

Daha sonrada birçok deprem yaşadık! İnşaat Mühendisleri Odası olarak deprem gerçeğini unutmadık, unutmayacağız. 17 Ağustos 1999 Gölcük, 12 Kasım 1999 Düzce, 2003 Bingöl ve 2011 yılında yaşamış olduğumuz Van depremleri yakın tarihimizin önemli depremleridir. Van depremleridir.

Muğla'nın Yaşamış Olduğu Depremler

Tarih boyunca Ege Bölgesi, Anadolu ve Muğla'da önemli depremler olmuştur. Asya, Avrupa ve Afrika kıtaları eskiden bir bütündü. Bu kıtalar oluşan depremlerle bir birinden ayrıldı. Büyük Okyanus sularının oluşmasıyla Akdeniz, Ege Denizi, Marmara Denizi ve Karadeniz oluştu. Oldukça girintili olan Ege kıyıları da depremlerle oluştu. En fazla girinti ve çıkıntının olduğu Muğla ilimizin Kıyıları da bu depremlerin sonucunda ortaya çıkmıştır. Bu bölge de ve Bodrum da sahil kıvrımlarını gören eski Arap Gemicileri, biraz düz olan Kuzey Afrika ve Doğu Akdeniz sahillerinden sonra, bu kıvrımların fazla olduğu bölgelere "el-karnas :kıvrımlı yer" demişlerdir. Yüz yıllarca bu bölge "el-karnas" olarak anılmıştır. Zamanla "Hali-karnas" olmuştur. Özel olarak da bu isim Cevat Şakir Kabaağaçlı'nın yaşamış olduğu yer olan BODRUM için kullanılmıştır.



Anadolu, tarihin her döneminde sürekli olarak sallanmıştır. Tarihsel öneme sahip birçok kent bu depremlerde yerle bir olmuştur. Efes bu depremler de yerle bir olan önemli kentlerden biridir. 1941 Muğla, 1957 Marmaris-Fethiye, 1959 Köyceğiz, 1961 Marmaris depremleri yakın tarihimizin depremleridir. 1957 Marmaris depremin de Bayır tamamen yıkılmış bugünkü yerine taşınmıştır.

İki yıl önce 21 Temmuz'da Bodrum'da yaşanan deprem ve tsunami, Bodrum kıyılarını, kıyılarda bulunan tekne ve otomobillere oldukça büyük zarar vermişti. Bir kez daha anlaşıldı ki,

Türkiye'nin en fazla ve en yoğun deprem yaşayan bir ilinin Üniversitesinde ve ilinde bir "Deprem Araştırma Merkezi"nin uzun süre kurulmamış olması düşündürücüdür

Yapı Stokumuz Yeni Bir Depreme Hazır mı?

Türkiye, bir deprem ülkesidir. Bir doğa olayı olan depremin afete dönüşmesi ve bu durumun bir türlü önlenememesi sorunun ana kaynağını oluşturuyor.

Açıkçası, kentleşme bilimine uygun olarak tasarlanan yapıların, "Deprem Yönetmeliklerine" uygun olarak tasarlanması ve üretilmesinin sağlanmasıdır. Ayrıca standartlara uygun malzemeler kullanılarak, etkili bir denetim mekanizmasının yapı üretim sürecinin önemli bir parçası olduğunun kavranmasıdır.

Ülkemizin farklı farklı yerlerinde her zaman sel ve su taşkınları oluyor. Bu tür doğa olaylarının olabileceğini öngörmek için, tarihi kaynaklara bakmak ve bu kaynaklardan ders çıkarmak yeterlidir. Çıkarcacağınız derslerle kentleşme planlarına uygun olarak yapı stokunuzu oluşturmak gerekiyor. Nerelere yapı yapılmaması gerektiğini, bazı yapıların yapılması zorunlu ise (köprü gibi), tasarımlarınızı bilimin ve bilginin gereklerine göre yapmamız gerekiyor.

İstanbul'u, Ankara'yı, Bursa'yı, Antalya'yı, Antakya'yı, Samsun'u, İzmir'i, Giresun'u, Ordu'yu ve Tekirdağ'ı zaman zaman sel ve dere taşkınları önemli ölçüde etkiliyor.

Kentleşme ve imar konularında yapılan "Rant Odaklı" uygulamalar; doğal ve öngörülebilir olan bir deprem ve su taşkınlarını afete dönüştürüyor. Can kayıpları olmasa da ciddi ölçüde mal ve ekonomik kayıplar ortaya çıkıyor.

Yapı stokumuzun durumuna baktığımızda yapı stokumuzun doğa olayları karşısında son derece zayıf olduklarını söyleyebiliriz.

Bu yaşananlar bizleri şaşırtmıyor!

Ne yazık ki yaşadıklarımızın sonuçları da oldukça ağır oluyor!

1999 Gölçük ve Düzce Depremlerinin ortaya çıkardığı can kayıpları ve büyük ölçekli ekonomik kayıplar, her kurum ve kuruluşun konuyu yeniden düşünmesine neden olmuştu. Bu kapsamda yapı denetimi, nitelikli mühendislik eğitimi, mühendislik hizmetlerinin kalitesinin yükseltilmesi ve ilgili mevzuatların ülke gündeminin ilk sırasında kendisine yer bulduğu söylenebilir. Yapı üretim süreci bileşenlerinin görev ve sorumlulukları, deprem öncesi, deprem sırası ve deprem sonrasında nelerin yapılması gerektiğine dair pek çok bilinmez, sorun olarak varlığını koruyor! Yapı güvenliğinin sağlanması için yapılması gereken uygulamalar, yeni bir "AFET" bilincinin oluşturulması konusu, geniş bir çerçevede tartışılıp içselleştirilemedi.

En azından İnşaat Mühendisleri Odası; deprem ve güvenli yapı üretilmesi konusuna, farklı boyutlarıyla geniş bir pencereden bakarak, sorunların kaynağını ve çözüm yollarını ortaya koydu.

1999 depremleri, %25 mertebesinde yapı stokunun kullanılmaz hale gelmesine neden oldu. Kaçak olarak yapılan yapılarla mühendislik hizmeti almadan üretilen yapıların oldukça fazla olduğu gözler önüne serildi.

Depremlerden sonra görüldü ki, sorun sadece önlenemez veya önlenmeyen göç ve bunun getirdiği gecekondulaşmayla açıklanamayacak kadar büyük. Kaçak yapılaşmanın olağan sayıldığı ülkemizde, ağır hasarlı binaların arasında devlet daireleri, hastane ve okulların da bulunması; sorunun sadece bir imar sorunu değil, daha farklı boyutlarının olduğunu da açıkça ortaya koyuyor.

İnşaat Mühendisleri Odası'na göre temel sorun; plansızlık, çarpık kentleşme, yapı üretim sürecinin ve mesleki uygulamaların niteliksiz olması ve yapı üretiminin bilimsel ölçekte denetlenmemesi sorunun kaynağını oluşturuyor. Sorun, depremin kendisi değil doğurmuş olduğu sonuçlardır.

Üstelik ülkemizde binaların yıkılması için artık deprem bile gerekmiyor. Yapılarımız hiçbir dış etken olmadan bile yıkılıyordu. İlgili idaresinden ruhsat alarak resmi bir şantiye şefi sorumluluğunda inşa edilen yapıların aynı zamanda bir yapı denetim kuruluşu tarafından denetlenmesi gerekiyor.

Beyoğlu-Sütlüce'de bulunan şantiyede meydana gelen yıkım ve henüz imalat aşamasındaki çökme haberleri, bugün bile imalat ve denetim mekanizmalarının etkili çalışmadığını ve sistemin hala doğru işlemediğini ortaya koymaktadır.

"Üstelik İmar Barışı" adıyla çıkarılan, mühendis ve mimarları yapı sahibinden daha yetkisiz gören bir yasa var. Af kapsamına alınan ve yasal bir hale getirilmesi için işlem gören ve kendi kendisine çöken, 21 kişiye mezar olan Kartal'daki Yeşilyurt Apartmanı var.

Muğla ilimizde de aynı hukuksuzluk temelinde kaçak ve mühendislik hizmeti almadan üretilen ve af kapsamına alınan oldukça fazla yapı var. Bu yapılar depremi bile beklemeden yıkılma potansiyeli taşıyorlar.

Yapı Denetimi ve Mühendis

Bir doğa olayı olan depremin doğal afete dönüşmesini önlemenin yolu, planlama-kentleşme, tasarım, uygulama ve yapı denetim sisteminin sağlıklı bir şekilde işlemlerinden geçmektedir. Depremle ilgili hemen her konunun ayrı bir önemi bulunmaktadır. Ancak yapı denetimine ayrı bir vurgu yapılması zorunluluktur. Çünkü yapı denetimi, güvenli yapıların üretilmesini sağlayacak ve gelecekte aynı sorunların ortaya çıkmasını önleyecektir.

Yapı denetim sorununu çözmek için atılan ilk adım 10 Nisan 2000 tarihinde yürürlüğe giren "595 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname"dir. Ayrıca bu kararname ile birlikte çıkarılan "601 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname" de; mühendis ve mimarların mesleklerini yapabilmeleri için diploma almanın ön şart olduğunu, temel şartın ise meslek Odalarından "sertifika" almanın zorunlu olması gerektiğini ortaya koymuştur. Ne yazık ki her iki kararname de bir süre sonra ortadan kaldırılmıştır.

29.06.2001 tarihinde yürürlüğe giren ve hâlâ uygulamada olan 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkındaki Kanun da beklentileri karşılayamamıştır. Üstelik bu yasa 595 sayılı Yapı Denetim Kararnamesinin bile gerisinde kalmıştır.

İnşaat ve yapı sektörünün işleyişini ve sorunlarını tam olarak çözemeyen, ilgili kurumlara, üniversitelere, meslek odalarına danışmadan alelacele hazırlanan kanun, sorunu çözmek bir yana kendisi sorun olarak gündemdeki yerini almıştır. Yıllar yılı ekonomi ve siyasetin en büyük finans kaynaklarından olan inşaat sektöründeki payın bölüşülmesi, kimsenin işine gelmezken, tüm sorumluluk tek başına, üstelik hiçbir yaptırım gücü olmayan yapı denetim kuruluşları ile mühendis ve mimarların üzerinde bırakılmıştır.

4708 sayılı Yapı Denetim Yasası'nın Genel Gerekçe bölümü, sorun ve çözüm bağlamında doğru bir felsefi yaklaşıma sahiptir. Ancak bu durum, yasanın içeriği ile denk düşmemiştir.

Anlaşılmıştır ki yasanın genel gerekçesini yazarlarla yasayı çıkaranlar konuyu farklı algılamışlardır. Doğru bir noktadan hareket etmek, doğru yere ulaşma anlamına gelmemiş, yasa yapıcı, yasanın etki alanını daraltarak, muafiyet sınırlarının genişletilmesini sağlayıcı düzenlemelere imza atmıştır.

Yapı üretim sürecinin önemli bir parçası olması gereken "Şantiye Şefliği" konusu da; çözümün değil, sorunun bir parçası olmuştur. Farklı meslek disiplinleri ve uzmanlık alanları dikkate alınmadan şantiye şeflerinin görevlendirilmesi, bilime ve bilgiye aykırıdır. Ayrıca bir şantiye şefinin 30.000 m²'ye kadar 5 inşaatın şantiye şefliğini yapmış olması doğru değildir. Şantiye şefliği inşaatın her şeyinden sorumlu olması gereken bir iştir. Öyle ki, şantiyeden hiç ayrılmaması gereken bir görevdir. Buna rağmen 5 ayrı işin şantiye şefliğini bir mühendisin yapma şansı yoktur.

Yine, yakın bir zaman önce "Ruhsatlardan Mühendis ve Mimarların" imzalarının kaldırılmış olması, sahteciliğe çağrı yapmak, mühendis ve mimarları yok saymaktır. Bu durum; mesleki yetkinliği ve meslek insanlarının gelişmesini zaafa uğratacaktır.

Açıktır ki, Yapı Denetim Yasası'nda gerekli değişiklikler, ihtiyaç duyulan düzenlemeler yapılmaz ise, on yıl sonra aynı sorunlarla karşı karşıya kalınacak, olası bir depremde başta kamu binaları olmak üzere konutlar, işyerleri ağır hasar görecektir, çok sayıda bina yıkılacak, can ve mal kayıpları yaşanacaktır. Elektronik sistemle denetim kuruluşlarına iş verilmesi de sorunu kabul edilebilir bir ölçüde çözmekten uzaktır.

Planlama Yapılaşma ve Kentsel Dönüşüm

Depreme karşı kentlerimizi, binalarımızı hazır hale getirmek iddiasıyla başlatılan kentsel dönüşüm projelerinin bu amaca ne kadar hizmet ettiği tartışmalı olmakla birlikte, kamu binalarının akıbeti ise belirsizliğini korumaktadır. "Riskli alan", "riskli yapı" belirlenmesindeki adaletsizlik, keyfilik ve hukuksuzluk

mağduriyetler ve hak kayıplarına yol açmaktadır. Depreme karşı yapı stokunu güvenli hale getirmek iddiasıyla başlatılan kentsel dönüşüm uygulamaları, yeni sorun alanları yaratmaktadır. Ayrıca 2018 Yılında çıkarılan "İMAR BARIŞI YASASI", 6306 Sayılı Yasa ile çatışmaktadır.

Daire alanlarının küçülmesi kat sayısı ve daire sayısının artmasına neden olmakta, aynı sokak ve mahallenin alt yapısı aynı kalmasına rağmen, aile sayısı ve nüfusun artması, kentin demografik yapısını bozarak, fiziksel eşikleri zorlamakta, yeni trafik ve alt yapı sorunları yaratmaktadır.

Kentsel dönüşüm projeleri kentsel "RANTIN" en yüksek olduğu bölgelerden başlamıştır.

Parsel ölçeğindeki yenileme uygulamalarında ise açıkça görülmektedir ki, dönüşüm, müteahhit firmalar ve mülk sahipleri için beklenen cazibeyi yaratabildiği koşullarda akıcılık kazanmakta ve uygulanmaktadır.

Bugünkü kentsel dönüşüm yasası ve var olan mevzuatlar; kentsel dönüşüm uygulamaları için temel beklenti olan, sağlıklı ve yaşanabilir bir çevrede, güvenli yapılarda oturmak anlayışını karşılayamamıştır.

YIK-YAP anlayışı kentsel dönüşümün temel bir mantığı olarak karşımıza çıkmaktadır. YIK-YAP anlayışı; bilimi, bilgiyi, mühendisliği ve kentleşme bilimini yok sayan bir anlayıştır. Bir taşeron bakışıdır.

Kentlerimiz inşaat projelerinin birer "ARAZİSİ" haline dönüşmüştür.

ÖNEMLE VURGULAMAK GEREKİR Kİ; Kentsel dönüşüm; sosyal adalet, sosyal gelişim, sosyal bütünleşme, tarih ve kültürel mirasın korunması, zarar azaltma ve risk yönetimi ile birlikte kapsamlı ve bütünlüklü bir şekilde ele alınmak zorundadır.

İmar Afları-İmar Barışı ve Güvenli Yapı

Türkiye'de gecekondulaşma süreci, ihtiyaç sahiplerinin barınma ihtiyacını karşılamaya dönük masum bir çaba olarak başlamıştır. Bu durum zamanla örgütlenmiş bir mafya tasarrufu olarak şekillenmiştir. İşin içerisine oy alma ve siyasi kaygılar da girince "AF KONUSU" her seferinde "bu son denilerek" 26 kez yenilenmiştir.

Topraklarımızın büyük bir bölümü deprem tehlikesi altında bulunduğu gibi, yapı stokumuzun önemli bir bölümü de deprem riski taşımaktadır. Konuyla ilgili olarak tüm bilim çevreleri ve Meslek Odaları mevcut yapı stokunun iyileştirilmesi, onarılması ve güçlendirilmesi gerekliliğini dile getirirken, 24 Haziran seçimleri öncesi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın öncülüğünde, TBMM tarafından oybirliği ile ülke tarihinin en kapsamlı "İMAR AFFI" çıkarılmıştır.

Amaç maddesi "yerleşme yerleri ile bu yerlerdeki yapılaşmaların; plan, fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun teşekkülünü sağlamak" olan 3194 sayılı İmar Kanunu'na Geçici 16. madde eklenmiştir. Türk İmar Tarihinin bugüne kadar ki en kapsamlı imar affı olan bu düzenleme ile hiçbir mühendislik hizmeti almayan ve bu kanun kapsamında mühendislik hizmeti alması talepte edilmeyen yapılar, herhangi bir kontrol mekanizması olmaksızın, kural dışı, sadece mal sahibinin beyanı ile kayıt altına alınarak yasal statü kazanmaktadır.

Çevre ve Şehircilik Eski Bakanı Sayın Özhaseki, "Mühendisler 2-3 bin lira verilmemesi için mal sahibinin beyanını esas aldık" diyerek, ülkemizdeki yapıların yıkılma nedenleriyle, yaşanacak bir depremde yapıların yıkılma gerekçesini de ortaya koymuştur.

Mühendislik hizmeti almamış, kaçak olarak üretilmiş olan yapıların, süresiz olarak yasal hale getirilmesi, devletin; asıl sorumluluğu olan halkın can ve mal güvenliğini koruması sorumluluğunu da bırakmış olduğu anlamını taşımaktadır. Yeni yapılacak olan yapıların güvenli bir şekilde üretilmesi, sorunun temel kaynağı olarak karşımıza dikilmiş bulunmaktadır.

"İmar Barışı" denen bu af, deprem güvenliği, mühendislik ve mimarlık mesleği hiçe sayılarak toplumun can ve mal güvenliği yapı sahibinin "beyanına" teslim edilmiştir. Su havzaları, dere yatakları ya da hazine arazilerine yapılmış kaçak yapılar da bu af kapsamına alınmıştır.

Ayrıca, tüm yasal kurallara uyararak onun bedelin ödeyen konut ve yapı sahipleriyle birlikte, işini doğru



yapan mühendis ve mimarlar da cezalandırılmıştır. Değerler sistemi bir kez daha ayaklar altına alınmıştır.

Güvenli ve sağlıklı yerleşim alanlarının oluşturulması için afete duyarlı ve bilimsel planlama ilkelerini esas alan kentleşme politikalarının hayata geçirilmesi gerektiğinin altını önemle çiziyoruz.

Yapıları depreme karşı hazırlamanın iki yolu vardır:

İlki; mevcut yapı stokunun durumu tespit edilerek iyileştirilmesi, onarılması, güçlendirilmesi veya yeniden yapılmasıdır.

İkincisi; yeni yapılacak olan yapıları, bilim, teknoloji ve mühendislik ilkeleri doğrultusunda yapmaktır. Planlama ve tasarım aşamasından yapının kullanıma açılmasına kadar tüm süreç mesleki yeterliliğe sahip mühendisler tarafından yönetilmeli ve denetlenmelidir.

Ayrıca, risklerin transfer edilmesi bakımından yapı sigortası ve mesleki sorumluluk sigortası yapılmalıdır.

Profesyonel mühendislik yaşamının düzenleyicisi olması gereken meslek odalarının yetkileri giderek binçli bir şekilde azaltılmaktadır. Ticari kaygı teknik kaygının önüne geçmiş, bilgi, beceri ve liyakat sahibi yöneticilerin yerini şirket ve cemaat ilişkileri almıştır. Meslek odası, üniversiteler ve endüstri arasında olması gereken işbirlikleri görmezden gelinerek yok sayılmıştır.

NOT; AFET, BİR OLAYIN KENDİSİ DEĞİL, DOĞURMUŞ OLDUĞU SONUÇLARDIR.

SONUÇ;

Yaşamış olduğumuz orta büyüklükte bir depremde bile yapılarımızın hasar görmesi ve can kayıplarının ortaya çıkması yapı stokumuzun büyük bir risk altında olduğunu gösteriyor.

•Daha güvenli ve yaşanabilir yerleşim yerleri ve yapıların üretilmesi deprem risk yönetiminin temel amaçlarındandır. Bunu sağlamanın en etkili yolu; yerleşim planlarında ana riskleri göz önüne alarak, gerekli düzenlemeleri yapmak için" Deprem Yönetmeliklerini" ödünsüz bir şekilde uygulamak gerekiyor.

•Hiç kimse bize 1999 depremlerinden sonra bilgi eksikliğinin olduğunu söyleyemez. Yeni bir "Bina Deprem Yönetmeliği" yayımlandı. Zemin durumunu ve fay hatlarını biliyoruz. Artık "ULUSAL DEPREM STRATEJİSİ VE EYLEM PLANINI-UDSEP 2023"ü güncelleyerek uygulamaya koymak gerekiyor.

•Mesleki Yetkinliği temel alan "YETKİN MÜHENDİSLİK YASASI" çıkarılmalıdır.

•2003 Yılında İstanbul Ana Kent Belediyesinin yapmış olduğu İstanbul Deprem Master Planı (İDMP, 2004 yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın yapmış olduğu "1.Deprem Şurası" ve yine 2009 yılında aynı bakanlığın yapmış olduğu "Kentleşme Şurası" na çok sayıda bilim insanı ve uzman katılmış ve son derece önemli çalışmalar yapılmıştır. Fakat devlet bürokrasisinin sürekli olarak değiştirilmesi ve "LİYAKAT ölçüsüne bağlı kadrolar yerine," söz dinleyen ve bilmeyen kadroların göreve getirilmiş olması; "deprem zararlarını azaltmak ve planlı bir kentleşmeyi" sağlamak için hazırlanan raporların uygulama alanı bulamamasına neden olmuştur.

•Her yıl çok sayıda mühendislik diploması verilmesine rağmen kaliteli bir mühendislik öğrenimi yapılamamaktadır. Can ve mal güvenliğini sağlayan bir mesleğin insanları olarak; fiziki şartları uygun olmayan, öğretim kadrosu son derece yetersiz olmasına rağmen inşaat mühendisi diploması veren okullar açılmaktadır. Bu anlayışa son verilmelidir.

•Her afetten sonra sık sık yapılan "yara sarma" anlayışından kurtulup; bilimin, tekniğin ve aklın gerektirdiği işleri yapmak gerekir. Deprem bir doğa olayı olduğu kabul edilmeli ancak denetimsizliğin neden olduğu olumsuzlukları "kader" gibi değerlendiren yaklaşımlar terk edilmelidir. Bugüne kadar yapılan çalışmalar, deprem öncesi alınacak önlemlerin deprem riskini önemli ölçüde azalttığını ortaya koymaktadır. Sorunu sorun olmaktan çıkaracak olan tek çıkar yol, deprem yaşanmadan önce alınacak önlemlerde saklıdır.

•Oda ile meslek insanı arasına örülmeye çalışılan duvarlar kaldırılmalı, mühendis ve mimarlardan oda belgesi istenmesine yönelik uygulama güncellenmelidir.

•Kentsel dönüşüm konusu; fiziksel, sosyal ve ekonomik yönden çöküntü ve bozulma sürecine girmiş kentsel alanları, içinde yaşayanlar için yaşam kalitesi daha yüksek olacak şekilde, kente kazandırmayı hedefleyen bir plan stratejisidir. Oysa getirilmiş olan "İmar Affı" ile kentsel dönüşüm arasında çelişkili bir durum ortaya çıkmıştır. Kentsel dönüşüm; parçacı bir anlayışla değil, bütünlüklü kent planlarının bir parçası olarak ele alınmalıdır.

İMO Deprem ve Yapı Denetim Çalıştayı Hatay'da Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası'nın 46. Dönem Çalışma Programı'nda yer alan "Deprem ve Yapı Denetim Çalıştayı" 6 Nisan 2019 tarihinde İMO Hatay Şubesi'nde gerçekleştirildi.

Çalıştay, Oda Başkanı Cemal Gökçe ve Hatay Şube Başkanı Selim Harbiyeli'nin açılış konuşmalarıyla başladı. Açılış konuşmalarından sonra oturumlara geçildi.

Toplantıya İMO Başkanı Cemal Gökçe, Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya ve Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcısı Dilek Bekiroğlu, Şubelerimizden başkan ve yöneticiler ile çok sayıda üyemiz katıldı.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Açılış Konuşması:

Ülkemiz, Cumhuriyet tarihi boyunca 6 ve üzeri büyüklükte 150'den fazla deprem yaşamıştır. Bu süre içerisinde 110 bin insanımızı toprağa gömdüğümüz gibi binlerce insanımız da yaralanmıştır. Tarihimizin en büyük ve sonuçları itibarıyla en acı depremlerinden biri, 1939 yılında yaşadığımız Erzincan Depremidir. Bu depremde yaklaşık olarak 33.000 insanımızı toprağa gömdük. 17 Ağustos 1999 Yılında yaşamış olduğumuz Gölcük Merkezli deprem de yakın tarihimizin çok önemli bir depremidir. Bu deprem; binlerce insanımızı toprak altında bıraktı, binlerce insanımız yaralandı. Yapıların %6'sı, yerle bir oldu, %7'si ağır hasar aldı, %12'si de orta ölçekte hasar gördü. Yani yapılarımızı %25'i, kullanılamaz hale geldi. 16 milyar dolardan fazla ekonomik kayıp ortaya çıktı.

Daha sonra da birçok deprem yaşadık! İnşaat Mühendisleri Odası olarak deprem gerçeğini unutmadık, unutmayacağız. 17 Ağustos 1999 Gölcük, 12 Kasım 1999 Düzce depremleri ve daha sonra yaşadığımız depremlerde ortaya çıkan her acının yükünü kalbimizde taşıyoruz.

Antakya'nın Yaşamış Olduğu Depremler

Antakya, çeşitli kültürlerle başlık oluşturan bir kenttir. Bu coğrafyada sadece kültürler buluşmaz. Tektonik olarak birçok fay hattı da buluşur. Antakya ülkemizin güneyinde bulunan Arap ve Türkiye plakalarının oluşturduğu 1000 km uzunluğa sahip sınırın batısında bulunuyor. Bu bölgenin fay hatları Kıbrıs, Doğu Anadolu ve Ölü Deniz'e uzanan fayların etki alanı içinde bulunmaktadır.

Antakya'nın geçmişine baktığımızda periyodik olarak ortaya çıkan depremlere rastlanmaz. Beşinci, altıncı, dokuzuncu, on ikinci ve on dokuzuncu yüz yıllarda oldukça fazladır. Aradaki yıllarda fay hatları oldukça hareketsizdir. 1997 yılının Ocak ayında arka arkaya büyüklüğü 5.5'i aşmayan deprem olmuş, bu depremler yapı hasarlarına ve insanların yaralanmasına neden olmuştur. Çevre illerde ve ülkelerde önemli ölçüde hissedilmiştir.

Antakya bilinen ilk depremini M.Ö 148 yılında yaşamıştır. M.S. 115 yılında yaşanan deprem binlerle ifade edilebilecek can kayıpları ortaya çıkarmıştır. Yine 526 yılında yaşanan deprem çevre ile birlikte 250-300 bin insanın yaşamını yitirmesine neden olmuştur. Oluşan yangınlar ve meydana gelen talarlar uzun yıllar sosyal yaşamın zayıf kalmasına neden olmuştur. 1822 yılında 7.4 büyüklüğünde bir deprem oluyor 60 bine yakın insan yaşamını yitiriyor. 1872 yılının 3 Nisanında Amik Gölü Depremi var.



Bu depremde 80 binlere varan can kaybı oluyor, çok sayıda ev yıkılıyor ve hasar görüyor. Daha sonraki dönemlerde de birçok deprem yaşanmasına rağmen can kayıpları yaratmıyor. Yine 1951 yılının 8 Nisanında ortaya çıkan deprem 5,7 büyüklüğünde olmasına rağmen can kayıpları da yaşanıyor. Dolayısıyla bu bölge her an deprem üretecek bir potansiyele sahip bir bölgedir.

Yapı Stokumuz Yeni Bir Depreme Hazır mı?

Türkiye, bir deprem ülkesidir. Bir doğa olayı olan depremin afete dönüşmesi ve bu durumun bir türlü önlenememesi sorunun ana kaynağını oluşturuyor.

Açıkçası, kentleşme bilimine uygun olarak tasarlanan yapıların, “Deprem Yönetmeliklerine” uygun olarak tasarlanması ve üretilmesinin sağlanmasıdır. Ayrıca standartlara uygun malzemeler kullanılarak, etkili bir denetim mekanizmasının yapı üretim sürecinin önemli bir parçası olduğunun kavranmasıdır.

Ülkemizin farklı farklı yerlerinde her zaman sel ve su taşkınları oluyor. Bu tür doğa olaylarının olabileceğini öngörmek için, tarihi kaynaklara bakmak ve bu kaynaklardan ders çıkarmak yeterlidir. Çıkarcanız derslerle kentleşme planlarına uygun olarak yapı stokunuzu oluşturmak gerekiyor. Nerelere yapı yapılmaması gerektiğini, bazı yapıların yapılması zorunlu ise (köprü gibi), tasarımlarınızı bilimin ve bilginin gereklerine göre yapmamız gerekiyor.

İstanbul’u, Ankara’yı, Bursa’yı, Antalya’yı, Antakya’yı, Samsun’u, İzmir’i, Giresun’u, Ordu’yu ve Tekirdağ’ı zaman zaman sel ve dere taşkınları önemli ölçüde etkiliyor.

Kentleşme ve imar konularında yapılan “Rant Odaklı” uygulamalar; doğal ve öngörülebilir olan deprem ve su taşkınlarını afete dönüştürüyor. Can kayıpları olmasa da ciddi ölçüde mal ve ekonomik kayıplar ortaya çıkıyor.

Yapı stokumuzun durumuna baktığımızda yapı stokumuzun doğa olayları karşısında son derece zayıf olduklarını söyleyebiliriz.

Bugüne kadar yaşadığımız deprem ve diğer doğa olayları “tarihsel sürecin günümüze kadar taşıdığı öngörülebilir” olaylardı!

Bu yaşananlar bizleri şaşırtmıyor!

Ne yazık ki yaşadıklarımızın sonuçları da oldukça ağır oluyor!

1999 Gölcük ve Düzce Depremlerinin ortaya çıkardığı can kayıpları ve büyük ölçekli ekonomik kayıplar, her kurum ve kuruluşun konuyu yeniden düşünmesine neden olmuştu. Bu kapsamda yapı denetimi, nitelikli mühendislik eğitimi, mühendislik hizmetlerinin kalitesinin yükseltilmesi ve ilgili mevzuatların ülke gündeminin ilk sırasında kendisine yer bulduğu söylenebilir. Yapı üretim süreci bileşenlerinin görev ve sorumlulukları, deprem öncesi, deprem sırası ve deprem sonrasında nelerin yapılması gerektiğine dair pek çok bilinmez, sorun olarak varlığını koruyor! Yapı güvenliğinin sağlanması için yapılması gereken uygulamalar, yeni bir “AFET” bilincinin oluşturulması konusu, geniş bir çerçevede tartışılıp içselleştirilemedi.

En azından İnşaat Mühendisleri Odası; deprem ve güvenli yapı üretilmesi konusuna, farklı boyutlarıyla geniş bir pencereden bakarak, sorunların kaynağını ve çözüm yollarını ortaya koydu.

1999 depremleri, %25 mertebesinde yapı stokunun kullanılmaz hale gelmesine neden oldu. Kaçak olarak yapılan yapılarla mühendislik hizmeti almadan üretilen yapıların oldukça fazla olduğu gözler önüne serildi.

Depremlerden sonra görüldü ki, sorun sadece önlenemez veya önlenmeyen göç ve bunun getirdiği gecekondulaşmayla açıklanamayacak kadar büyük. Kaçak yapılaşmanın olağan sayıldığı ülkemizde, ağır hasarlı binaların arasında devlet daireleri, hastane ve okulların da bulunması; sorunun sadece bir imar sorunu olmadığını, daha farklı boyutlarının da olduğunu açıkça ortaya koyuyor.

İnşaat Mühendisleri Odası’na göre temel sorun; plansızlık, çarpık kentleşme, yapı üretim sürecinin ve mesleki uygulamaların niteliksiz olması ve yapı üretiminin bilimsel ölçekte denetlenmemesi sorunun kaynağını oluşturuyor. Sorun, depremin kendisi değil doğurmuş olduğu sonuçlardır.

Üstelik ülkemizde binaların yıkılması için artık deprem bile gerekmiyor. Yapılarımız hiçbir dış etken olmadan bile yıkılıyor. İlgili idaresinden ruhsat alarak resmi bir şantiye şefi sorumluluğunda inşa edilen yapıların aynı zamanda bir yapı denetim kuruluşu tarafından denetlenmesi gerekiyor.

Beyoğlu-Sütlüce’de bulunan şantiyede meydana gelen yıkım ve henüz imalat aşamasındaki çökme

haberleri, bugün bile imalat ve denetim mekanizmalarının etkili çalışmadığını ve sistemin hala doğru işlemediğini ortaya koymaktadır.

“Üstelik İmar Barışı” adıyla çıkarılan, mühendis ve mimarları yapı sahibinden daha yetkisiz gören bir yasa var. Af kapsamına alınan ve yasal bir hale getirilmesi için işlem gören ve kendi kendisine çöken, 21 kişiye mezar olan Kartal’daki Yeşilyurt Apartmanı var.

Hatay ilimizde de aynı hukuksuzluk temelinde kaçak ve mühendislik hizmeti almadan üretilen ve af kapsamına alınan oldukça fazla yapı var. Bu yapılar depremi bile beklemeden yıkılma potansiyeli taşıyorlar.

Yapı Denetimi ve Mühendis

Bir doğa olayı olan depremin doğal afete dönüşmesini önlemenin yolu, planlama-kentleşme, tasarım, uygulama ve yapı denetim sisteminin sağlıklı bir şekilde işlemesinden geçmektedir. Depremle ilgili hemen her konunun ayrı bir önemi bulunmaktadır. Ancak yapı denetimine ayrı bir vurgu yapılması zorunludur. Çünkü yapı denetimi, güvenli yapıların üretilmesini sağlayacak ve gelecekte aynı sorunların ortaya çıkmasını önleyecektir.

Yapı denetim sorununu çözmek için atılan ilk adım 10 Nisan 2000 tarihinde yürürlüğe giren “595 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname”dir. Ayrıca bu kararname ile birlikte çıkarılan “601 Sayılı Kanun Hükmünde Kararname” de; mühendis ve mimarların mesleklerini yapabilmeleri için diploma almanın ön şart olduğunu, temel şartın ise meslek Odalarından “sertifika” almanın zorunlu olması gerektiğini ortaya koymuştur. Ne yazık ki her iki kararname de bir süre sonra ortadan kaldırılmıştır.

29.06.2001 tarihinde yürürlüğe giren ve hâlâ uygulamada olan 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkındaki Kanun beklentileri karşılayamamıştır. Üstelik bu yasa 595 sayılı Yapı Denetim Kararnamesinin bile gerisinde kalmıştır.

İnşaat ve yapı sektörünün işleyişini ve sorunlarını tam olarak çözemeyen, ilgili kurumlara, üniversitelere, meslek odalarına danışılmadan alelacele hazırlanan kanun, sorunu çözmek bir yana kendisi sorun olarak gündemdeki yerini almıştır. Yıllar yılı ekonomi ve siyasetin en büyük finans kaynaklarından olan inşaat sektöründeki payın bölüşülmesi, kimsenin işine gelmezken, tüm sorumluluk tek başına, üstelik hiçbir yaptırım gücü olmayan yapı denetim kuruluşları ile mühendis ve mimarların üzerinde bırakılmıştır.

4708 sayılı Yapı Denetim Yasası’nın Genel Gereke bölümlü, sorun ve çözüm bağlamında doğru bir felsefi yaklaşıma sahiptir. Ancak bu durum, yasanın içeriği ile denk düşmemiştir.

Anlaşılmıştır ki yasanın genel gerekçesini yazanlarla yasayı çıkaranlar konuyu farklı algılamışlardır. Doğru bir noktadan hareket etmek, doğru yere ulaşma anlamına gelmemiş, yasa yapıcı, yasanın etki alanını daraltarak, muafiyet sınırlarının genişletilmesini sağlayıcı düzenlemelere imza atmıştır.

Yapı üretim sürecinin önemli bir parçası olması gereken “Şantiye Şefliği” konusu da çözümün değil sorunun bir parçası olmuştur. Farklı meslek disiplinleri ve uzmanlık alanları dikkate alınmadan şantiye şeflerinin görevlendirilmesi, bilime ve bilgiye aykırıdır. Ayrıca bir şantiye şefinin 30.000 m2’ye kadar 5 inşaatın şantiye şefliğini yapmış olması doğru değildir. Şantiye şefliği inşaatın her şeyinden sorumlu olması gereken bir iştir. Öyle ki şantiyeden hiç ayrılmaması gereken bir görevdir. Buna rağmen 5 ayrı işin şantiye şefliğini bir mühendisin yapma şansı yoktur.

Yine, yakın bir zaman önce “Ruhsatlardan Mühendis ve Mimarların” imzalarının kaldırılmış olması, sahteciliğe çağrı yapmak, mühendis ve mimarları yok saymaktır. Bu durum; mesleki yetkinliği ve meslek insanlarının gelişmesini zaafa uğratacaktır.

Açıktır ki Yapı Denetim Yasası’nda gerekli değişiklikler, ihtiyaç duyulan düzenlemeler yapılmaz ise, on yıl sonra aynı sorunlarla karşı karşıya kalınacak, olası bir depremde başta kamu binaları olmak üzere konutlar, işyerleri ağır hasar görecektir, çok sayıda bina yıkılacak, can ve mal kayıpları yaşanacaktır. Elektronik sistemle denetim kuruluşlarına iş verilmesi de sorunu kabul edilebilir bir ölçüde çözmekten uzaktır.

Planlama Yapılaşma ve Kentsel Dönüşüm

Depreme karşı kentlerimizi, binalarımızı hazır hale getirmek iddiasıyla başlatılan kentsel dönüşüm projelerinin bu amaca ne kadar hizmet ettiği tartışmalı olmakla birlikte, kamu binalarının akıbeti ise belirsizliğini korumaktadır. “Riskli alan”, “riskli yapı” belirlenmesindeki adaletsizlik, keyfilik ve hukuksuzluk mağduriyetler ve hak kayıplarına yol açmaktadır. Depreme karşı yapı stokunu güvenli hale getirmek



ve uygulanmaktadır.

Bugünkü kentsel dönüşüm yasası ve var olan mevzuatlar; kentsel dönüşüm uygulamaları için temel beklenti olan, sağlıklı ve yaşanabilir bir çevrede, güvenli yapılarda oturmak anlayışını karşılayamamıştır.

YIK-YAP anlayışı kentsel dönüşümün temel bir mantığı olarak karşımıza çıkmaktadır. YIK-YAP anlayışı; bilimi, bilgiyi, mühendisliği ve kentleşme bilimini yok sayan bir anlayıştır. Bir taşeron bakışıdır.

Kentlerimiz inşaat projelerinin birer "ARAZİSİ" haline dönüşmüştür.

ÖNEMLE VURGULAMAK GEREKİR Kİ; Kentsel dönüşüm; sosyal adalet, sosyal gelişim, sosyal bütünleşme, tarihi ve kültürel mirasın korunması, zarar azaltma ve risk yönetimi ile birlikte kapsamlı ve bütünlük bir şekilde ele alınmak zorundadır.

İmar Afları-İmar Barışı ve Güvenli Yapı

Türkiye'de gecekondulaşma süreci, ihtiyaç sahiplerinin barınma ihtiyacını karşılamaya dönük masum bir çaba olarak başlamıştır. Bu durum zamanla örgütlenmiş bir mafya tasarrufu olarak şekillenmiştir. İşin içerisine oy alma ve siyasi kaygılar da girince "AF KONUSU" her seferinde "bu son denilerek" 26 kez yenilenmiştir.

Topraklarımızın büyük bir bölümü deprem tehlikesi altında bulunduğu gibi, yapı stokumuzun önemli bir bölümü de deprem riski taşımaktadır. Konuyla ilgili olarak tüm bilim çevreleri ve Meslek Odaları mevcut yapı stokunun iyileştirilmesi, onarılması ve güçlendirilmesi gerekliliğini dile getirirken, 24 Haziran seçimleri öncesi Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'nın öncülüğünde, TBMM tarafından oybirliği ile ülke tarihinin en kapsamlı "İMAR AFFI" çıkarılmıştır.

Amaç maddesi "yerleşme yerleri ile bu yerlerdeki yapılaşmaların; plan, fen, sağlık ve çevre şartlarına uygun teşekkülünü sağlamak" olan 3194 sayılı İmar Kanunu'na Geçici 16. madde eklenmiştir. Türk İmar Tarihinin bugüne kadar ki en kapsamlı imar affı olan bu düzenleme ile hiçbir mühendislik hizmeti almayan ve bu kanun kapsamında mühendislik hizmeti alması talep de edilmeyen yapılar, herhangi bir kontrol mekanizması olmaksızın, kuralsızca, sadece mal sahibinin beyanı ile kayıt altına alınarak yasal statü kazanmaktadır.

Eski Çevre ve Şehircilik Bakanı Sayın Özhaskeki, "Mühendisler 2-3 bin lira verilmemesi için mal sahibinin beyanını esas aldı" diyerek, ülkemizdeki yapıların yıkılma nedenleriyle, yaşanacak bir depremde yapıların yıkılma gerekçesini de ortaya koymuştur.

Mühendislik hizmeti almamış, kaçak olarak üretilmiş olan yapıların, süresiz olarak yasal hale getirilmesi, devletin; asıl sorumluluğu olan halkın can ve mal güvenliğini koruması sorumluluğunu da bırakmış olduğu anlamını taşımaktadır. Yeni yapılacak olan yapıların güvenli bir şekilde üretilmesi, sorunun temel kaynağı olarak karşımıza dikilmiş bulunuyor.

"İmar Barışı" denen bu afla, deprem güvenliği, mühendislik ve mimarlık mesleği hiçe sayılarak toplumun can ve mal güvenliği yapı sahibinin "beyanına" teslim edilmiştir. Su havzaları, dere yatakları ya da hazine arazilerine yapılmış kaçak yapılar da bu af kapsamına alınmıştır.

Ayrıca, tüm yasal kurallara uyarak onun bedelin ödeyen konut ve yapı sahipleriyle birlikte, işini doğru yapan mühendis ve mimarlar da cezalandırılmıştır. Değerler sistemi bir kez daha ayaklar altına alın-

miştir.

Güvenli ve sağlıklı yerleşim alanlarının oluşturulması için afete duyarlı ve bilimsel planlama ilkelerini esas alan kentleşme politikalarının hayata geçirilmesi gerektiğinin altını önemle çiziyoruz.

Yapıları depreme karşı hazırlamanın iki yolu vardır:

İlki; mevcut yapı stokunun durumu tespit edilerek iyileştirilmesi, onarılması, güçlendirilmesi veya yeniden yapılmasıdır.

İkincisi; yeni yapılacak olan yapıları, bilim, teknoloji ve mühendislik ilkeleri doğrultusunda yapmaktır. Planlama ve tasarım aşamasından yapının kullanıma açılmasına kadar tüm süreç mesleki yeterliliğe sahip mühendisler tarafından yönetilmeli ve denetlenmelidir.

Ayrıca, risklerin transfer edilmesi bakımından yapı sigortası ve mesleki sorumluluk sigortası yapılmalıdır.

Profesyonel mühendislik yaşamının düzenleyicisi olması gereken meslek odalarının yetkileri giderek binli bir şekilde azaltılmaktadır. Ticari kaygı teknik kaygının önüne geçmiş, bilgi, beceri ve liyakat sahibi yöneticilerin yerini şirket ve cemaat ilişkileri almıştır. Meslek odası, üniversiteler ve endüstri arasında olması gereken işbirlikleri görmezden gelinerek yok sayılmıştır.

NOT; AFET, BİR OLAYIN KENDİSİ DEĞİL, DOĞURMUŞ OLDUĞU SONUÇLARDIR.

SONUÇ;

•Yaşamış olduğumuz orta büyüklükte bir depremde bile yapılarımızın hasar görmesi ve can kayıplarının ortaya çıkması yapı stokumuzun büyük bir risk altında olduğunu gösteriyor.

•Daha güvenli ve yaşanabilir yerleşim yerleri ve yapıların üretilmesi deprem risk yönetiminin temel amaçlarından. Bunu sağlamanın en etkili yolu; yerleşim planlarında ana riskleri göz önüne alarak, gerekli düzenlemeleri yapmak için” Deprem Yönetmeliklerini” ödünsüz bir şekilde uygulamak gerekiyor.

•Hiç kimse bize 1999 depremlerinden sonra bilgi eksikliğinin olduğunu söyleyemez. Yeni bir “Bina Deprem Yönetmeliği” yayımlandı. Zemin durumunu ve fay hatlarını biliyoruz. Artık “ULUSAL DEPREM STRATEJİSİ VE EYLEM PLANI-UDSEP 2023”ü güncelleyerek uygulamaya koymak gerekiyor.

•Mesleki Yetkinliği temel alan “YETKİN MÜHENDİSLİK YASASI” çıkarılmalıdır.

•Mühendislik biliminin gerekleri dikkate alınarak, yapı tasarım uygulama ve denetim evresinin sağlıklı bir şekilde işletildiği ülkelerde, doğa olaylarının afete dönüşmediği görülmektedir. Bu bağlamda, yapı stokunun oluşturulması evresinde dikkate alınması gereken yer seçimi kararlarından, yapı tasarımına, yapı üretimi ve yapı denetimine kadar, bilimsel ve çağdaş ölçekte bütünlüklü bir yapı üretim düzeni kurulmalıdır.

•2003 Yılında İstanbul Ana Kent Belediyesinin yapmış olduğu İstanbul Deprem Master Planı (İDMP), 2004 yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı’nın yapmış olduğu “1. Deprem Şurası” ve yine 2009 yılında aynı bakanlığın yapmış olduğu “Kentleşme Şurası”na çok sayıda bilim insanı ve uzman katılmış ve son derece önemli çalışmalar yapılmıştır. Fakat devlet bürokrasisinin sürekli olarak değiştirilmesi ve “LİYAKAT ölçüsüne bağlı kadrolar yerine,” söz dinleyen ve bilmeyen kadroların göreve getirilmiş olması; “deprem zararlarını azaltmak ve planlı bir kentleşmeyi” sağlamak için hazırlanan raporların uygulama alanı bulamamasına neden olmuştur.

•Her yıl çok sayıda mühendislik diploması verilmesine rağmen kaliteli bir mühendislik eğitimi yapılamamaktadır. Can ve mal güvenliğini sağlayan bir mesleğin insanları olarak; fiziki şartları uygun olmayan, öğretim kadrosu son derece yetersiz olmasına rağmen inşaat mühendisi diploması veren okullar açılmaktadır. Bu anlayışa son verilmelidir.

•Her afetten sonra sık sık yapılan “yara sarma” anlayışından kurtulup; bilimin, tekniğin ve aklın gerektirdiği işleri yapmak gerekir. Deprem bir doğa olayı olduğu kabul edilmeli ancak denetimsizliğin neden olduğu olumsuzlukları “kader” gibi değerlendiren yaklaşımlar terk edilmelidir. Bugüne kadar yapılan çalışmalar, deprem öncesi alınacak önlemlerin deprem riskini önemli ölçüde azalttığını ortaya koymaktadır. Sorunu sorun olmaktan çıkaracak olan tek çıkar yol, deprem yaşanmadan önce alınacak önlemlerde saklıdır.

•Oda ile meslek insanı arasında örülmeye çalışılan duvarlar kaldırılmalı, mühendis ve mimarlardan oda belgesi istenmesine yönelik uygulama güncellenmelidir.

•Kentsel dönüşüm konusu; fiziksel, sosyal ve ekonomik yönden çöküntü ve bozulma sürecine girmiş kentsel alanları, içinde yaşayanlar için yaşam kalitesi daha yüksek olacak şekilde, kente kazandırmayı hedefleyen bir plan stratejisidir. Oysa getirilmiş olan “İmar Affı” ile kentsel dönüşüm arasında çelişkili bir durum ortaya çıkmıştır.

•Kentsel dönüşüm; parçacı bir anlayışla değil, bütünlüklü kent planlarının bir parçası olarak ele alınmalıdır.

•2017 yılında yaşanan iş kazalarında 2000 den fazla insanımız hayatını kaybetmiştir. 2018 yılında da bu ölçüde can kaybı olmuştur. Bunların 1/3 ü inşaat sektöründe ortaya çıkan kayıplardır. Bu durum, insan güvenliği konusuna da yeterli ölçüde önem verilmediğini ortaya koymaktadır.

İMO Samsun Ulaştırma Politikaları Çalıştayı Yapıldı

Odamız adına Samsun Şubemiz tarafından düzenlenen TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Ulaştırma Politikaları Çalıştayı, 23 Mart Cumartesi günü yapıldı.

Çalıştayın Açılış Konuşmaları TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe ile Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü tarafından yapıldı.

Çalıştayın ilk oturumu İMO Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü tarafından yönetildi. Bu Oturumda Prof. Dr. Güngör Evren(İTÜ) tarafından “Ulaştırma Politikası Kavramı ve Önemi: Uygulamalar Üzerinden Yorumlar” üzerine bir sunum gerçekleştirdi. Ardından Prof. Dr. İsmail Şahin (YTÜ) “Ulaştırma Projelerinde Sürdürülebilirlik Çalışmaları” konulu sunum yaptı.

Çalıştayın ikinci oturumu Prof. Dr. İsmail Şahin tarafından yönetildi. Yüksek Mimar kent Planlama Uzmanı Erhan Öncü “Kentlerin Ulaşım Ana Planları ile Sınarı”, Dr. Öğretim Üyesi Ufuk Kırbaş (OMÜ) “Kentsel Dönüşüm Uygulamalarının Kent İçi Trafikğine Etkisi”, Doç. Dr Erhan Burak Pancar (OMÜ) “Ulaştırmada Toplu Taşımanın Önemi ve Özendirilmesi” konu başlıklarında birer sunum yaptılar.

Çalıştayın üçüncü oturumu Prof. Dr. Güngör Evren tarafından yürütüldü. Bilgisayar Mühendisi Taner Tolgay-UKOME Şube Müdürü” Samsun Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı-Samsun’da Bütünleşik Ulaşım Sistemleri” konulu sunum yaptı.

Yöneticiliğini İMO Başkanı Cemal Gökçe’nin yaptığı, Prof. Dr. Güngör Evren, Prof. Dr. İsmail Şahin ve Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü “Ulaştırma Politikalarına İnşaat Mühendisleri Odası’nın Bakışı (Bilimsel Yaklaşımlar-Öneriler) Raporları ve Öneriler” ile ilgili bir panel düzenlendi.

Genel değerlendirmenin Prof. Dr. Güngör Evren tarafından yapılan Çalıştay, İMO Başkanı Cemal Gökçe ile Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü’nün kapanış konuşmasıyla sona erdi.

Çalışmaya İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, İl Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem ve Sayman Üyesi Bülent Erkul ile çok sayıda meslektaşımız katıldı.



İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Açılış Konuşması:

Odamız bugüne kadar 12 Ulaştırma Kongresi yapmış bulunuyor. 13.Ulaştırma Kongresini de Ekim ayında Erzurum'da yapacağız. Bu kongrelerin dışında da ulaştırma konusuna ilişkin çeşitli çalışmalar yapılmıştır. 26 Ocakta Bursa'da, 2 Mart tarihinde İstanbul'da Ulaştırma Politikalarına ilişkin bir çalıştay yaptık. Yine mayıs ayında Eskişehir'de bir çalıştay yapacağız.

31 Mart 2019 tarihinde yerel yönetim seçimleri yapılacak. Sokaklar oldukça sıcak. Çevre kirliliği, kentlerin cadde ve sokaklarını dolduran otomobiller, trafik sıkışıklığı ve erişimdeki zorluklar ve zaman kaybı gibi konular azda olsa gündeme geliyor. Bu süre içerisinde bilim insanları, Oda ve şubelerimiz kentlerimizin sorunlarını tartışıyor, yapılması gerekenlerin altını kalın harflerle çiziyorlar. Ulaştırma dünyasındaki sorunların çözümü için bilim ve teknoloji alanındaki gelişmeler ve yenilikler paylaşıyor.

Karayolu, demiryolu, denizyolu, bisiklet kullanımı, boru hatları ve yaya ulaşımındaki gelişmeler ve yenilikler gündeme getiriliyor. Lojistik konusuna ilişkin değerlendirmeler yapılıyor.

Karayoluna bağlı ulaşım sistemi egemenliğinin sürdüğü bir ortamda, doğal olarak trafik kazaları, trafik tıkanıklığı, sinyalizasyon ve üst yapı sorunları ve çözüm yolları da tartışılıyor. Küçük ve orta boy kentlerimizle ilgili yerinde yapılan çalıştay ve incelemeler, ulaştırma sorunlarının sadece büyük kentlere özgü bir sorun olmadığını da görmek gerekir. Bu tür kentlerde sorunlar çözümsüzlüğe doğru iyice ağırlaşmadan doğru ve bilimsel bir ulaşım planlamasının gündeme getirilmesi kaçınılmaz oluyor.

Ulaştırma konusu hayatımızın ve mesleğimizin önemli bir parçasını oluşturuyor. Arazi ve kent planlamasının bir türevi olarak ulaştırma konusu merkezi yönetimlerin, yerel yönetimlerin, Meslek Odalarının ve kentlerde yaşayan her insanın öncelikleri arasında yer alıyor. Zamanın doğru yönetilmesi, değerler sistemi içerisinde önemli bir varlık olarak her koşulda önemini koruyor.

Üstelik ulaştırma konusu sadece ulaşım ile açıklanamaz. Toplumsal gelişmenin mekansal okumayla anlam kazanacağını bilmek gerekiyor. Ulaştırmanın birinci mekanımız olan çevremizle, yani tüm yaşam alanlarıyla birlikte ele alınması gerekir. Bu nedenle ulaştırmayı, oturduğumuz konutlar, çalıştığımız iş yerleri, okuduğumuz okullar, gittiğimiz hastaneler ve tüm yapıları alanlarla birlikte ele almak gerekiyor. Tüm yaşam alanlarını erişebilirlik, sürdürülebilirlik, kültürel miras, eko sistem ve çevre duyarlılığı ile birlikte, bir plan bütünlüğü içinde ele alıp değerlendirmek gerekiyor. Dünyamızı ve çevremizi anlamanın ve yorumlamanın yolu yüksek bir öngörüye sahip olmaktan geçer. Yaptığımız ve yapacağımız toplantılarla böylesi bir öngörüye ortaya koyabilirsek, yaşadığımız çevre ile bilginin mekansal ilişkisini bir bütün olarak kavramak mümkün olabilir.

Konunun özü araçları taşıyan bir kent ve ulaşım sistemi mi, insanları taşıyan bir kent ve ulaşım sistemi mi? Bugünkü duruma bakacak olursak, kentler arası ulaşım ve kent içi ulaşımın omurgasını karayolu ulaştırması oluşturmaktadır. Toplu taşımacılık yerine bireysel taşımacılık tercih edilmiş ve özendirilmiştir.

İstanbul, Boğaz köprülerine, sayısız alt ve üst geçitlere, sayısız kavşaklara rağmen ulaşım ve trafik sorununu çözememiştir. Dünyada ki 207 kentin yer aldığı bir incelemede İstanbul trafik yoğunluğu bakımında 11.sırada yer alıyor. İstanbullu günün 52.5 dakikasını trafikte geçiriyor. Ülkemiz ve kentlerimiz büyük ölçüde ulaşım ana planından mahrum olarak yönetiliyor.

Büyük kentlerde sanayinin de etkisiyle artan göç ve nüfus yoğunluğu kaçak ve çarpık bir yapılaşmayı ortaya çıkarıyor.

Bu durum, yeni bir altyapı ve ulaşım sorunu olarak ortaya çıkıyor. Kentsel alanın giderek büyümesi kent içi ulaşım maliyetlerini artırıyor. İstanbul gibi kentlerin kent içi ulaşım süresi kentler arası ulaşım süresinden daha fazla zaman alıyor. Mesafeler uzadıkça ulaşım maliyetleri arttığı gibi ulaşımındaki kalite ve verimlilik de düşüyor.

Mekansal düzenin önemli bir parçası olması gereken kentsel tasarım dikkate alınmıyor. Sosyal ve mekansal gelişme açısından daha belirleyici bir hale gelen kentsel siyaset bilimin, bilginin ve mühendisliğin önüne geçiyor. Siyaset kurumu rant dağıtım merkezi haline geliyor.

Kentte yaşayanların bir bölümü küçük ölçekli de olsa ortaya çıkan kent rantından yararlanıyor. Üstelik başlarına yıkılacak yapıların bir parçası haline geliyorlar. Bu nedenle işbirlikçi bir yapı düzeni oluşuyor. İstanbul'un Kartal ilçesinde kendi kendisine yıkılan Yeşilyurt Apartmanı 21 insanın yaşamını yitirmesi, 17 insanın yaralı olarak kurtarılması gibi bir sonuç doğuruyor. Yapılarımız depremi beklemeden kendi kendisine yıkılıyor. Tek bir binanın yıkılmasına rağmen ulaşım kilitleniyor, Can Kurtarma araçları yıkım yerine gecikerek ulaşabiliyor.

Yıkılan binanın enkazı 5 günde ancak kaldırılabilir. İstanbul bir deprem yaşayacak. Ulaşım koridorları üzerinde bulunan azımsanmayacak kadar yapı yıkılacak. Çıkacak olan yangınların söndürülmesi bile büyük bir sorun olacak.

Ulaşım konusu ve sorunları yapılı ve yapılmayan alanlardan ayrı ve bağımsız bir şekilde ele alınamaz. Çünkü ulaşım konusu bir arazi kullanımı sorunudur. Tarihi değerlerde Roma ile, doğal güzellikte Rio de Janeiro ile yarışan İstanbul, "Siluet" kavramında dünya tarafından örnek alınırdı. Bugün İstanbul'da bu değerler tahrip edildi, ülkemizin en yetkilileri "kentlerimize ihanet ettik" diyorlar!

Sürdürülebilirlik, koruma, demokrasi, katılım ve geçmişe olan saygı ne yazık ki para gücü ve hırsı karşısında aciz kalmıştır. Değişim ve dönüşüm süreçleri sürdürülebilir olmaktan uzaklaşıp, yok etmeye ve ortadan kaldırmaya doğru gitmiştir.

Farklılıkları içinde taşıyan, kurum ve kuruluşların rekabetini doğru bir zemine oturtan, yaratıcı olmanın olanaklarını hazırlayan, yeniliklere açık, bilgi temelli, statik olmayan, tüketime değil, üretime yönelecek istihdam yaratan sürdürülebilir bir düzen amaçlanmalıdır. Açıkçası, ülke kaynaklarını koruyan ve doğru kullanan kaliteli bir yaşam çevresi yaratmayı hedeflemek gerekiyor. İnsanı araç yapmak yerine, insanı yaşam alanlarının merkezine oturtan bir kentleşmeye ihtiyaç var.

Ülkemizi yönetenler, kentlerimize yönelik spekülasyon projeleriyle, içinde bulunduğu sorunları aşabileceklerini düşünmüştür. Bu kabul nedeniyle her geçen gün yeni bir "ÇILGIN PROJEYİ" başka kentlerin gündemine sokuyorlar.

Oysa Marmaray Projesinin yıllardır bekleyen Gebze-Halkalı arası yeni tamamlandı. Ankara-İstanbul demiryolu projesi ve Bursa-Eskişehir demiryolu hattı da bir türlü bitirilemedi.

Ayrıca her yıl karayollarında oluşan kazalarda binlerce insanımızı kaybediyoruz. 2017 yılında meydana gelen 1 milyon 202 bin 716 trafik kazasında 7 bin 427 kişi yaşamını yitirdi. Geçtiğimiz yıl bu kazalara yeni bir tren kazası eklendi. Çorlu'da bakımsızlık ve denetim eksikliğinden tren yoldan çıktı, devrildi. 25 insanımızı yaşamını yitirdi, onlarca insanımız yaralandı. Yine geçtiğimiz günler de Ankara Konya seferini yapan YHT bir lokomotifle çarpıştı, son derece değerli insanlarımızı kaybettik. Oysa sinyalizasyon sistemi olmadan YHT ulaşımının yapılmaması gerekirdi. Yapılan uyarılar dikkate alınmadı 10 insanımızı yaşamını yitirdi.

Tüm ulaştırma türlerinin olumlu yanlarını dikkate alıp, olumsuzluklarını dışlamak gerekiyor. Bu bağlamda birçok ulaştırma türü arasında kurulacak sağlıklı bir entegrasyonla ulaştırmamızı sağlıklı bir şekil de yönetebiliriz. Açıkçası denizyolu ve demiryolu entegrasyonu ile taşıma payları artırılarak karayolu ile bu sistem güçlendirilebilir. Dört bir yanımız su ile çevrili olmasına rağmen, suyunu halen kullanamıyoruz.

Ülkemizde Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte demiryolu ve denizyoluna büyük önem verilmiştir. 1950 yılında ton olarak yük taşımasında denizyolunun payı %27.8, demiryolunun payı ise %55.1 dir. 2014 yılında demiryolunun payı %4.6, denizyolunun payı ise %5.9 olmuştur. 8 bin 333 km kıyı uzunluğu, 300 den fazla limanımız var. Bunların 150'si uluslararası nitelikte. Ayrıca önemli tarım ve endüstri kentlerimiz var. İstanbul, Bursa, İzmir ve Adana denize oldukça yakın. Bu kentler denizyolu taşımacılığının önemini daha da artırmaktadır.

Karadeniz de; Samsun ve Zonguldak limanları,

Marmara Bölgesi'nde Haydarpaşa, Derince ve Bandırma limanları,

Ege Denizi'nde İzmir limanı,

Akdeniz de Mersin ve İskenderun limanları var.

Bu limanların bazılarının demiryolu bağlantısı var. Ne yazık ki henüz Ege, Marmara, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerinde en az birer adet ana aktarma limanı olması gerekirdi. Ayrıca yurt içindeki denizyolu taşımacılığının ve demiryolu kombine taşımacılığının Bandırma-Tekirdağ, Derince-Tekirdağ kapsamında Ege Bölgesinin Trakya üzerinden Avrupa'ya bağlantısının olması gerekir. Rusya'nın Kavgaz Limanı ile Samsun Limanı'nın birbirine bağlanmasının önemini artırmak için Samsun'un, Mersin ve İskenderun demiryolu bağlantısının geliştirilmesi bir zorunluluktur.

Yine kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı ile demiryolu bütünleşmesi, ülkemizin; Gürcistan, Azerbaycan, Irak, Suriye ve Kuzey Afrika'ya bağlantısını sağlamak bakımından önemlidir.

Ulusal demiryolu ağıımız; 326 üretim merkezini ana demiryolu hattına bağlayan 452 km'lik bağlantı

hattı var. Bu hatlar üzerinde Organize Sanayi Bölgeleri, lojistik kuruluşlar var. Bu duruma rağmen demiryolunun limanlardan aldığı taşıma payı %5 mertebesindedir.

Ülkemiz de, bir planlama bütünlüğü çerçevesinde ulaştırma sistemleri yönetilip yönlendirilmemiştir. Plan bütünlüğü yerine projeci ve yatırımcı bir anlayış, ekolojik sistemi budamış; tarım, orman ve su havzalarını yok sayan bir yere oturmuştur. Ulaşım projelerinin çevresel, sosyal ve ekonomik boyutları tartışılmamıştır. Bazı bakanlar bile bu projelerin varlığından medya kanalıyla haberdar olmuşlardır. Çoğu zaman herhangi bir fizibilite yapılmadan "proje" ölçeğinde konuya bakılmıştır. Oysa yapılan yatırımların kamusal yarar sağlaması gerekir.

Bir projenin sosyo-ekonomik durumunu ve çevresel boyutunu ortaya koymanın bilimsel yolları ve ölçütleri vardır. Bu bağlamda yarar ve zarar analizlerinin yapılması zorunludur. Ne İstanbul için hazırlanan ulaşım projeleri, ne de diğer kentlerimiz için hazırlanan projelerin fayda-maliyet analizi yapılmamıştır. Projelerin büyüklükleri gündeme getirilerek, bu projelerin arkasında yatan gerçekler halkımızla paylaşılmamıştır. Bugünkü ekonomik sıkıntı ve krizin önemli bir nedeni de bu projelerdir.

İstanbul'un kuzeyini yapılaşmaya açacak olan kanal projesi, iki yakaya iki kent ve kentsel dönüşüm projeleri İstanbul'u yeni bir göç baskısı altına sokacaktır. İkinci köprü ile 3.havalimanı arasında bulunan ormanlık alanlarının ve su havzalarının yapılaşması İstanbul'un yaşayacağı afet sayısını artıracaktır. Hava kirliliği daha da artacak, sel ve su baskınları çoğalacak, ulaşım daha da zorlaşacak, sosyal ve toplumsal sorunlar büyüyecektir.

Kara yolcu ve yatırımcı anlayışlar toplu taşıma projelerinin olumlu yanlarını da azaltmaktadır. Bilim ve bilgi dışı her yapı, kentlerimize ve ülkemize önemli ölçüde yeni altyapı ve ulaşım yükü ve sorunu getirmektedir.

Türkiye'nin ilk bölgesel havalimanı 50 milyon Avro yatırım bedeliyle yapılmış olan Kütahya Zafer Havalimanıdır. 2012-2016 yılları arasında garanti verilen yolcu sayısı 4 milyon 73 bin 181'dir. Bu sürede seyahat eden yolcu sayısı sadece 170 bin 534 olarak gerçekleşmiştir. Bunun karşılığında ilgili şirkete yaklaşık olarak 21 milyon Avro ödenmiştir. İç hat yolcu başına 2, dış hat yolcu başına 10 Avro ödeniyor. Böylece vergi adaleti sağlanarak her insan bu bedeli ödüyor.

Tamamlanabilirse eğer dünyanın en büyük havalimanlarından biri olması amaçlanan yeni İstanbul havalimanı ihalesi, 3 Mayıs 2013 tarihinde yapıldı. Limak-Kolin-Cengiz-Mapa-Kalyon Ortak Girişim Grubu 25 yıl boyunca işletme hakkını KDV hariç 22 milyar 152 milyon Avroluk bir teklif vererek aldılar. Bu ihale, Cumhuriyet tarihinin en maliyetli bir ihalesi olarak kayıtlara geçti.

Üç aşamada yapılması kararlaştırılan havalimanının ilk aşaması 90 milyon yolcu kapasitesiyle 2019 yılında, ikinci aşama 120 milyon ve üçüncü aşama da 150 milyon kapasiteye ulaşacaktır.

Atlanta dünyanın en işlek havalimanıdır ve 1900 hektar araziye kurulmuştur. Bugünkü Atatürk Havalimanı 1178 hektar alana kuruludur ve yaklaşık olarak 50 milyon yolcu trafiğine sahiptir. Yeni havalimanının yolcu kapasitesi 150 milyona ulaşsa bile 7400 hektarlık arazi kullanımı oldukça fazladır. Bu arazinin konsorsiyuma yeni işletmeler yapması için tahsis edileceği gibi bir senaryoyu akla getirmektedir. Ayrıca şartnamede belirtilen yolcu trafiğine ulaşılamamasının yükünü hazine, dolayısıyla yurdumun insanları karşılayacaktır.

2016 yılı sonunda ihalesi yapılan Gayrettepe 3.havalimanı Metro ihalesi ile Halkalı Metro ihalesi Şubat 2018'de yapıldı. Davet yöntemi ile yapılan bu ihalelerin toplam bedeli yaklaşık 15 milyar TL, toplam hat uzunluğu ise 66 kilometredir. Dünyanın en büyük havalimanına ulaşmak oldukça pahalıdır.

Osmangazi Köprüsünün günlük garanti araç sayısı 40 bin. Avrasya Tüp Tünel'in 68 bin araç geçiş garantisi var. Yine 3.Boğaz köprüsünün 135 bin günlük araç garantisi var. Yap İşlet Devret modeliyle yapılan Osmangazi Köprüsü, 3.Boğaz Köprüsü ve Avrasya Tüp Tüneli'nden geçmesi gereken araç sayısı toplam olarak 243 bin araçtır. Günlük geçen araç sayısı 86 bin ile 100 bin aralığında olmaktadır. Üç projenin toplam maliyeti 6.5 milyar dolardır. İşletme süresince her üç projenin yılda hazineye getirdiği yük, 2.4 milyar TL olduğu hesaplanmaktadır.



İşletme süresince her üç projenin ülkemize getireceği yük, 50 milyar lira olacağı öngörülmektedir. Osman Gazi Köprüsü'nün süresi 22 yıl 4 aydır. 7 yıl yapım süresi bu süreden düşecektir. Osman Gazi-İzmir Otoyolu 43 km, 33 km ve 132 km, 176 km olmak üzere ayrı ayrı garanti tutarları belirlenmiştir. 3.Köprü'nün 10 yıl 3 ay, Avrasya Tüp Tünel'in ise 24.5 yıldır.

Osmangazi Köprüsü'nden geçiş otomobil başına 35 dolar artı KDV olarak belirlenmiştir. Geçiş ücretine her yıl ABD enflasyonu oranında artış yapılıyor. KGM ile Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş. arasındaki yap-işlet-devret uygulama sözleşmesinde hükümler vardır.

Çanakkale Köprüsü'nün günlük araç garantisi 46 bin, maliyeti ise 2.5 milyar Euro'dur. Bu paraların kaç kuşağa ait olduğu ve ne kadar insana iş sağlayacağı ifade edilmiyor fakat bu projenin albenisi ile ilgileniliyor. Otomobil geçiş ücretinin 15 Euro ve yüzde sekiz KDV. Bu bedelin daha önce 66.5 TL iken bugün daha fazla olduğunu hatırlamak lazım. Yapım ve işletme süresi toplamı 16 yıl 2 ay 12 gün olarak belirlenmiştir.

Bilim insanları ve ekonomistler tarihsel olarak hava trafiklerine baktıklarında, ekonomik durgunluk ve krizin olduğu ülkelerde, havayolu taşımacılığının oldukça azaldığını ve ilgili şirketlerin zarar ettiklerini ortaya koymuşlardır. Hatta bazı şirketler iflas etmişler. Ülkemizin koşullarını küresel koşullarla birlikte değerlendirdiğimizde, büyüme hızının düşük kalacağı tahmin edilmektedir. Bu nedenle havacılık sektörünün ekonomik durumla yakından ilgili olması, hava trafiğinin artmasına engel olacağı öngörüsü oldukça yaygın bir görüştür.

Sonuç Olarak; altını çizdiğimiz birçok proje kentleşme bilimine ve sürdürülebilir gelişme anlayışına aykırıdır. Toplumsal fayda, kamu yararı ve sosyal eşiklerin aşılması bakımından ülkemiz ve İstanbul insanına yapılabilecek "büyük bir kötülüktür". Bu projeler birer rant projeleridir.

Ulaştırma alanında yapılan yatırımlar araçların taşınmasına göre değil, insanların erişimlerini karşılayacak şekilde yapılması gerekmektedir. Kent mekanları otomobiller için değil, insanların erişimlerini kolaylaştıracak şekilde yapılması gerekmektedir. Kent mekanları otomobiller için değil, insanların kullanımına göre düzenlenmelidir.

"Çevre koruma ve geliştirme" üzerine kurulu olmayan, dünün kentsel değerlerini yok sayan," insanı odak noktasına" almayan bir "ulaştırma sistemi" sürdürülebilir değildir.

Açıkçası kentleri otomobillere uydurmak yerine, otomobilleri kente uydurmak sürdürülebilir ulaştırmanın ana halkası" olarak planlanmalı ve uygulanmalıdır.

AFAD Deprem Zararlarının Azaltılması Ortak Akıl Çalıştayı Yapıldı



İçişleri Bakanlığı Afet Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) koordinesinde hazırlanan Türkiye Bina Deprem Yönetmeliğine (TDBY) yönelik, güncelleştirme ve geliştirme amacıyla oluşturulan Yönetmelik Yönlendirme Komisyonu tarafından düzenlenen, "Deprem Zararlarının Azaltılması Ortak Akıl Çalıştayı" 16-17 Kasım 2019 tarihinde Ankara'da yapıldı.

Çalıştay; gerekli görülen düzenlemeleri hazırlayarak ilgili bölümlerde revizyona gidilmesi için çalışmalar yapılması amacıyla düzenlendi. Çalıştaya; konusunda uzman uygulayıcılar, kamudan, akademik camiadan ve sivil toplum kuruluşlarından temsilciler katıldı.

Çalıştaya TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına Oda Yönetim Kurulu Üyesi Necati Atıcı, İMO İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna ve Oda Danışma Kurulu Başkanı Baykal Hancıoğlu katıldı.

Ulusal 7. Yapı Mekaniği Laboratuvarları Çalıştayı Tamamlandı

Ulusal 7. Yapı Mekaniği Laboratuvarları Çalıştayı, 4-5 Ekim 2019 tarihlerinde Konya'da gerçekleştirildi.

Prof. Dr. Hüsnü Can'ın açılış konuşmasıyla birlikte, Düzenleme Kurulu adına Prof. Dr. Alper İlki'nin konuşmalarının ardından İMO Konya Şube Başkanı Süleyman Kamil Akın, Oda Başkanı Cemal Gökçe ve Karatay Üniversitesi Rektörü birer konuşma yaptılar.

Odamızın desteklediği Çalıştaya; İMO Başkanı Cemal Gökçe, Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcısı Bahattin Sarı çeşitli üniversitelerden akademisyen ve inşaat mühendisleri katıldı.

İki gün süren Çalıştayda 10 oturum gerçekleştirildi.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Yaptığı Konuşma:

Bugün burada "7.Yapı Mekaniği Laboratuvarları Çalıştayı" yapıyoruz. Tüm katılımcıları 46. Dönem Yönetim Kurulu adına saygıyla selamlıyorum. İlki 2001 yılında Ankara'da, ikincisi 2003 yılında Konya Selçuk Üniversitesinde, üçüncüsü 2011 yılında Kocaeli Üniversitesinde, dördüncüsü 2013 yılında Trabzon'da Karadeniz Teknik Üniversitesinde, beşincisi 2015 yılında Kayseri Erciyes Üniversitesinde, altıncısı yine Trabzon Karadeniz Teknik Üniversitesinde 2017 yılında yapılmıştır. 7. Yapı Mekaniği Laboratuvarları çalıştayı ise yine Konya'da yapıyoruz. Bu çalıştayların başlamasına öncülük eden başta sayın Uğur Ersoy, sayın Mete Sözen ve sayın Ender Arkun hocalarımız olmak üzere emeği geçen herkese tüm bilim ve bilgi insanlarımıza çok teşekkür ediyoruz.

Birkaç gün önce Marmara Denizi'nde yaşanan 5.8 büyüklüğündeki deprem ve ortaya çıkan sonuçları, bu çalıştayı çok daha anlamlı hale getiriyor. Yine İnşaat Mühendisliği Eğitimi için ayrılan 12331 kontenjanın 4947 sinin boş kalması oldukça düşündürücüdür. Bir yandan can ve mal güvenliğinin sağlanmasından birinci derecede sorumlu olması gereken mesleğimizin, bu denli ilgi görmemesini, diğer yandan bu yıl aramıza katılan 13 bin inşaat mühendisini nitelik ve niceliğini sorgulamak gerekiyor.

Oysa bu çalıştayın düzenlenme amacı, ülkemiz de deneysel çalışmanın planlanması, yaygınlaştırılması, genç araştırma mühendislerine yeni birikim ve deneyimlerin aktarılmasını sağlamaktır. Daha iyi daha kaliteli ve daha güvenli yapı üretilmesine yeni altlıklar oluşturmaktır. Bir yandan mesleğimizin iyi bir şekilde uygulanması için çaba harcarken, diğer yandan üniversite sayısını artırmak için yeni bölümlerin açılmaya çalışılması oldukça üzücüdür. Hele bir müdür bir mühür anlayışıyla yeni inşaat mühendisliği bölümlerinin açılması ve kontenjanlarının yükseltilmesi daha da üzücüdür. Hangi planlama ve öngörüye bağlı olarak bu bölümler açılıyor? Hocası olmayan, laboratuvarı yetersiz veya hiç olmayan, üstelik fiziki şartları da yetersiz yeni İnşaat mühendisliği bölüm ve programlarının açılmasını sağlayan anlayışı reddediyoruz. Aramıza yeni, donanımsız ve diplomalı işsiz mühendislerin katılmasının acısını her deprem sonrası biraz daha fazla yaşıyoruz.

Basit tasarımlar ve ilkel sayılabilecek alet ve araçlarla üretilen yapılardan, gelişmiş teknolojilerle üretilen daha nitelikli ve karmaşık yapılara geçiş, inşaat mühendisliğinin ulaştığı yeri de gösteriyor.



Bu gelişmelerin en önemli parçalarından biri, hatta birincisi Yapı Mekaniği Laboratuvarlarıdır.

İnşaat mühendisliği mesleği ve inşaat mühendisliğindeki uygulamaların, doğada yaşanan fiziksel olayların ortaya çıkardığı sorunları, insanın güvenliği doğrultusunda çözmesi gerekir. Bu çözümün araçlarından birisi teorik eğitimse, bir diğeri de uygulamalı eğitimidir. İhtiyaç, yeni buluşların anasıdır diye bir söz var. Doğada bulunan fiziksel olayların zenginliği, alanımızla ilgili olarak yeni bilgilerin ve yeni teknolojilerin üretilmesine de neden olmuştur.

Yapı Mekaniği Laboratuvarları ortak zeminler de çalışmayı gerekli kılmaktadır. Bu durum, deneysel çalışma ve planlamanın önemini ortaya koymakla kalmadığı gibi, üretilen yeni bilgi ve deneyimlerin genç kuşaklara, genç araştırmacılara aktarılmasını da sağlıyor. Bilgi paylaşıldıkça değerlenir, değerli hale gelir. Yapı Mekaniği toplantılarının bir amacı da farklı üniversitelerde üretilen bilgilerin paylaşılmasını sağlamaktır. Ne yazık ki üniversitelerimiz araştırma yapmak, yeni bilim ve teknoloji üretimi için yeterli ölçüde kaynak bulamıyorlar. Sınırlı bütçelerle inşaat mühendisliği eğitimi yapmaya çalışıyorlar. İnşaat Mühendisliği Bölüm ve Programlarının oldukça fazla olması, sürekli olarak öğrenci kontenjanlarının artırılması, teorik eğitimin yanında uygulamalı eğitimin de yetersiz kalmasına neden oluyor. Devlet Üniversitelerinin yanında Vakıf Üniversitelerinin önemli bir kısmının da üç öğretim elemanının imzasına bağlı olarak İnşaat mühendisliği bölümlerinin açılabilmesi, eğitimdeki kalite ve güvenilirliği de önemli ölçüde aşağılara çekiyor.

Yine ülkemizdeki mekanik laboratuvarlarında sürdürülen yapı mekaniği deneylerinin bütünlüğünü sağlamak gerekiyor. Benzer araştırmaların yeniden yapılmış olması zaman ve kaynak kaybına neden olacağı için bir üniversite laboratuvarlarında yapılan çalışmaların başka üniversiteler tarafından bilinmesi gerekir. Yapılmış olan deneysel araştırmaların tartışılması ve aynı konuda deney yapmak yerine başka konularda araştırma ve deneylerin yapılmasına çaba harcanması, bu çalışmaları oldukça değerli kılıyor.

Bugün 17 Ağustos 1999 Gölcük Merkezli Deprem'in yirminci yılını gerilerde bırakmışken, 5.8 büyüklüğünde yaşanan deprem; çok sayıda okul, hastane ve kamu yapısında hasar oluşturuyorsa, içinde oturduğumuz konutlar biraz daha büyük depremler için bizlere eyvah dedirtiyorsa, İstanbul Kartal'da olduğu gibi yapılarımız kendi kendisine yıkılıyorsa, başta ülke ve yerel yöneticilerimiz olmak üzere sorunu bir kez daha masaya yatırıp etraflı bir şekilde düşünmelidirler.

Açıkcısı tümüyle kaçak olan ve mühendislik hizmeti almayan yapıların deprem güvenliği bina ve daire sahiplerinin beyanına bırakılıyorsa, ülkemizde asıl sorgulanması gerekenlerin kimler olması gerektiği açıktır. Üstelik, "İmar barışı" denilen ve bugüne kadar hiç karşılaşmadığımız imar affı konusu, siyasi kaygılarla meclisten oybirliği ile geçiyorsa, oturup bir kez daha düşünmek gerekmez mi?

Yapı Denetimi konusu oldukça sorunlu. Diplomaya dayalı bir sistem var. Mesleki yetkinlik, mesleki etik ve ahlak konusu sertifikalı değilse; doğru ve yeterli bir denetimin yapılması mümkün değildir. 01 Ocak 2019 tarihine kadar süren, yapı sahibi adına müteahhitleri denetleyecek olan Yapı Denetim Kuruluşlarını müteahhitlerin belirlediği bir sistemin sağlıklı olma şansı yoktur. Bugün ise, yapıların denetimini yapacak olan Yapı Denetim Kuruluşlarının elektronik bir sistemle belirlenmiş olması da eksikliklerin giderilmesini sağlamamıştır. Meslek Odalarının özne olduğu ve Yetkinlik Belgesi almış olan mühendislerin denetim süreci içerisinde yer almaları sağlanmalıdır.

2012 Yılında AFAD tarafından altı çizilmiş olan Ulusal Deprem Strateji ve Eylem Planı (UDSEP) ne yazık ki halen yürürlüğe sokulmamıştır. 1999 Depreminden ve 2011 yılının 23 Ekiminde yaşamış olduğumuz Van Depremine kadar oldukça fazla çalışmalar yapılmıştır. Fakat yapılan bu çalışmalar uygulama şansı bulamamıştır. Söylenenlerin ve yazılıp çizilenlerin tamamen tersi uygulamalar yapılmıştır. İstanbul Master Plan Çalışmaları(2003-İDMP), Bayındırlık ve İskan Bakanlığının yapmış olduğu 1. Deprem Şurası Kararları(2004), yine aynı bakanlığın 2009 yılında yapmış olduğu Kentleşme Şurası Kararları ve 2012-2020 UDSEP kararları ve benzeri başka çalışmalar boşlukta kalmıştır. Bu nedenle, burada sunumu yapılacak olan çalışmaların bilim dünyasına ve ülkemiz inşaat üretim sürecine katkı sağlamasını diliyorum.

Sonuç olarak 7. Yapı Mekaniği Çalıştayının düzenlenmesinde katkısı olan bilim ve bilgi insanlarımızı kutluyor, onlara çok teşekkür ediyoruz. Ayrıca ortalıkta pek görünmeyen fakat katkılarıyla bu etkinliğin arkasında duran emekçi insanlarımızı da kutlarken, çalıştayın başarılı geçmesini diliyoruz.



www.imo.org.tr
www.facebook.com/imomerkez/
twitter.com/imomerkez

Yapı Tasarımında En Güvenilir Mühendislik Çözümü

ProtaStructure® 2019

ProtaStructure 2019, Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği 2018 Desteği, geniş uluslararası yönetmelik kapsamı ve sunduğu yenilikçi özellikler ile projelerinizdeki vazgeçilmez mühendislik çözümü olmayı sürdürüyor.

- Yeni **Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği (TBDY 2018)**, **Türkiye Çelik Tasarım Yönetmeliği** ve uluslararası tasarım ve deprem yönetmelikleri desteği ile projelerinizde bir adım öne geçin.
- Tek bir model üzerinde **Betonarme ve Çelik elemanları** birlikte modelleyin, tasarlayın ve detay çizimlerini oluşturun.
- **IntelliConnect** ile tüm çelik bağlantıları tek tıklamayla **çakışmasız** ve **imal edilebilir** olarak modelleyin. Çelik bağlantıları **otomatik olarak tasarlayın** ve **tasarım raporlarını** oluşturun.
- Otomatik ve kullanıcı tanımlı **çelik bağlantılar**, gelişmiş **numaralandırma özellikleri**, **marka** ve **parça resimlerinin** otomatik oluşturulması ile çelik projelerinizde **sorun yaşamadan yol alın!**
- **Makas, Aşık, Kuşak, Çapraz** gibi çelik elemanlar için yeni ve sezgisel yerleşim yöntemleri, **perde duvar boşlukları** ve **poligon perdelerin** otomatik detaylandırılmasıyla projelerinize hız katın.
- Otomatik **Betonarme/Çelik detay** çizimleri ve imalat resimleri ile kârlılığınızı üst düzeye çıkarın.
- Paftaya sığmayan kiriş detaylarının otomatik bölünmesi, **temel kazıklarının taşıma kapasitesi**, **yanal analizleri** ve detay çizimleri, **kiriş akslarının parametrik donatılandırılması**, **hidrolik hesaplamalar** gibi yeni **ProtaDetails makrolarıyla** hesap ve detay çizim kütüphanenizi genişletin.
- Autodesk Revit, Tekla Structures gibi programlara özel olarak geliştirilmiş **BIM araçları** ile model verilerinizi en ince detayına kadar paylaşın. **IFC veri aktarımıyla** tüm disiplinler ile modellerinizi koordine edin.

