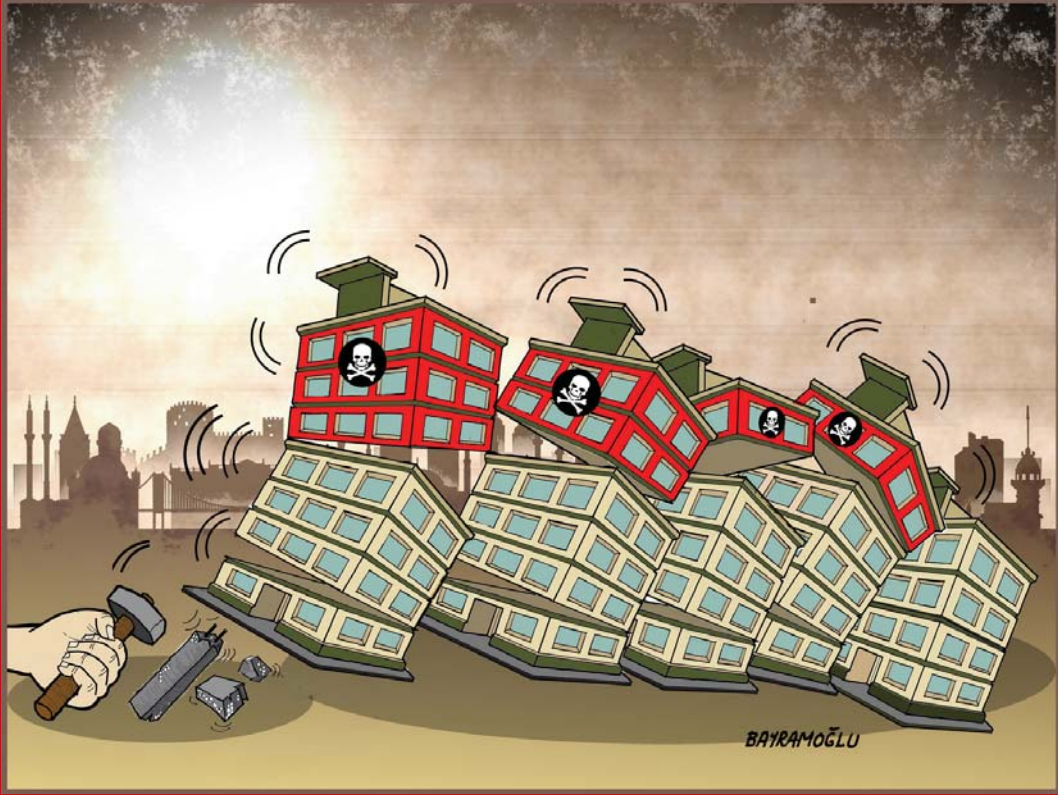


T Ü R K İ Y E
MÜHENDİSLİK
H A B E R L E R İ

YIL : 64 / 2019 - 1

SAYI : 499



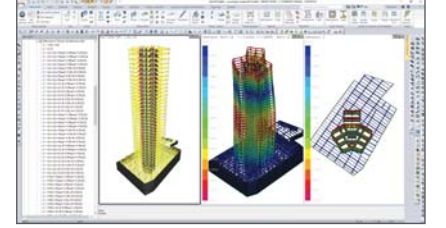
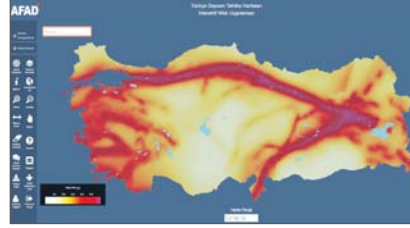
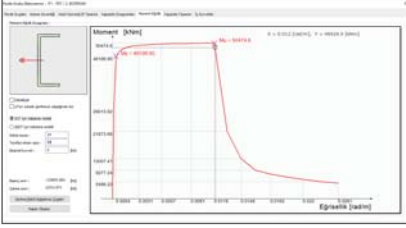
Kaçak Yapılaşma



TMMOB İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI



Betonarme ve elik 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

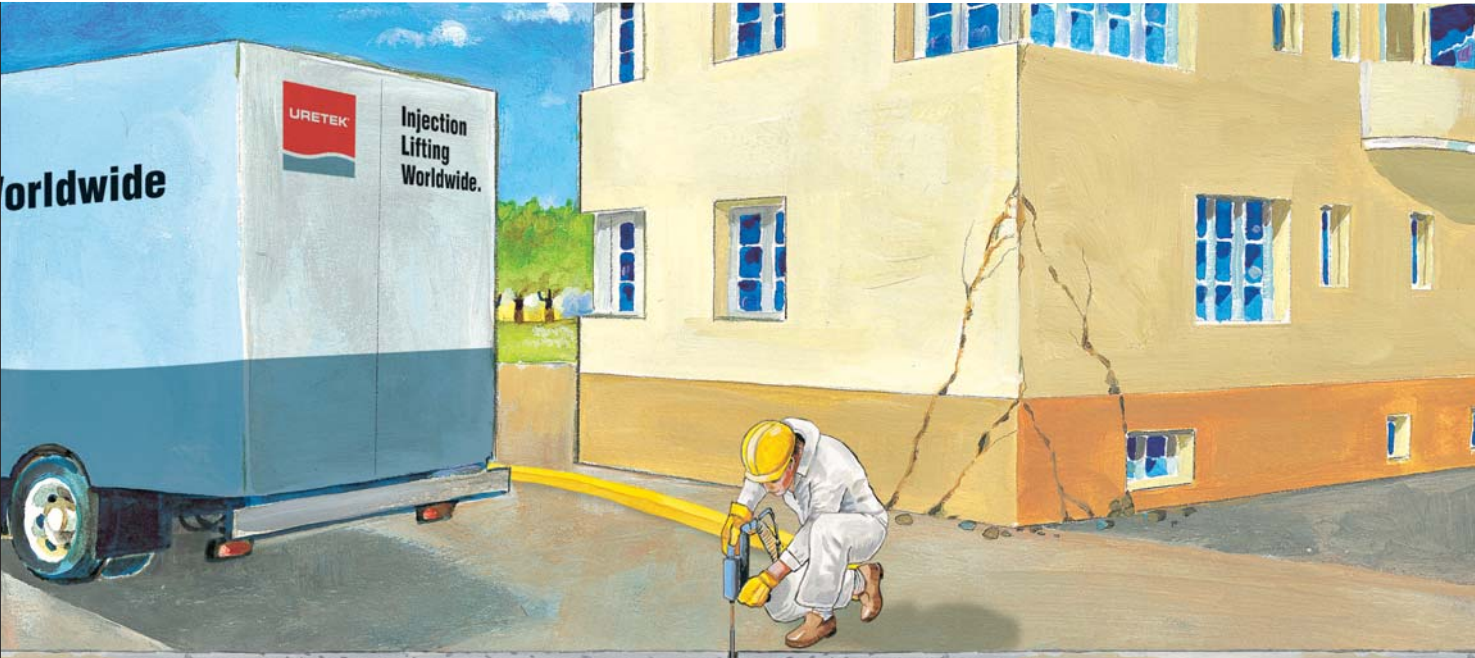
- TBDY 2018 ve güncel tasarım yönetmeliklerine tam uyumluluk
 - RYTEİE 2019'a göre riskli yapı analizi ve tespiti
- Betonarme ve elik yapıların analiz ve tasarımı ile detay çizimleri
- elik birleşimlerin TBDY 2018 uyumlu tasarımı ve imalat resimleri
 - Mimari programlar ile data alışverişı
 - ideCAD® Mimari ile tam entegrasyon
 - Flanşlı ve H tipi iskele hesapları ve izimleri
- 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

Yapınızda oturmalar mı var? Çatlaklar mı ortaya çıktı?



URETEK DEEP INJECTIONS

Yapı temelinin oturmasını
önlemek ve oturmaları
geri almak için
ileri bir teknoloji

Yukarı hareket

Güçlendirme

Sıkıştırma

- Benzersiz URETEK teknolojisi ile enjekte edilen URETEK malzemesi zemindeki boşluklara dolar; genişleyerek zemini sıkıştırır, güçlendirir ve yapıyı kaldırabilir
- Her türlü zemin ve temel tipinde kullanılabilir.
- Birkaç gün gibi kısa bir sürede uygulanır.
- Lazerle kontrol edilen, güvenilir ve hassas bir teknolojidir.
- Yapıya zarar vermeden, mevcut aktiviteyi engellemeden uygulanır.
- Malzeme 10 yıl garantilidir.
- Uluslararası güvencede ücretsiz ekspertiz.

Injection Lifting Worldwide.

URETEK Çağrı Merkezi

444 0 793



www.uretek.com.tr
info@uretek.com.tr



Zemin Mühendislik ve Danışmanlık Limited Şirketi

GEOTEKNİK PROJELENDİRME VE DANIŞMANLIK HİZMETLERİ



Firmamız, "VOLKAN PEKER Zemin Mühendislik ve Danışmanlık Ltd.Şti." bünyesinde çalışan deneyimli mühendis kadromuz ile yıllardır içerisinde yer aldığımız geoteknik alanında kazanılan tecrübelerimizi, sektörün ihtiyacını karşılayabilmek adına --proje tasarım ve danışmanlık hizmeti-- olarak sizlere sunmaktayız.

Hizmet alanımızda yer alan; Zemin Mekaniği ve Temel Mühendisliği konuları kapsamındaki, Derin Kazı Desteklem Projeleri (İksa Sistemleri, İstinat Yapıları, Heyelan Önleme Yapıları...), Geçirimsizlik ve Sızdırmazlık Yapı Projeleri, Temel Altı Taşıyıcı Sistem Projeleri (Kazıklı Temel, Zemin Islahı, Jet Grout) ile ilgilenmekteyiz.

www.volkanzemin.net

Eğitim Mah. Ünal Sk. Keskin Hancı İş Merkezi No: 11/6
KADIKÖY - İstanbul
Tel: 0216 449 94 38 Fax: 0216 449 93 89

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
Diafram 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



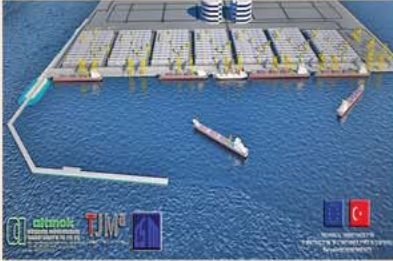
ZETAS®
ZEMİN TEKNOLOJİSİ A.Ş.



ALTINOK

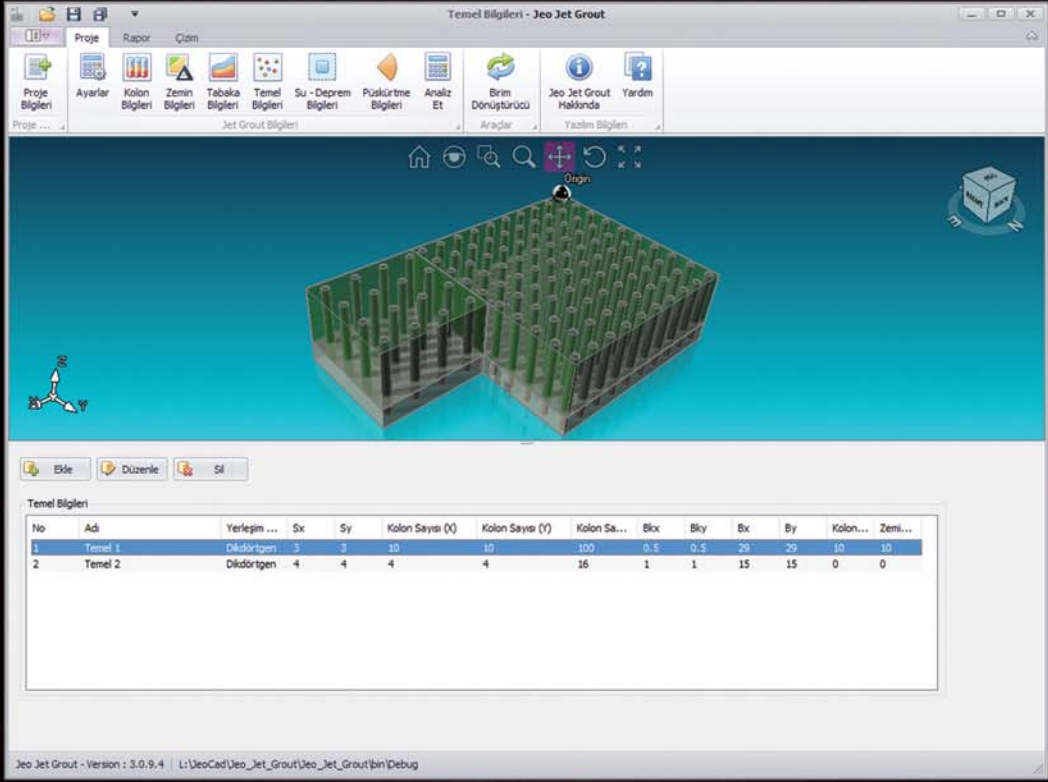
MÜŞAVİRLİK MÜHENDİSLİK A.Ş.

Ticaret Sicil No: 222441-170001



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

Seyrantepe Mah. İ.Karaoğlanoğlu 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





1978'den bugüne 2500'ü aşkın proje deneyimi ile ...



BLUE LAKE (KÜÇÜKÇEKMECE - İSTANBUL)



SKYCITY CEVAHİR (MAKEDONYA)



**TRUST ALGERIA RESIDENCIAL AND COMMERCIAL
COMPLEX (CEZAYİR)**



ARIS GRAND TOWER (ESENYURT-İSTANBUL)



**ATATÜRK CUMHURBAŞKANLIĞI MÜZE KÖŞKÜ
RESTORASYONU (ANKARA)**



KIRŞEHİR ULU CAMİİ

TİMKA MÜHENDİSLİK İNŞAAT TİCARET VE SANAYİ LTD. ŞTİ.

EMNİYETEVLER MAHALLESİ BORNOVA SOKAK NO:6/A

EMNİYETEVLER-KAĞITHANE/İSTANBUL

TEL: (0212) 282 84 72 GSM: (0533) 292 13 86

www.timkamuhendislik.com e-mail: timka@timkamuhendislik.com

☎ Telefon: 0212 259 93 66

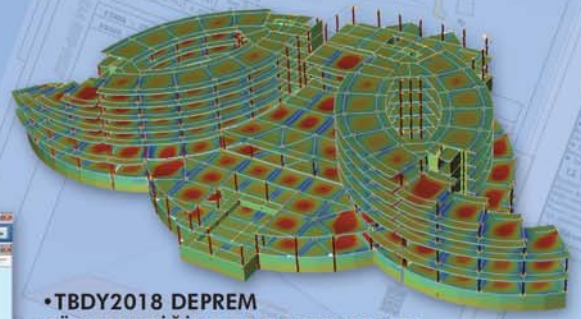
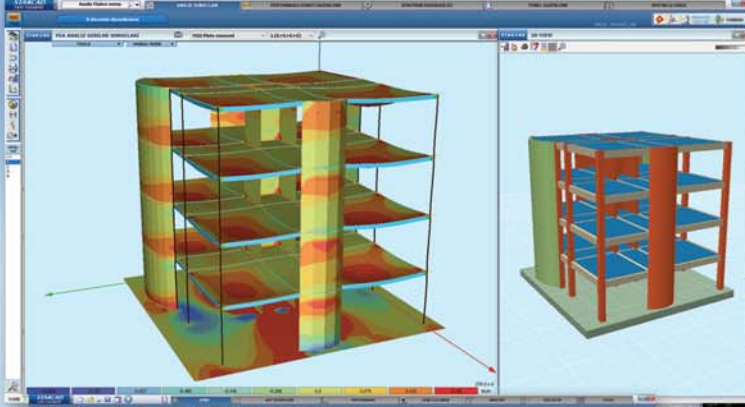
📍 Merkez: Sinanpaşa Mah. Şehit Alabeyi
Sok. No:2/3 Beşiktaş / İstanbul

📍 Atölye: Sinanpaşa Mah. Şehit dursun
bakan sok. No:9/3 Beşiktaş / İstanbul

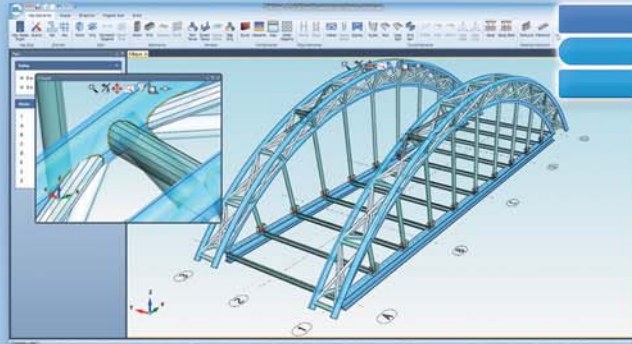
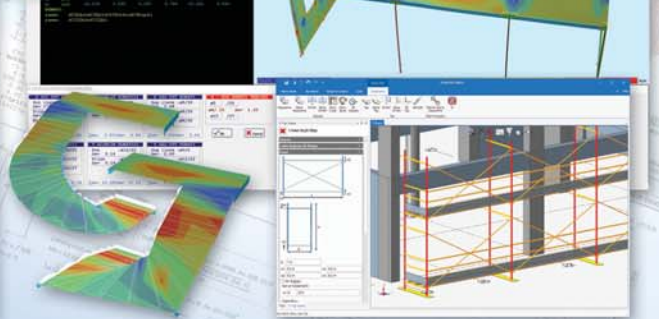
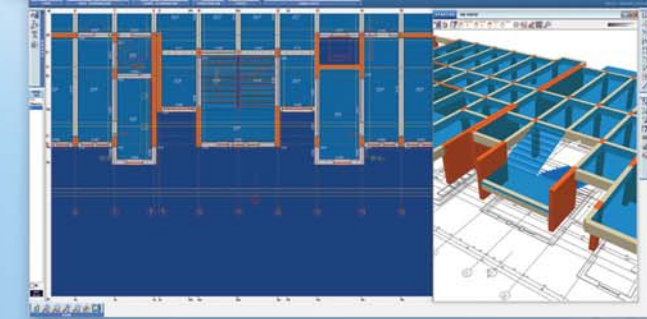
STA4-CAD

Versiyon 14.1

BETONARME YAPILARIN 3 BOYUTLU ANALİZİ ve TASARIMI

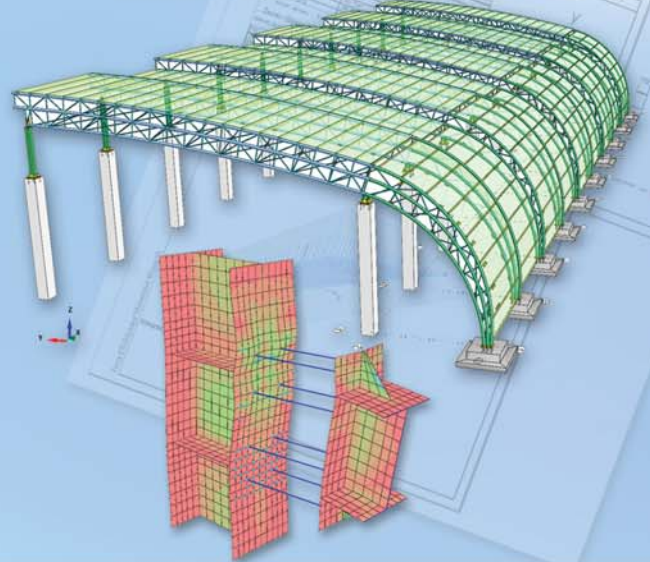
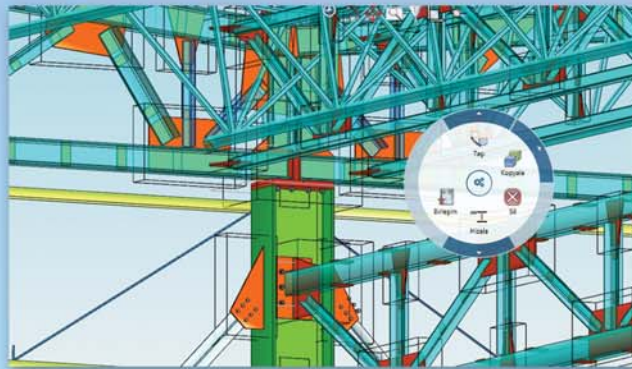


- TBDY2018 DEPREM YÖNETMELİĞİNE TAM UYUMLULUK
- BETONARME ve YIĞMA YAPILARIN PERFORMANS ANALİZİLE, GÜÇLENDİRME PROJELERİ ve RİSKLİ YAPI TESBİTİ
- TÜM YAPININ SONLU ELEMANLA ÇÖZÜMÜ YAPIYA AİT İSKELE HESAP VE ÇİZİMİ



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

10 Başyazı

11 Yayın Kurulundan
Okur Köşesi

13 TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Başkanı Cemal Gökçe'nin İMO 2.
Danışma Kurulu Toplantısında Yaptığı
Açılış Konuşması

15 Neden Daha İyi Bir Örgütlenme ve
Meslek Yasasına İhtiyaç Var?
Cemal Gökçe

22 İmar Barışı İsmi Altında Kaçak Yapılara
Af Getirenler, Bu Sizin Eserinizdir!

24 Türk Boğazlar Sistemi: Hedefteki Doğal
ve Kültürel Miras
Emin Özsoy

28 Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik
Bölge
Özge Çabuk, Prof. Dr. Ayşen Ergin

34 Sürdürülebilir Kentsel Su Kaynakları
Vahap Samanlı

38 Değer Mühendisliği (Value
Engineering)
İlker Yılmaz Türker

42 İçimizden Biri Recep Bayramoğlu

44 KitaplıYorum
Mustafa Atmaca

49 Kitap Tanıtım

52 Odadan Haberler

- Kentsel Altyapı Çalıştayı Yapıldı
- Ulaştırma Politikaları Çalıştayı Yapıldı
- Hilmi Yüncü'yü Sonsuzluğa Uğurladık
- İMO Motivasyon ve Kurum İçi Eğitimi Antalya'da Düzenlendi
- Şube Başkanları 3. Ortak toplantısı
- 46. Dönem 2. Danışma Kurulu Toplantısı Yapıldı
- genç-İMO 11. Öğrenci Meclisi Toplandı
- Üniversitelerin İnşaat Mühendisliği Bölüm Başkanları 4. Ortak Toplantısı Yapıldı
- TMMOB 45. Dönem 2. Danışma Kurulu Toplantısı Yapıldı
- 13. Ulaştırma Kongresi

76 Hilmi Yüncü
Ali Açan

78 Kayıplarımız



TMMOB
İnşaat Mühendisleri
Odası



Yıl: 64 / 2019 - 1 Sayı: 499
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, anlatma 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

16 Mayıs 2019

Merhaba,

Türkiye Mühendislik Haberleri'nin yeni sayısını, baharı karşıladığımız bu güzel günlerde sizlerle buluşturmaktan dolayı mutluluk duyarız. Aynı zamanda yeni yılın ilk sayısı olan bu sayımız, geleceğe olan ümitlerin yeniden canlandığı bir dönemde okurlarına sesleniyor.

Mahalli İdareler Seçimlerini geride bıraktık. Oldukça gergin bir atmosferde seçim çalışmaları yapıldı; seçimlerin tamamlanmasına rağmen bu gerginlik bir türlü bitmek bilmedi. Belediye başkanlarını, belediye meclis üyelerini ve muhtarları seçmek için yapılan bir seçim, iktidarın propaganda araçlarıyla, adeta düşmana karşı savaşa gidiliyormuş gibi bir havada geçti. Maalesef bu yüksek tansiyonda can kayıpları bile yaşandı. Son yıllarda şiddetlenen ve bu seçim sürecinde iyice körüklenen kutuplaşma nedeniyle aynı köyün köylüleri, aynı mahallenin muhkimleri birbirine küstü. Dileriz, bu kutuplaştırıcı dilin artık kimseye yarar getirmediği ve terk edilmesi gerektiğini herkes anlamıştır.

Seçimler çoğulcu demokrasinin başlıca aparatlarından biridir. Ancak demokrasi demek seçim demek değildir. Demokrasiyi tamamlayan başka unsurlar vardır ki onlar olmadan demokrasiden söz edilemez. Bunların başında hukuk devleti olmak gelir. Bir başkası düşünce ve ifade özgürlüğüdür. Yine toplumun, meslek insanlarının, işçi ve emekçilerin örgütlenme özgürlüğü de demokrasinin vaz geçilmezlerindedir. Türkiye neredeyse yılda bir seçim düzenlerken diğer başlıklarda azami derecede geriye gidiyor. Biz inşaat mühendisleri seçimleri çok önemsiyoruz; ancak, hukukun üstünlüğünü, düşünce ve ifade özgürlüğünü, örgütlenme hakkını da en az onun kadar benimsiyoruz.

Mesleğimiz gereği mahalli idareler seçimleri, bizleri daha da çok ilgilendiriyor. Nitekim birçok meslektaşımız, üyemiz bu seçimlerde belediye başkanı, belediye meclis üyesi olmuştur. Bir şehrin inşa edilebilmesi, ayakta kalabilmesi, sorunlarının çözülebilmesi için olmazsa olmaz meslek alanlarının başında gelen inşaat mühendisliğinin bu ilgisi oldukça normaldir.

Ortaya çıkan seçim sonuçları Türkiye'nin, özellikle büyükşehirlerde yaşayan halkımızın değişime yeşil ışık yaktığını göstermektedir. Kentleri yağmalayan, talan eden, kentsel dönüşümü rant kaynağı olarak gören, imar aflarıyla mühendislik bilimini yok sayan, kentliyi müşteri olarak gören anlayışa dur denmiştir.

Yeni göreve seçilen tüm belediye başkanları halkın verdiği bu mesajı iyi okumalıdır. Eğer kendilerine tanınan bu inisiyatif değerdendirmezlerse bir sonraki seçimde gerekli dersi halkın vereceğini unutmamalıdır.

Seçim sonuçlarının tüm Türkiye için güzel günlerin başlangıcı olmasını diliyor, seçilen meslektaşlarımıza başarılar diliyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**



Merhaba,

Türkiye Mühendislik Haberleri (TMH) dergimiz 500'üncü sayısına koşuyor! TMH, ülkemizde kesintisiz olarak 65 yıldır yayımlanan, en uzun soluklu periyodik dergilerden biri olmanın onurunu taşımakta. Bu süre içinde yaşadığımız olağanüstü dönemlere, geçirdiğimiz bir takım sıra dışı kesintilere rağmen... Üstelik sapmadan, kırılıp bükülmeden, ülke çıkarlarını gözeten, mesleğimizin etik değerlerine, meslektaşlarımızın haklarına sahip çıkan ilkelerinden ödün vermeden.

"TMH", ülkemizde ve mühendislik ailesinde bir simgedir!

Yakın zamanda bir acı kayıp daha yaşadık. Oda Başkanlarımızdan Hilmi Yüncü kardeşimizi, yoldaşımızı sonsuzluğa uğurladık. Başta meslektaşımız olan eşi Reyhan Yüncü ve çocukları olmak üzere ailesine, arkadaşlarına ve tüm yakınlarına baş sağlığı dileriz.

TMH'nin bu sayısında;

Emin Özsoy'un "Türk Boğazlar Sistemi: Hedefteki Doğal ve Kültürel Miras",

Özge Çabuk ve Ayşen Ergin'in "Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge",

İlker Yılmaz Türker'in "Değer Mühendisliği" ile

Vahap Samanlı'nın "Sürdürülebilir Kentsel Su Kaynakları" başlıklı özgün yazıları yer almakta.

'Kitaplı-Yorum' bölümümüzde, Yaşar Bülbül'ün "Teknonomi, Tarihsel Açından Teknoloji-Ekonomi ilişkileri" adlı kitabı Mustafa Atmaca tarafından ele alınıyor, değerlendiriliyor.

Recep Bayramoğlu'nun son aylarda katıldığı ve açtığı sergiler ile birincilik ödülü aldığı uluslararası karikatür yarışmasına ilişkin haberlerin yanı sıra meslektaşlarımız Hasan Çerçioğlu ve Necat Özgür'ün geçtiğimiz yıl yayımlanan kitaplarının tanıtımlarını da bu sayımızda bulacaksınız.

Bu sayımızda da, bundan öncekilerde olduğu gibi, meslektaşımız ve Yayın Kurulu üyemiz karikatür sanatçısı Recep Bayramoğlu'nun görsel anlatımları yer almakta.

Bir yayın organı okuyucuları, izleyicileri varsa yaşar... Yayın yaşamının kaliteli olması da ancak okurlarının katkılarıyla, eleştiri ve önerileriyle geliştirilebilir.

"Değişen dünyada, değişmeyen değişime ayak uydurma çabasını sürdürmeyi" amaçlayan Yayın Kurulumuz, meslektaşlarımızın katkıları, öneri ve eleştirileri ile TMH'nin daha okunur ve aranır bir yayın organı olmasını hedeflemektedir.

TMH Yayın Kurulu

Vahap Samanlı (8891)

Sayın Yönetici,

Sürelî yayınlarınızın aşağıdaki konuları da esas almasının mesleğimiz ve ülkemiz hayrına olacağını düşünüyorum :

1. Genç mühendislerin çalışmalarını teşvik etmeye yönelik faaliyet ve yayınlar. Örneğin, yılın genç mühendisi veya bir proje ödülü gibi,
2. Yurt içi ve dışında uygulamadaki son gelişmeler, inovatif inşaat teknikleri ile ilgili örnekler,
3. İnşaat Mühendisliği dalında yurt içi ve yurt dışındaki son teorik ve akademik gelişmeler,
4. Yürürlükteki standart ve yönetmeliklerin uygulanması ve yorumu üzerinde açıklayıcı bilgiler ve pratikten örnekler,
5. Yurt dışı ve yurt içi Üniversiteler veya araştırma kurumlarındaki son çalışmalar, gelişmeler ile ilgili haberler,
6. Yeni çıkan yazılımlar, uygulamaları ile ilgili haber ve değerlendirmeler,
7. Mesleki uygulamada eksikliği duyulan araştırmalar, özellikle eksik ve yetersiz standart ve yönetmelikler üzerinde çalışmalar, yazılar,
8. İnşaat makina ve ekipmanı teknolojisindeki son gelişmeler,
9. Ülkede ve dünyada inşaat sektörünün iktisadi durumu ile ilgili göstergeler, bilgiler..
10. Ve, ancak yer kalırsa sizler, Oda yöneticileri ile ilgili haberler.

Öncelikle meslektaşımız Vahap Samanlı'ya titiz incelemeleri, değerli görüş ve önerilerine zaman ayırdığı için çok teşekkür ederiz. Ne yazık ki, eksiklerimizin olduğu bir gerçektir. Sizlerin değerli katkılarıyla daha iyiye gideceğimize inanıyoruz. Yine de, okurumuzun görmek istediği konular içinde bulunan "Yurt dışı ve yurt içi üniversiteler veya araştırma kurumlarındaki son çalışmalar, gelişmeler ile ilgili haberler", "Ülkedeki ve dünyada inşaat sektörünün iktisadi durumu ile ilgili göstergeler, bilgiler" konularına ilişkin yazılar dergimizin geçmiş sayıları içinde yer almıştır.

Bununla birlikte sadece dergimiz değil, Odamızın çeşitli organları meslektaşlarımıza teknik ve bilimsel destek vermektedir. Okurlarımız ilgili internet sayfalarından etkinlikleri izleyerek kendilerine yararlı olacağını düşündükleri konularda bilgi edinebileceklerdir.

Sayın okurumuzun değindiği konuların belli bir bölümü şubelerimizin seminer programları içinde incelenmektedir. Örneğin Ankara Şubemizin son dönem Perşembe seminerlerinde "Yurt içi ve dışında uygulamadaki son gelişmeler, yenilikçi inşaat teknikleri ile ilgili örnekler", "Yürürlükteki standart ve yönetmeliklerin uygulanması ve yorumu üzerinde açıklayıcı bilgiler ve pratikten örnekler", "Yeni çıkan yazılımlar, uygulamaları ile ilgili haber ve değerlendirmeler" çeşitli başlıklar altında ele alınmıştır. Bu seminerlerin içerikleri Oda internet sayfasında yer almakta, üyelerimizin indirmesine de olanak tanınmaktadır. Seminerler özellikle üyelerimizin istediği konularda düzenlendiği için, okurumuzun ilgilendiği diğer başlıkları da ilgili birimlerimize iletip seminer konusu olmasına çalışacağız.

Odamızın önemli çalışmaları arasında çalıştay, kongre ve sempozyumlar da yer alır. "İnşaat Mühendisliği dalında yurt içi ve yurt dışındaki son teorik ve akademik gelişmeler" de yakın geçmişte sempozyum konusu olmuştur.

"Mesleki uygulamada eksikliği duyulan araştırmalar, özellikle eksik ve yetersiz standart ve yönetmelikler üzerinde çalışmalar, yazılar", "İnşaat makina ve ekipmanı teknolojisindeki son gelişmeler" gibi konularda yetkin üyelerimizin yazılarını yayımlamaktan mutluluk duyacağımız açıktır.

Son olarak, "Yılın genç mühendisi veya bir proje ödülü" önerisini ilginç bir düşünce olarak değerlendiriyoruz. Geliştirmek üzere gündemimize alacağız.

Yayın Kurulu

Okurlarımızın eleştirilerini olumlu katkı olarak değerlendirerek, yararlanmayı sürdüreceğiz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin İMO 2. Danışma Kurulu Toplantısında Yaptığı Açılış Konuşması

Sevgili meslektaşlarım, tümünüzü saygıyla sevgiyle selamlıyorum, İnşaat Mühendisleri Odası 46. Dönem Yönetim Kurulu adına.

Ülkemiz oldukça zor koşullardan geçiyor. Ciddi bir krizle karşı karşıyayız. Enflasyon son 15 yılın rekorunu kırdı, döviz kurları oldukça yükseldi. TÜİK Ekim ayı itibarıyla tüketici fiyat endeksinin yüzde 25,24, üretici fiyat endeksinin ise yüzde 45 olarak gerçekleştiğini ilan etti. Yoksulluk ve işsizlik zirve yaptı. Kriz derinleştikçe iflaslar arttı. Şirketlerin önemli bir kısmı da konkordato ilan ederek, batış süreçlerini uzatmaya çalışıyorlar. İşsizlik fonunda bulunan ve işsiz kalacaklar için kullanılması gereken birikimler harcanmaya başlandı. Yapılan harcamalar toplanan vergilerin oldukça üstüne çıktı. İşçilerin memurların ve emeklilerin gelirleri geçinebilmelelerine yetmiyor. Cumhurbaşkanı "ekonomik mücadele veriyoruz" diyerek halkımızı mücadeleye çağırırken, yapılan harcamalar ve yeni lüks alımlar Hazinesin giderek içini boşaltıyor.

Yüksek enflasyon belirsiz bir ortam yaratıyor. Belirsizliğin arttığı bir ortamda riskler artıyor, fiyatların davranışları bozuluyor. Bu durum inşaat sektörü başta olmak üzere birçok sektörde yavaşlama ve kârlılık kaybı ortaya çıkarıyor. Kur farkı nedeniyle enflasyon büyüyor, kurlardaki düzensizlikler belirsiz bir ortam yaratıyor. Türkiye gibi ithal ara mala dayalı üretim yapan ve dış borcu yüksek olan ülkelerde döviz kurundaki yükselişler maliyetlerin üzerinde olumsuz bir etki yaratıyor. Bu belirsizlikler üretimde ertelemelere neden oluyor. Ortaya çıkan enflasyon, bir taraftan fiyatları artırırken, bir taraftan da alım gücünde bir düşüş yaratıyor. Açıkçası zayıflayan talep nedeniyle üretici maliyet artışlarını tüketiciye yansıtamıyor.

Sonuç olarak enflasyon ekonomiyi ve yatırımları yavaşlatıp, işsizliği artırıyor. Bu nedenle fiyat istikrarının sağlanması için düşük bir enflasyonla birlikte döviz kurunda yükselmenin olmaması gerekiyor. Ekonomik istikrarın bozulması nedeniyle devlet yatırımları duruyor. Devlettin alacağı olanlar alacaklarını alamıyorlar. Yeni yatırımlar neredeyse hiç yok. Yeni hükümet programına yazılmış olan yatırımlar ve ihaleler erteleniyor. Yapılmış olan ihaleler durduruluyor. İşini kaybeden meslektaşlarımızın sayısı her geçen gün biraz daha artıyor. Tasarım yapan bürolar kapanıyor. Okulu yeni bitiren meslektaşlarımızın iş bulmaları giderek zorlaşıyor. Buna rağmen inşaat mühendisliği diploması veren okul sayısı ve kontenjanları her yıl biraz daha artırılıyor. Açıkçası meslektaşlarımız her geçen gün biraz daha fazla işsizliğe mahkum ediliyor.



Sevgili meslektaşlarım, enflasyondan işsizliğe, yoksullaşmadan ekonomik durgunluğa kadar hayatımızı karartan bir ekonomik krizle karşı karşıyayız. Ayrıca bazı şirketlerin krizi gerekçe göstererek çalıştırdıkları insanların işlerine son vermiş olmaları da, başka bir sorun yaratıyor ülkemizde. Artan dış borçlarımız, kredi bulma ve alma değerimizi giderek düşürüyor. Uluslararası finans piyasaları borç vermeye istekli değil. Bu duruma iç ve dış politik ve siyasal faktörler de eklenince, ülkemizin elverişli koşullarla yeni kaynak bulması giderek zorlaşıyor. İç ve dış borcumuz artmış, banka ve banka dışı kesimlerin mali yapısı bozulmuştur. Ailelerin borç yükü artmış, kamuya ait malvarlığı azalmıştır. Sürekli bütçe ve cari işlemler açığı veren bir ülke haline gelmişiz. Kredi değerliliği azalan, dünyanın en kırılgan ekonomileri arasında yer alıyoruz. Ekonomimizin bugünkü durumdan ve durgunluktan çıkması oldukça zor gibi görünüyor.

OHAL'in ilan edildiği günden bu yana yaklaşık olarak 150 bin mertebesinde çalışan insanın işine son veriliyor. 3 bin kadar meslektaşımız da bu işe son verilmeden kendisine düşen payı alıyor. İşçi sağlığı ve iş güvenliği konusunda hiç de iç açıcı değiliz. İki gün önce viyadükün çöküp, viyadükte konsolların kayıp çökmesi nedeniyle dört insanımızın öldüğü gibi. 2017 yılında 2006 ölümlü iş kazasıyla karşı karşıya kalmışız. 2018 yılının ilk 10 ayında 1640 mertebesinde insanımızı toprağa gömmüşüz.

Sevgili meslektaşlarım, yine kadın cinayetlerinde son 5 yılda 1855 kadını eşi veya yakınları tarafından öldürülmüş. Geçtiğimiz 2018 yılının ilk 10 ayında 370 kadını şiddete maruz kalarak hayatlarına son verilmiş. 31 Mart 2019 tarihinde yerel yönetim seçimleri yapılacak. 24 Haziran seçimleriyle ülkede rejim değişti. Demokratik parlamenter sistem sona erdi. Mutlak siyasi güç denetimsiz olarak tek kişide toplandı. Yerel yönetimler merkezi hükümet tarafından devre dışı bırakıldı. Üniversitelerde bilimsel özerklik ve özgürlük ortadan kaldırıldı. Artık ülkemizde yeni bir rejim var. Bu koşullar altında yerel yönetim seçimleri yapacağız.

Ülkemizin kentlerinde oluşan kentsel rant kamu yararı doğrultusunda kullanılıyor olmaktan çıkarılıp, kişi ve grup yararına kullanılan bir düzen oluşturuldu. Tüm kentsel ve kırsal alanlarda yapılaşmanın önüne açan yasal düzenlemeler, bugüne kadar sıkça yapılmıştır. Fakat imar barışı gibi bir yok ediş düzeni ülkemizin tarihinde bugüne kadar ne yazık ki görülmemiştir. Yerel yönetimler yerelde demokrasinin halka en yakın halkalarıdır. Ne yazık ki yerel yönetimlerin özerk yapısı bozuldu. Demokratik bir şekilde seçilen yerel yöneticiler görevlerinden alınarak, yerlerine kayyumlar atandı. İstanbul, Ankara, Bursa ve Balıkesir gibi büyük kentlerimizin önemli kentlerimizin belediye başkanları görevden alınmış olmalarına rağmen, bu insanların neden görevlerinden alınmış oldukları açıklanmadı. Ayrıca kentlerde kentsel dönüşüm uygulamaları ve yapılan çeşitli imar hareketleri, kentlerin yeniden yapılandırılması çerçevesinde sağlıklı bir çevrede yaşama mülkiyet haklarını yok saydı, doğal ve yapılı yaşam çevrelerine el konuldu. Orman alanları, kıyılar, milli parklar, meralar, yaylalar, doğal sit alanları yıkımın ve plan dışı yapılaşmadan, yıkımdan ve plan dışı yapılaşmadan önemli ölçüde etkilendiler. Üstelik imar barışı adı altında getirilen imar affı konusu, ülkemizin topraklarını inşaat sektörünün birer arazisi haline dönüştürdü. Ayrıca insanlarımızın can ve mal güvenliğini tehlikeye soktu. Bugün İstanbul başta olmak üzere benzeri büyük kentlerimiz bir afetle uğraşırken, beş afetle karşı karşıya bırakıldı.

Değerli meslektaşlarım, yapılı ve doğal çevrenin plan dışı yapılaşması, kaynakların acımasızca tüketilmesinin önlenmesi için uzunca bir süredir çevre politikasının oluşturularak kullanılması ne yazık ki bilimsel bir çerçevede yapılmadı, ama bunun yapılması mümkündür. Kentlerin yeniden üretici niteliğini öne çıkararak, özellikle yapılacak olan yerel seçimler evresinde ve çalışmalarında kimlikli ve yaşanabilir bir niteliğe kavuşması gerekiyor. Bunun için demokratik bir işleyişin, demokratik bir katılımın mutlaka ve mutlaka olması lazım. Merkezi bir müdahalenin olmaması lazım. Yerel yönetim seçimleri sürecinde kentlerimizi haksız kazancın bir cenneti haline getirerek, kent yaşamını yaşanmaz kılanlara ve mesleğimizi yapamaz hale getirenlere karşı örgütlü bir sesleniş ihtiyacımız var. Bu anlayışla hareket edileceğinin bilinmesini isteriz. Mesleğimizin en iyi şekilde kullanılmasını sağlayacak demokratik bir işleyiş, adaletli ve sağlıklı kentlerin yaratılmasına ihtiyaç var. İnsanı ve doğayı sömürmek yerine, insanı doğanın ve kentlerin merkezine koyan, doğayı koruyan, demokratik ve katılımcı kent yönetimlerine ihtiyacımız var. Temel hak ve özgürlüklere saygılı bir ülke olmaya, çekinilerek bakılan bir ülke olmak yerine, güven duyularak bakılan bir ülke olmak durumundayız. Bunun için daha çok birliğe, daha çok dayanışma içerisinde bulunmaya ve birlikte mücadele etmeye ihtiyacımız var.

Neden Daha İyi Bir Örgütlenme ve Meslek Yasasına İhtiyaç Var?*

46. Dönem Yönetim Kurulumuz adına tümünüzü saygıyla sevgiyle selamlarken, Sevgili Başkanımızın da ifade etmiş olduğu gibi size göndermiş olduğumuz gündemimizin ana konusu, **“Yasalarımız Yönetmeliklerimiz Sorunlarımız ve Geleceğimiz”** konusunu bugün burada tartışacağız. Peki, böylesi bir gündem oluşturmayla ne demek istedik? Bu çerçevede kısa bir değerlendirme yapmak istiyorum.

Önemli bir filozofun sözüdür. Ben de bilmiyordum, çok kullanılır; ailemiz içerisinde kullanılır, ülkemiz içerisinde kullanılır, benzeri toplantılarda kullanılır. **“Geçmiş bilmeden geleceği şekillendirmek mümkün değildir”**. Her alanda değişim var. Hayatın doğal akışıdır değişim. Bizim yönetim kademelerimizde de değişim var, olacak. Bugün buradayız, yarın yokuz. Şube yöneticilerimiz oldukça gençleşti. Bugünkü yöneticiler gidecek, daha farklı yöneticiler gelecek. Kurumsal devamlılık sürecek. Bu yanı sıra her gelen yeni yönetici meslektaşlarım, yeni arkadaşlar, her şeyi kendilerinin yeniden gördüklerini ve yeniden yapmaları gerektiğini düşünmeden, geçmiş bilerek ve geçmişte yapılanlar üzerine taşı taşı üstüne koyarak yükselmek durumunda kalacaklar, kalmalılar.

İşte bu çerçevede geçmişin bilinmesi gerekir. 1954 yılında 6235 sayılı Yasayla kurulan İnşaat Mühendisleri Odamız, Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği ve ona bağlı 24 meslek kuruluşundan biri olan İnşaat Mühendisleri Odası önemli bir meslek Odasıdır. Bugüne kadar son derece önemli çalışmalar yapılmıştır. İlk kurucu genel kurulumuzun divan başkanı olan, aynı zamanda Konya Belediye Başkanlığı, daha sonra milletvekilliği ve İmar İskân Bakanlığı yapmış olan Rüştü Özal büyüğümüzden başlayarak, tüm yönetici meslektaşlarımızı sevgi ve saygıyla anıyorum.

Çok gerilere gitmeyeceğim, zamanınızı almamak açısından. Aslında 1954 yılından alıp bugüne kadar bir değerlendirme yapmak lazım, tarihimizi iyi bilmek lazım. Ama ben birazcık yakın bir geçmişte olması sıfatıyla 1990 sonrası döneme bakmak istiyorum.

Biliyorsunuz 1939 yılında Erzincan’da önemli bir deprem yaşandı. Çok büyük bir olaydı. Cumhuriyet dönemi içerisinde ülkemiz 150 mertebesinde 6 ve üzerinde büyüklükte depremle karşı karşıya kalmıştır. Yaklaşık olarak 110 bin insanını toprağa gömmüş, 700 bin mertebesinde yapısını da yerle bir etmiştir. 1939 yılında yaşanan Erzincan Depreminde 33 bin insanımızı toprağa gömdük. 1967 Adapazarı depremi, 71 Bingöl depremi, 1992 Erzincan Depreminde, 1995 Dinar, 1998 Adana, 1999 Doğu Marmara, 2003 yılında yine Bingöl ve 2011 yılında Van Depremleri var. 1992 yılında yaşanan Erzincan Depreminde birlikte güçlendirme konusu da büyük ölçüde gündeme gelmiştir.

* TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe’nin İMO 2. Danışma Kurulu’nda yaptığı konuşmadan alınmıştır.

İnşaat Mühendisleri Odasının yöneticileri, 1992 yılından başlayarak mevcut inşaat düzeninin formaliteye dayalı imzalarla süremeyeceğini ifade etmişlerdir. Bu noktada saygıyla anıyorum, sevgiyle anıyorum, uzun yıllar Almanya'da profesyonel mühendis olarak çalışan **Mustafa Ürgüplü'nün** yapmış olduğu çalışmalar da dikkate alınarak **"Yetkin Mühendislik"** üzerinde çalışılmaya başlandı. **Mustafa Ürgüplü ile 1992-1994** yılları arasında aynı komisyonda birlikte çalışmıştık. Aynı zamanda merkezimizin de oda yönetim kurulumuzun da yararlanmış olduğu bir meslektaşımızdı. 1994-1997 yılları arasında da İstanbul Şubesi başkanlığı yapmıştı. Almanya'da Türkiye'deki gibi inşaat düzeni yok, ciddi bir mühendislik var, ciddi bir kalite var, ciddi bir denetim var. Mustafa Ürgüplü de Mesleki yetkinliği olan ve Almanya'da belgelendirilmiş bir meslektaşımızdı. Aynı zamanda belgelendirme sisteminin Türkiye'ye taşınması gerektiğini ifade eden arkadaşlarımızdan birisiydi. Dolayısıyla **35. Dönem İMO Yönetim Kurulu da 1996-1998 yıllarında sertifikalı mühendislik** konusunu gündemine aldı. Mutlaka ve mutlaka mühendislerin sertifikalı olması gerektiğini üzerine yoğunlaştılar. Dönemin yönetim kurulu ikinci başkanı Ali Ergin Açan başkanlığında kurulan; Berat Uzel, Prof. Dr. Nuray Aydınoğlu, Mutlu Öztürk, Mustafa Çobanoğlu, Uğur Belger, Sina Serinkan, Prof. Dr. Hasan Boduroğlu, Prof. Dr. Yalçın Yüksel ve İzmir'den Yıldırım Ertutan arkadaşlarımızdan oluşana bir komisyon sertifikalı mühendislik "Yasa Tasarısı ve Yönetmelik Tasarısı" yapmak için toplandı. Fakat yapmış oldukları toplantılar, çerçevesinde **"Yetkin mühendislik Yasa ve Yönetmelik Tasarısını"** hazırladılar. Mavi Kitapçık olarak adlandırdığımız çalışmayı yaptılar. Son derece önemli bir çalışmadır. Yetkin mühendislik yasa taslağıyla İnşaat Mühendisleri Odası Yetkin İnşaat Mühendisliği Uygulama Yönetmeliği çalışmaları son derece önemli çalışmalardır.

Çok detaylandırmayacağım. Bu çalışmalar da deniyor ki, yetkin mühendislik unvanının mutlaka bir yasaya bağlanması gerekiyor. 1996-1998 yılı 35. dönem yönetim kurulumuzun yapmış olduğu önemli bir çalışmadır.

Peki niye? **Çünkü doğal olaylar, doğal afetler meydana geldikleri bölgenin altyapısını ve ekonomik düzenini bozuyor. Bununla kalmayıp başka sorunlar ortaya çıkarıyor. Ölüm ve yaralanmalara neden oluyor, sakat kalmalara neden oluyor, ekonomik kayıplara neden oluyor, psikolojik sorunların ortaya çıkmasına neden oluyor, bulaşıcı ve salgın hastalıkların ortaya çıkmasına neden oluyor, pazar kaybına neden oluyor, üretim ve gelir kaybına neden oluyor, enflasyona neden oluyor, acil yardım harcamalarına neden oluyor, işsizliğe neden oluyor, devletin ve yerel yönetimlerin planladıkları yatırımların gecikmesi gibi sonuçlar doğuruyor.** Bu nedenle ülkemizde nasıl yapılırsa yapılsın anlayışı üzerine kurulu olan bir mühendislik hizmetinin yürütülmemesi gerektiğine karar veriyorlar. Bu mavi kitapçığı hazırlıyorlar.

1999 yılında yaşanan 17 Ağustos depremi; Odamızın yapmış olduğu bu çalışmanın önemini bir kez daha ortaya koyuyor. Bu deprem 20 bin insanımızı toprağa gömmüş, 330 bin mertebesinde de yapımız şu veya bu ölçekte yıkılmış veya hasar görmüştür. Devlet Planlama Teşkilatının hazırlamış olduğu şekilde, 17 milyar dolar mertebesinde de bir ekonomik kaybımız oluyor. **Bizim 1999 yılında yapmış olduğumuz hesaplamalar noktasında bugün İstanbul bir deprem yaşarsa, 100 milyar dolardan fazla ekonomik bir kayıp olacak.** Ortaya çıkacak olan insan kaybı da büyük acıları artıracak.

Neler yapıldı 1999 depreminden sonra? Meslek odalarının daha çok meslek içi eğitim seminerleri ve kursları düzenlemesinin gerektiği daha fazla anlaşıldı. Diploma almanın gerekli olduğu, fakat yeterli olmadığı, daha fazla kurul ve kuruluşların gündemine girdi. **3458 sayılı Yasanın mutlaka değiştirilmesi gerektiği gündemimizin önemli bir parçası oldu.** Bu çalışmanın da önemli bir parçasıdır. **3458 sayılı Yasa mutlaka ve mutlaka değiştirilmelidir.**

1999 Depremleri sonrası dönemin hükümeti **595 sayılı Yapı Denetim Kararnamesi** çıkardı. Önemli bir kararnameydi. Yine bizim 1938 yılından kalan 3458 sayılı Yasa değiştirilmelidir dediğimiz, yasayı devre dışı bırakan **601 sayılı Mühendislik** ve Mimarlık çerçevesinde, mühendislik ve mimarlık hizmetinin meslek odalarına dayalı olarak belgelendirme esasına dayalı yapılması gerektiği bu kararname ile ortaya kondu.

Yapı denetim belgesi alacak olan meslektaşlarımız, İnşaat Mühendisleri Odasından uzmanlık belgesi almadan yapı denetim belgesi alamadılar. **Üzgünüm, Yetkin Mühendislik noktasında 3458 sayılı Yasanın değiştirilmesi noktasında birçok oda farklı düşündü, farklı davrandı.**

Oysa dönemin İMO yöneticileri şunu ifade ediyorlardı. **"Siz böyle bir yasayı uygulamak durumunda değilsiniz, fakat bizim için gerekli, inşaat mühendisleri için gerekli"** diyorlardı. Bu

belgelendirme sistemi olmadan, yani bir zorunluluk olmadan güvenli yapı üretmek mümkün değil. Üzgünüm, dönemin muhalefet partisi olan, Erbakan Hoca, **595 Sayılı Kararnameyi Anayasa Mahkemesine götürdü**. Anayasa Mahkemesi de 595 sayılı Kararnameyi iptal etti. 595 sayılı Yapı Denetim Kararnamesi iptal edilince, 601 sayılı Kararnameyi de dönemin hükümeti tarafından ortadan kaldırdı. Ne oldu? Bugün çıkarılmış olduğu dönemden daha farklı bir noktaya oturan 4708 sayılı Yapı Denetim Yasası çıkarıldı. Yapı Denetim Yasası bir tepki yasası olarak çıkarıldı. Ama yine de önemli bir yasaydı.

İstanbul Belediyesi, dört üniversitemize İstanbul Deprem Mastır plan çalışması yaptırdı. Çok önemli bir çalışmadır. 1340 sayfadır, bugün bile her mühendisin ve İstanbul'da yöneticilik yapan her insanın başvuru kitabı olması gereken bir çalışmadır. Biz de bu çalışmaların değerlendirme toplantılarına katıldık. Temel halkası 3458 sayılı Yasa değiştirilmelidir. 2004 yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı 1. Deprem Şurasını topladı. Çok önemli bir çalışmaydı. İnşaat Mühendisleri Odasından da sevgiyle saygıyla analım, **Haluk İşören, ben ve Kemal Türkarslan ve Murat Gökdemir** arkadaşımız bütün komisyon çalışmalarına katıldı. Yaklaşık olarak 350 mertebesinde ülkemizin seçkin, yani siyasi bakışına bakılarak değil, gerçekten uzmanlığına ve niteliklerine ve kalitesine bakılarak seçilmiş olan, akademik çevrede ve profesyonel alanlardan seçilmiş olan bilgi ve uzmanların katıldığı bir çalışma yapıldı. Önemli bir çalışmaydı.

Bizim bulunmuş olduğumuz komisyonlarda baştan sona kadar güçlendirme konusu, sigorta konusu ve 3458 sayılı Yasanın değiştirilmesi konusu, sağlıklı planlanma ve sağlıklı kentleşme konusu tartışıldı. Dört gün süren genel kurul çalışmalarının Divan Başkanlığını dönemin Bayındırlık ve İskân Bakanı yaptı. Ben de Divan Başkan Yardımcısı olarak divanda yer aldım. Ayrıca dönemin Oda başkanı olan Sayın Taner Yüzgeç ve dönemin sekreter üyesi olan Ahmet Göksoy arkadaşımız da bu sürede çalışmalara katıldılar. Yani altı arkadaşımız fiilen odamız adına **1. Deprem Şurası Genel Kurul çalışmalarında yer aldı**. Önemli işler yapıldı gerçekten. İşte sonuç belgesi burada o şuranın, **3458 Sayılı Yasa kaldırılmalı, Yetkin Mühendislik yasası çıkarılmalıdır kararı alındı bu şurada**.

Bu çalışmalar sonrası, ilgili bakanlık Türk Mühendis Mimar Odaları Birliğine bir yazı yazarak, **"Yetkin Mühendislik Yasa Taslağının"** hazırlanmasını istedi. Yetkin Mühendislik Yasa taslağını **"Yetkili Mühendisliğe"** çevirerek dönemin **TMMOB Yönetim Kurulu tarafından 30 Şubat 2005 tarihinde Bayındırlık ve İskân Bakanlığına gönderdi. Bu Yasa taslağı; "Yetkili Mühendislik Mimarlık ve Şehir Plancılığı Yasa Taslağı" idi..**

Peki, gönderildi de ne oldu? Bir şey olmadı. Çünkü diğer odalar, TMMOB bunu hazırlamak zorundaydı, ama birçok odamız da böyle bir yasanın çıkarılmasını istemiyordu. Her şeyi açık seçik konuşmak lazım. 2002 yılında Bakan olan Sanayi ve Teknoloji Bakanı sayın Ali Coşkun, aynı zamanda makine mühendisi. Dönemin Makine Mühendisleri Odası sağ olsunlar, kurmuş oldukları son derece iyi ilişkilerle odalarının yararına, Makine Mühendisleri Odasının yararına bir dizi yönetmelik değişiklikleri yaptırıldılar. Makine Mühendisleri Odasının artık yasa değişikliğine ihtiyacı yoktu, yönetmeliklerle hallediyorlardı işlerini.

Biz kendilerini uyarıyorduk, ama onlara yetiyordu. Mesela arabalardaki bu gaz ölçümü, LPG işleri, asansör bakım işleri ve benzeri bütün işleri Makine Mühendisleri Odamız yapmaya başladı. Yönetmelikle çözüyorlardı, ama biz çözemiyorduk. Niye çözemiyorduk? İnşaat Mühendisleri Odası 2006 yılının Haziran ayında **"Yetkin Mühendislik Yönetmeliği"**yle ilgili olarak olağanüstü bir kongre yaptı. Ama bundan önce de, 2005 yılında İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu, yetkin mühendislik yönetmeliğini hazırladı, uygulamaya koydu Resmi Gazetede yayımlatmadan. Fakat bu yönetmelik **Danıştay tarafından iptal edildi**. Bunun üzerine yeni bir yönetmelik hazırlandı. **"Yetkin mühendislik Yönetmeliği"**. Fakat Kuşadası'nda yapılan genel kurulda mutlaka ve mutlaka olağanüstü bir genel kurulda tartışılması gerektiği kararına varıldı. **2006 yılının Haziran ayında Olağanüstü Yetkin Mühendislik" genel Kurulu yapıldı**. Son derece değerli tartışmalar yapıldı. Çünkü aynı zamanda bu dokümanlara baktıkça, geçmişimizle enerjimizle bütün meslektaşlarımızın koymuş olduğu yöneticilerimizin çaba ve emekleriyle de övünmemek mümkün değil. Çok değerli çalışmalardır bunlar. **3458 Sayılı Yasa gündemde olduğu sürece Yetkin Mühendislik Yönetmeliğinin uygulanamayacağına altı çizilmesine rağmen bir yasa çalışması yapılamadı**.

Ayrıca 2002 sonrası dönemde, benim de içerisinde bulunmuş olduğum bir komisyon oluşturularak yürürlükte bulunan tüm yönetmelikler gözden geçirildi. Bu komisyon; **Ali Acan, Kemal Türkarslan, Taner Yüzgeç, Gülay Özdemir**'den oluşan bir komisyondur. Ana Yönetmelik dahil olmak üzere

gerekli olan değişiklikler yapıldı. Uzun süredir yönetmelikler güncelleştirilmemişti. SİM Yönetmeliği de değiştirilen yönetmeliklerden birisiydi. **SİM Yönetmeliğine** belli oranda **İnşaat Mühendisleri Odasının** seminerlerine ve kurslarına katılmayanların imza kullanamayacakları hükmü de düşüldü.

Hem SİM Yönetmeliğindeki bu madde, hem de yetkin mühendislik yönetmeliği Danıştay tarafından iptal edildi.

Tabii 2009 yılında da Kentleşme Şurası yapıldı. Bu şura da çok önemli bir şura. Yani mevcut iktidarın geçmişi olan bir hükümet yapmış olmasına rağmen, yine sevgiyle analım Sayın Mahmut Küçük'ün önemli katkılarıyla, çok değerli bir çalışmadır. Bu da bizim bugünkü başucu kitaplarımızdan birisidir. Sonuç belgesini en azından meslektaşlarımızın okumasını isteriz. Kurumlarda bir devamlılığın olması gerekir. Hükümetler gelir geçer, ama kurumlarda bir devamlılığın olması gerekir. Bu devamlılık da sonradan kaldırıldı, görecekiz biraz sonra.

Dolayısıyla bizim 2006 yılında çıkarmış olduğumuz **Yetkin Mühendislik Yönetmeliği, 3458 sayılı Yasaya aykırı diye iptal edildi.** Zamanınızı almamak için okumuyorum. Bir yönetmelik daha çıkardı dönemin yönetim kurulu. Tabii bizlerin de katkısıyla. Bu sefer isim değiştirdik, yetkin mühendislik yerine **"Yetkinlik Belgelendirme Yönetmeliği"** dedik. Arkadaşlar, bu yönetmelik de iptal edildi aynı gerekçelerle. **3458 sayılı Yasaya ve 2547 sayılı Yükseköğretim Yasasına aykırı olmaktan dolayı bir kez daha iptal edildi.**

2011 yılında Van depremi oldu. Bu sefer 1999 yılında yaşamış olduğumuz depremi unutmüşken yeniden deprem gündeme geldi. **Bu sefer 2004 yılında yapılmış olan Deprem Şurası, 2009 yılında yapılmış olan Kentleşme Şurası ve alınmış olan kararlar güncellendi AFAD kuruldu, bugünkü AFAD.**

Dönemin Başbakan Yardımcısı AFAD'ın alınmış olan kararlarını açıkladı. Van depreminin yıkıcı sonuçlarının etkisiyle **"Ulusal Deprem Strateji ve Eylem Planı"** hazırlandı. Unuttum, **TUĞRUL HOCAM** burada, 1999 depreminden sonra öyle bir psikolojik ortam oluşmuştu ki, bir de **"Deprem Konseyi"** kuruldu. Sayın Tuğrul Tankut da onun ilk başkanlarından. Çünkü o psikolojik ortam içerisinde geriye dönüp baktığımda –oraya getireceğim konuyu- birçok şeyler yapabilmemiz mümkünmüş, biraz eksik kalmışız.

Dolayısıyla **Ulusal Deprem Strateji ve Eylem Planında** bakın şöyle bir şey var. Bu madde de 2004 yılı Deprem Şurası çalışmaları, 2009 yılı Kentleşme Şurası çalışmaları, İnşaat Mühendisleri Odamızın o güne kadar yapmış oldukları çalışmalar, merkez ve şubelerinin yapmış olduğu çalışmalar **Ulusal Deprem Strateji ve Eylem Planına** şöyle bir maddenin girmesini sağladı.

"İnşaat sektöründe çalışan personelin hizmet içi eğitimi sağlanacaktır" diyor. Ben diğer maddeleri almadım, zamanımızı almamak açısından. **Eylem B1, eylem olarak da 7/3, yetkin ve profesyonel mühendislik uygulamalarının yaşama geçirilmesi sağlanacaktır. Ne zamana kadar sağlanacaktır? Sorumlu kuruluş Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, ilgili kuruluş Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği. Peki, gerçekteleşme dönemi... 2012-2017 yılına kadar yetkin mühendislik yasasının çıkarılması gerekirdi.**

Peki, ilgili hükümet böyle bir çalışma yapmadı. Arkadaşlar biz ne yaptık? Ey hükümet, senin oluşturmuş olduğu **"Ulusal Deprem Strateji ve Eylem Planında"** böyle bir şey var, ne yapıyorsun da demedik. Bunu ben yazmadım, duruyor halen ilgili belgede duruyor. Bugün 2018'i geride bırakıyoruz, 2019 yılına geçiyoruz.

Arkadaşlar, 1999 ve 2011 Van depreminden uzaklaştıkça her şey unutuldu. Çünkü ülke ekonomisi inşaat sektörü üzerine oturdu. **Nasıl yaparsan yap, yap! Yap da nasıl yaparsan yap! Mühendislik de unutuldu.** 2011 yılında yapılan seçimle birlikte, yeni hükümet o güne kadar zaten budanmış olan yasal ve yönetmeliksel ne kadar haklarımız varsa tümünü kaldırdı. Sicil durum belgesi iptal edildi, benzeri belgeler iptal edildi, yapı denetimle olan ilişkimiz kesildi. Ruhsatlardan mühendisin imzası kaldırıldı.

Ne yaptı İnşaat Mühendisleri Odası? **"Referans Belgesi Yönetmeliği"**ni çıkardı. Bugün de çalışmalarını sürdürüyoruz. Ama Referans Belgesi Yönetmeliğimizde bir şey var, gönüllü olarak isteğe bağlı olarak... Arkadaşlar, bu çalışmaları yürüteceğiz. Çevre ve Şehircilik Bakanlığıyla davalıyız. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı bu yönetmeliğin iptal edilmesiyle ilgili dava açmış, devam ediyor süreç. Fakat biz zaten gönüllülüğe dayalı inşaat mühendisliği hizmetlerinin yürütülmesi çok kolay değil. Bu ça-

İşmaları yürüteceğiz. Yetkin Mühendislik Yönetmeliğine, ona benzer bir yönetmelik. İşte oraya bir şey ilave edildi. Zorunlu değil gönüllü.

Peki, buraya kadar işin teknik çerçevesini aktardım. Ekonomik olarak ne durumdayız? Ülke krizde de İnşaat Mühendisleri Odası krizde değil mi? Odamızla üyeler arasında var olan ilişkilerin kaldırılması, gelirlerimizde ciddi bir azalmaya neden olmuştur. Ülkemizin yaşamış olduğu ekonomik kriz, meslektaşlarımızı ve odamızı ciddi bir sorunla baş başa bırakmıştır. Genç meslektaşlarımız ve yeni mezun olan meslektaşlarımızın uygun olmayan koşullarda bile iş bulmaları oldukça zorlaşmıştır.

Odamızın gelir durumu... Dün belki görmüşsünüzdür bizim web sayfamızda veya sosyal medyada. Çalışan arkadaşlarımız Sosyal İş Sendikasında örgütlüler. Dün toplu sözleşme imzaladık. Bizim açımızdan da çok kolay bir iş değildi, çalışan arkadaşlarımız açısından da çok kolay bir iş değildi. Sendika yöneticisi arkadaşlarımız açısından da çok kolay bir iş değildi. Bu ülkede sendikacılık yapmak da çok zor. Yaklaşık olarak 2000 öncesi dönemde sendikalı işçi sayısı ve nüfus çok daha az olmasına rağmen, 7-8 milyon mertebesinde sendikalı işçi vardı. Arkadaşlar, bugün Türkiye'de sendikalı işçi sayısı 1 milyondan daha az. Bu koşullarda bu arkadaşlarımız sendikacılık yapmaya çalışıyor. Biz de bu ekonomik sıkıntılar altında, çalışma arkadaşlarımızın haklarını olabildiğince korumaya çalışıyoruz.

Bakın, 2017 yılı gelirimiz 33 milyon, giderimiz 25 milyon, 7 milyon fark var. 2017 yılı Ekim sonu gelirimiz 26 milyon, 2018 yılı yani bu yılın Ekim sonu gelirimiz 22 milyon, yaklaşık olarak 5 milyona yakın kaybımız var Ekim sonu itibarıyla. Yine 2017 yılı Eylül, Ekim, Kasım aylarının gelir toplamı 7 milyon 846 bin, 2018 yılının aynı aylarına yönelik olarak 5 milyon. 2,5 milyon gelir kaybımız var, sırf bu aylarda. 2017 yılında aidat ödeyen meslektaşlarımızın sayısı yüzde 23, 2017 yılının 23 Kasım tarihine kadar aidat ödeyenlerin oranı yüzde 18, 2018 yılında yüzde 14. Bu yüzde 15 olur, yüzde 16 olur, yüzde 20'ye çıkmayacak. Çünkü iş yapmayan meslektaşlar gelip bizden **İTB** de almayacaklar. Bunu biliyoruz. Ancak zorunlu olursa gelip o cezası neyse, katlanıp o belgeyi alacaklar. Bu yanı sıra aidat da ödemeyecekler. Ne yapmak lazım? İcra çalıştırmak lazım. Çalıştırılır mı? İknaya dayalı olarak aidat ödemelerini artırmamız lazım. Konuşuruz bu konuyu.

Peki, bizim odamızın durumu bu, inşaat mühendislerinin durumu bu da, Türkiye'deki inşaat mühendisliğinin durumu ne? 2015 yılında inşaat mühendisliği okutulan toplam üniversite sayısı 112. 2017 yılında 119, 2018 yılında inşaat mühendisliği okutulan toplam üniversite sayısı 130. 2018 inşaat mühendisliği toplam program sayısı 201. Böyle bir şey var yani. Bunu Konya'da bazı arkadaşlar, işte Yaşar Hocamızın yapmış olduğu bir çalışma var, orada 200 olarak geçiyor. Benim yaptırmış olduğum bir çalışmada aynı. 200 program ve bölüm var. Kontenjan sayılarına bakın lütfen, 2015 yılında 11 bin 511 genel kontenjan, 2016 yılında 12 bin 215, 2017 yılında 12 bin 142, 2018 yılında 13 bin 407 kontenjan açılmış. Ama 2 bin 28 kontenjan boşluğu var.

Bakın şimdi, şu slayta bakın lütfen. 2015 yılında ÖSYM sınavında 198 puanla öğrenci alınmış. Oysa en yüksek puan 520'lerdedir. ODTÜ ve İstanbul Teknik Üniversitesinin almış olduğu öğrenci puanı. 252 bininci sıradaki öğrenci kayıt yaptırmış. Yine 2016 yılında 240 bininci sırada bulunan öğrenciler kayıt yaptırmış. Peki, biz **gittik YÖK'le görüştük. Bizden sonra Elektrik Mühendisleri Odası da görüştü, sanıyorum Makine Mühendisleri Odası da görüştü.** Bu görüşmeyi sürdüreceğiz. Dedik ki, böyle olmaz, bu sürdürülemez bir şey. İşte YÖK'ün ilgilisi bize diyor ki, siyasiler istiyor, kamuoyu yaratın. Ben öyle olduğuna eminim yani, öyledir. Babası mahallede inşaat işleri ile uğraşılıyor. Oğlunun da inşaat mühendisi olmasını istiyor. Herkes okusun anlayışıyla her mahallede bir

... örgütlü bir güce, dayanışmaya ve birlikte olmaya ihtiyacımız var. Bunu başarırız, bugünkü koşullarda bile gerekli olan yasal değişiklikleri yapamayız değil, yaparız. Önce bizim inanmamız lazım. Değiştiririz, biz kendimizle ilgili bir şey talep etmiyoruz, çocuklarımız için, gençlerimiz için, geleceğimiz için, ülkemiz için talep ediyoruz. Güvenli bir yapı stokunun oluşması için taleplerimiz var. **İnşaat Mühendisleri Odası bunu yapar.**

Öğrenci kontenjanları azaltılmalı, üniversitelerde kaliteli bir mühendislik eğitimi yapılmalı, meslekte mutlaka yetkinlik aranmalı. Yetkinlik belgesi odamız tarafından verilmeli, meslek odamızın düzenlediği meslek içi eğitim seminerleri ve kursları öyle gönüllülüğe filan dayalı değil, zorunlu olmalı.

inşaat mühendisliği bölümü veyahut programı açılıyor. **Ama herkes inşaat mühendisinin can ve mal güvenliğiyle ilgili bir meslek olduğunu unutuyor, işlerine de öyle geliyor.**

Dedik ki, bu 240 binci sıra olmaz, bunun en az 150 bininci sıradan daha aşağılara indirmek lazım. Katılıyoruz dediler. **Arkadaşlar 2018 yılında 300 bininci sıradaki öğrenci kayıttı.**

Sonuç olarak her yıl aramıza yaklaşık olarak **10 bin diplomalı işsiz inşaat mühendisi katılacak.** Peki, kaç kişi okuyor inşaat mühendisliği bölüm ve programlarında? **65 bin 962 öğrenci okuyor. 2017 yılında aramıza 9 bin 17 kişi katılmış. 2018 yılında gerçekten 10 bini geçecek. 10 yıl sonra bugünkü sayımız kadar inşaat mühendisi aramıza katılacak.**

Üye olmayanlarla birlikte yaklaşık olarak Türkiye’de 150 bin mertebesinde inşaat mühendisi var.

Sonuç olarak, günümüzde ciddi bir ekonomik kriz var, eyvallah! İşsizlik artıyor eyvallah! Yükseköğretimde okuyan inşaat mühendisi adaylarının sayısı da artıyor. Her geçen yıl inşaat mühendisliği bölümlerine çok daha kolay girilebiliyor. Eğitim kalitesi her geçen yıl biraz daha düşüyor. Üniversitelerde lisans eğitimi bölümlerinin açılabilmesi için üç öğretim üyesi yeterli.

li. Arkadaşlar hani dedim ya, 200 bölüm ve program var. Üç öğretim üyesi bir bölümün açılması için yeterli oluyor. Üç öğretim üyesi bulun, siz de herhangi bir yerde inşaat mühendisi yetiştiren diploma verecek olan bir okul açabilirsiniz.

Her geçen yıl diploması olan, fakat işi olmayan inşaat mühendisi sayısı artıyor. Sayı artmakla birlikte kalite büyük ölçüde düşüyor. Her yıl aramıza katılan 10 bin inşaat mühendisinin sayısı 10 yıl sonra bugünkü sayımıza ulaşacak. Bu gidiş devam ederse daha çok haksız rekabet, daha kalitesiz mühendislik hizmeti, daha düşük ücret, büyük ölçüde işsizlik. Başka şans var mı, başka türlü olma şans var mı?

Peki, ne yapmalı? **Öğrenci kontenjanları azaltılmalı, üniversitelerde kaliteli bir mühendislik eğitimi yapılmalı, meslekte mutlaka yetkinlik aranmalı. Yetkinlik belgesi odamız tarafından verilmeli, meslek odamızın düzenlediği meslek içi eğitim seminerleri ve kursları öyle gönüllülüğe filan dayalı değil, zorunlu olmalı.**

Arkadaşlar, sağ olsunlar 1996-1998 Yetkin Mühendislik komisyonu, İngiltere İnşaat Mühendisleri Odası (orada enstitü olarak geçer) onun genel sekreterini de buraya çağırarak, brifing almışlar. İngiltere’de Amerika’da İnşaat Mühendisleri Odasının belgelendirmede hiçbir mühendis imza kullanamaz. Yunanistan’da da böyle, Avrupa’nın birçok ülkesinde böyle, deprem olmayan ülkelerde böyle. 1996-1998 tespiti.

Bu çalışmalar belgelendirme sistemi ile ilgili önemli çalışmalardı. Fakat Oda yönetim kurullarımız, Makine Mühendisleri Odamız sorunlarını yönetmeliklerle halledebilecekleri için, biz de halledebiliriz diye düşünmüş olmalılar. Oysa o koşullarda her şey bizim lehimizeydi, depremin psikolojik etkisi nedeniyle çok diri çok önemli çalışmalar vardı. Ben biraz daha fazla enerji, biraz daha fazla örgütlü, biraz daha fazla ilişki oluşturarak 3458 sayılı yasağı değiştirebileceğimizi düşünüyordum. O zaman birçok arkadaşımızla birlikte. **Yine değiştireceğiz, hiç şansı yok. Arkadaşlar, hiç şansı yok. Önce bizim inanmamız lazım. Biz inanmadan başkalarını inandırma şansımız yok. Meclisteki insanları da inandırma şansımız yok.**

İki gün önce bir milletvekilimiz eline tutuşturdukları bir belgeyle –biz onu yapmayız- bir odamızın bir milletvekilinin eline tutuşturduğu bir belgeyi meclis kürsüsünden okudu. Diyor ki, bu yönet-

melik Amerikan İnşaat Mühendisleri Odasından aynen alınmış. Sen Amerikan İnşaat Mühendisleri Odasının hangi çalışmaları yaptığını biliyor musun? Avrupa'dan alınmamış diyor. Avrupa'da deprem olmadığını bile bilmiyor, ayıp. Jeoloji Mühendisleri Odası da, Jeofizik Mühendisleri Odası da, ama herkes kendi işini yapmalı. Bu Deprem Yönetmeliği elbette ki tartışılacak, tartışılmalıdır. Ama akademik seviyede tartışılmalıdır, dedikodu seviyesinde tartışılmamalıdır. **Bu Deprem Yönetmeliği ilk defa yer bilimlerini, yani zemin konusuyla ilgili yapılan çalışmaları, yapılacak çalışmaları geoteknik alanında uzman inşaat mühendislerine teslim eden bir Deprem Yönetmeliğidir. Bilgileri bilim, teknik ve uzmanlık ölçeğinde görmek gerekir. İş yapma ölçeğinde değil.**

Bu nedenle biraz dikkatli tartışmak lazım yeni Deprem Yönetmeliğini, en azından zemin konusu açısından. Bugüne kadar yer bilimcileri hâkimdi biliyorsunuz. Hele 1999 depremlerinden sonra varsa yoksa fay hattı. Anladık da kardeşim, peki ne yapmak lazım? Fay hattı var da, ne yapmak lazım? Biz yok varsaymıyoruz ki. Jeoloji Mühendisleri Odası, Jeofizik Mühendisleri Odası, ilgili mühendisler. Sen fay hatları ile ilgili olarak gerekli çalışmaları elbette yapabilirsin? Eğitimini aldığın konular çerçevesinde çalışma yapabilirsiniz? Yaptığınız çalışmaları Geoteknik mühendislerinin önüne koy, o hesaplarını yapsın. Sen eğitimi almadığın bir konuda, iş yapmak adına, geoteknikle ilgili bir konuda problem çözemezsin?

Bu noktada Yeni Bina Deprem Yönetmeliğini de tartışalım. Tartışılın, biz buna bir şey demiyoruz. Bilim insanlarımız, akademik seviyede, profesyonel seviyede tartışacak, tartışalım. Bu yönetmelik 2019 yılında yürürlüğe girmesin demenin doğru olmadığını düşünüyoruz.

Arkadaşlar, unutmayın ki en azından zemin ve geoteknik uzmanlık alanında sağlamış olduğumuz doğru mesafeyi kaybedeceğiz. O yazıyı meclis kürsüsünden okuyan bir jeoloji mühendisi. Sadece jeoloji mühendislerinin mi milletvekilisin? Biz de inşaat mühendisinin eline tutuşturabiliriz bir yazı. Yapmayız böyle bir şeyi. Çünkü jeoloji mühendisliği bizim açımızdan önemli, jeofizik mühendisliği bizim açımızdan önemli. TMMOB'ye bağlı 24 meslek grubu bizim açımızdan önemli.

Ama bu arkadaşlar neyi savunuyorlar? İnşaatlarda niye şantiye şefliği yapmıyoruz diyorlar? İki sene önce, üçüncü boğaz köprüsünün bir viyadüğünde yapılan inşaatın şantiye şefi jeoloji mühendisiydi. Şimdi içeride, dört yıl hapis aldı. Niye? 3458 sayılı Yasa öyleydi, o zamanın koşulları öyleydi, uzmanlık alanları yoktu, her mühendis her işi yapıyordu. **Sen inşaatla ilgili köprüyle ilgili yapı elemanlarını tanımadan bir inşaatla şantiye şefliği yapamazsın. İşçi sağlığı iş güvenliğiyle ilgili ben gidip bir kimya fabrikasında işçi sağlığı iş güvenliği uzmanı olarak çalışmamalıyım.** Bunun da değişmesi lazım, herkes kendi alanıyla ilgili çalışma yapmak durumundadır.

Arkadaşlar, tüm bunlar için örgütlü bir güce, dayanışmaya ve birlikte olmaya ihtiyacımız var. Bunu başarırız, bugünkü koşullarda bile gerekli olan yasal değişiklikleri yapamayız değil, yaparız. Önce bizim inanmamız lazım. Değiştiririz, biz kendimizle **ilgili bir şey talep etmiyoruz, çocuklarımız için, gençlerimiz için, geleceğimiz için, ülkemiz için talep ediyoruz. Güvenli bir yapı stokunun oluşması için taleplerimiz var. İnşaat Mühendisleri Odası bunu yapar.**

Son olarak, 3458 Sayılı Yasa tüm Odaları ilgilendiriyor. Çünkü onların da yönetmelikleri iptal edildi, onlar da ekonomik ve mesleki olarak zor duruma düştüler. Artık bu yasanın değiştirilmesi gerektiğine ben eminim ki, diğer meslek odaları da inanacaklar. Birlikte mücadele edeceğiz. Telefonla konuştum. Bu çalışmayı yaptıktan sonra TMMOB'ye taşıyacağız. Onun için önce biz burada bu konuyu tartışacağız, bir yol haritası oluşturmak lazım. Bir strateji ve eylem planı oluşturmak lazım.

45.dönem yönetim kurulumuzun, çalıştaylar sonrası **Örgütlenme ve Meslek Yasası Kurultayını** yapacağız dememizin nedeni budur. Bu yol haritası yoksa, her yıl aramıza katılan 10 bin kişinin sorununu da çözemeyiz. Sorun daha kaliteli mühendislik hizmeti üretmekte. Her meslek insanının hak ettiği hizmet bedelini almasının sağlanmasında. Haksız rekabetin ortadan kaldırılmasında. Ben başaracağımıza inanıyorum.

Tümünüzü saygıyla sevgiyle selamlıyorum ve Danışma Kurulumuzun başarılı geçmesini diliyorum. Sağ olun.

İmar Barışı İsmi Altında Kaçak Yapılara Af Getirenler, Bu Sizin Eserinizdir!

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından, Kartal'da meydana gelen bina çökmesiyle ilgili yapılan açıklama. 07 Şubat 2019

6 Şubat 2019'da, İstanbul Kartal'da 8 katlı bir bina çöktü. Binada 14 daire ve zemin katta konfeksiyon atölyesi bulunuyordu. İstanbul Valiliği tarafından yapılan açıklamada, binanın üç katının kaçak olduğu, enkaz altında çok sayıda insanın olduğu belirtildi.



Binanın neden göçtüğü, göçme öncesi uyarı verip vermediği bilinmiyor. Basına yansıyan ilk bilgilere göre 1992'de ruhsatlı şekilde yapılan binayla ilgili yıkım kararı olup olmadığı, imar affına başvurup başvurmadığına dair açıklama yapılmadı.

Son birkaç ay içerisinde meydana gelen göçme ve yıkımlara bakıldığında bunun bir varsayımdan öte gerçeklik olduğunu görürüz. Bağcılar Kirazlı Sokak'ta ve Beyoğlu Söğütözü Sokak'ta bulunan iki bina göçmüş, Sancaktepe'de bir ilkokulun istinat duvarı yıkılmış, Ümraniye Parseller Mahallesi'nde metro kazısı nedeniyle binalar göçme tehlikesi nedeniyle boşaltılmıştır.

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Kartal Sema Sokak'a acilen heyet göndermiş, ilk gözlemlere göre çökmeyen zemin kattaki kolonların taşıma kapasitelerini yitirmesi nedeniyle oldu-

ğu sonucuna varmıştır. Benzer olaylar daha önce de yaşanmıştı; Konya Zümrüt Apartmanı, Diyarbakır Hicret Apartmanı, Zeytinburnu Beştelsiz Mahallesi'ndeki bina da aynı nedenle çökmüş ve onlarca insan hayatını kaybetmişti.

İstanbul Yapı stoku mevcut durumu ortadadır. Yapı stokunun büyük bölümü ya ruhsatsız ve kaçaktır ya da mühendislik hizmeti almadan üretilmiştir. Meydana gelen her olay ister istemez depremi akla getirmektedir. Olası bir depremde İstanbul yapı stokunun ne tepki vereceğini tahmin etmek için inşaat mühendisi olmaya gerek yoktur. Açık ki İstanbulluların can ve mal güvenliği bulunmamaktadır.

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin, İmar Barışı ismi altında başlatılan ve esasen imar affı olarak uygulamaya alınan girişime yaptığı itirazın ne kadar dayanaklı olduğu açığa çıkmıştır. İstanbul'da pek çok bina aynı durumdadır ve ne yazık ki bu sebepten dolayı haklı çıkmaya devam edeceğiz.

İmar affına neden gerek duyulmuştur? Mühendislik hizmeti almadan üretilen yapıların yasal statü elde ederek mevcudiyetini sürdürecektir. Vatandaşların can ve mal güvenliği ve kamu yararı açısından zararı bir tarafa bırakalım, ne gibi bir yarar umulmaktadır? Yoksa karar vericileri harekete geçiren imar affı başvurularından toplanacak para mıdır? İnsan hayatı ne zaman öncelikli olacaktır?

Bu sorunların yanıtı ne olursa olsun, gerçek yanıt Kartal'da depreme bile maruz kalmadan binanın göçmesiyle verilmiştir. İmar affının kaçınılmaz sonucu budur ve bu facialar devam edecektir. Mühendislik mesleğini itibarsızlaştıran, yapı üretim sürecinin dışına çıkartmaya çalışan zihniyetin eseriyle bugün Kartal'da karşı karşıya kaldık. Korkarız ki kalmaya da devam edeceğiz.

Kartal faciası, afet sonrası organizasyonda ne kadar yetersiz olduğumuzu da açığa çıkartmıştır. Bir binada bile yetersiz kalan müdahale ve kurtarma çalışmalarının olası bir İstanbul depreminde nasıl hayata geçeceğini düşünmek bile geleceğe dönük kaygıları çoğaltmaktadır.

Merkezi yönetim ve yerel yönetimler tarafından acilen hayata geçirmesi gereken önlemler bulunmaktadır. Yapılar güvenli hale getirilmeli, afet sonrası çalışmaları bilimsel temele oturtulmalıdır. Bunları yapmak yerine olumsuz sonuçlar doğurması kaçınılmaz olan uygulamalar başlatmak, imar affı ilan etmek kent ve insanlık suçu olarak tarihe geçecektir.

Olayda hayatını kaybeden vatandaşlarımıza rahmet, yakınlarına sabır ve yaralılara acil şifalar diliyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
İstanbul Şube Yönetim Kurulu**



Türk Boğazlar Sistemi: Hedefteki Doğal ve Kültürel Miras

Özet

Bir doğa harikasının özgün niteliklerini ve insanlık tarihinin önemli kültür varlıklarını barındıran Türk Boğazlar Sistemi, aynı zamanda en büyük jeo-stratejik değerlere sahip bir doğa varlığımızdır. Türk Boğazlar Sistemi ile birlikte Karadeniz-Akdeniz / Asya-Avrupa arası bölgesel iklim sisteminin dinamik davranış özellikleri bütünsellikle kavranmadan, yeterli gözlem ve öngörüler olmadan çevresel etkilerin değerlendirilmesi, Kanal İstanbul gibi hayal ürünü mega-projelerin gerçekleştirilmesi olanaklı değildir.

1. Türk Boğazlar Sistemi Davranış Özellikleri ve Bilimsel Yaklaşım

İnsanlığın ortak hafızasında eşsiz doğal, kültürel ve stratejik değerleriyle yer alan, İstanbul ve Çanakkale Boğazları ile Marmara Denizi bütününden oluşan Türk Boğazlar Sistemi (TBS), doğal ve kültürel miras olarak korunmayı fazlasıyla hak etmektedir. İki büyük kıta ve iki büyük deniz baseni arasında geçiş sağlayan Türk Boğazlar Sistemi, karmaşık bir dinamik sistem davranışı gösterir; içinde yer aldığı deniz ve kara ekosistemleri ile bölgesel iklimi doğrudan etkileme kapasitesine sahip olmasına rağmen henüz bu etkiler yeterince analiz edilmemiştir. Oysa TBS'nin herhangi bir andaki durumunun öngörülebilmesi, oşinografi=denizbilim (temel bilim) yaklaşımı ile, modern ölçüm ve yüksek başarılı hesaplama teknolojilerine dayanan gözlem ve öngörü sistemlerini gerektirir.

Burada ifade edilen öngörüler, geçmişten bugüne Türk Boğazlar Sistemi'nde yapılan denizbilim araştırmalarının yayınlanan sonuçlarına ve elde edilen bilgi birikimine dayanmaktadır. Başlıklar halinde verilen bu görüş ve öneriler, 21 Şubat 2018 tarihinde Koç Üniversitesi Denizcilik Forumu ev sahipliğinde denizbilimcilerin katılımıyla yapılan "Türk Boğazlar Sistemi Çalıştayı" Sonuç Belgesi temel alınarak özetlenmiştir. Sürdürülecek yazılarımızda TBS ile ilgili ayrıntılı bilgiler sunulacaktır.

2. Türk Boğazlar Sisteminde Riskler ve Sürdürülebilir Çevre Yönetimi

Mevcut sosyo-ekonomik baskılar altında kaderine terk edilmiş izlenimi veren TBS, iklimsel, çevresel, kültürel, toplumsal, stratejik yüksek değerleriyle, sağlıklı yaşam gereksinimi duyulan bir 'iç deniz'dir. TBS bugünkü yapısı itibarıyla, deniz kazaları, kara ve deniz kaynaklı kirlilik yayılımı, su seviyesi yükselmesi, deprem ve tsunamiler, ötrofikasyon ve biyoçeşitlilik yitimi gibi önemli ekosistem ve iklim risklerine son derece açıktır ve kalıcı hasarlar yaratabilen aşırı olayları geçmişte de yaşamıştır.

İstanbul halen Avrupa kıtasındaki on milyonluk nüfus kriterini çoktan aşan tek megakent / megapolis'tir; Asya kıtasında ise sağlıklı koşullarda aşırı nüfus barındıran benzerleri ancak uzak Asya'da ve Afrika'da bulunmaktadır. Bölgede çevrenin korunmasına katkı yapacak ve denizcilik, balıkçılık gibi ekonomik sektörlere bilgi sağlayabilecek altyapı, strateji, yönetim planı ve hizmetler henüz mevcut veya yeterli düzeyde değildir. Basit ve sıradan ÇED mantığı izlenerek bölgede fütursuzca yapımına girilen ya da boş hayale dayanan mega-projeler sadece ekonomik açıdan değil, çevrenin korunması bakımından da geri dönülmez zararlara neden olabilecektir. Yüksek enerjili fiziksel, kimyasal, biyogenik, sosyo-ekonomik etkiler altındaki ekosistem davranışı belirlenmeden, halen yüksek riskler altındaki mega-kent İstanbul ve çevresinde sürdürülebilir kalkınma hedeflerine, bilimsel temelden yoksun mega-projeler ve çevreyi gözetmeyen kent tasarımlarıyla ulaşılamaz; gelecek nesillere çözümsüz bir mirasın bırakılması kaçınılmaz hale gelir.

3. Fiziksel Değişkenlik ve Riskleri

Türk Boğazlar Sistemi'nin özgün bir yapısı vardır, ancak tarihte pek çok kez görülebildiği gibi, Karadeniz ve Akdeniz'in etkileri altında TBS ortamı değişebilmekte, veya tersine, TBS'de olan değişimler, komşu denizlerin iç yapısını değiştirebilmektedir. Karadeniz'in pozitif, Akdeniz'in ise negatif yüzey akıları dengesine sahip olmaları, bu iki deniz ile çevre havzalar arasındaki hidrolojik çevrimin önemine işaret eder. Bu dış zorlamalar dinamik tepkiyi belirledikleri için, bölgedeki her türlü iklimsel değişim TBS'ye ve komşu denizlere yansır.

Su çevrimi sonucunda TBS'den geçen akılar iki yönlüdür; İstanbul Boğazı'nda Karadeniz'den dışarı olan yüzey akımı, içeri doğru olan dip akımının yaklaşık iki mislidir. Yüzey akımı Marmara ve Ege denizlerinde jet akımlarına, dip akımları ise Marmara ve Karadeniz'de taban topoğrafyasını izleyen dip saçaklarına neden olur. Marmara Denizi dolaşımı ile Boğazlar dinamiği birebir etkileşim içindedir. Uzun süreli gözlemler, komşu denizlerdeki hidro-meteorolojik ve iklimsel zorlamalara bağımlı davranan, yüksek enerjili, türbülanslı, keskin tabakalaşmalı, doğrusal olmayan, geniş zaman ölçeklerine yayılan bir akım rejimini göstermektedir.

Dinamik sistem davranışının yüksek doğrulukla öngörülebilmesi, yüksek çözünürlüğe sahip modellerin kullanılmasını, güncel verilerle doğrulanmasını, gerçek-zamanlı gözlemleri kullanan, operasyonel öngörü sistemlerinin geliştirilmesini gerektirir. Akuple atmosfer-deniz, hidrodinamik ve ekosistem modellerinin etkileşimli olarak kullanıldığı operasyonel öngörü sistemleri arama / kurtarma, denizcilik, balıkçılık, havacılık ve enerji faaliyetleri için gerekli uyarıların verilmesine, deniz kazalarının, petrol ve kirletici yayılımının önüne geçilmesine yardımcı olur. Gerçek-zamanlı gözlem ve model öngörü sistemleri Avrupa ve ABD ile karşılaştırıldığında, ülkemizde fazla yaygın değildir. Mevcutları geliştirecek yeni girişimlerle gözlem / veri kapasitesinin artırılması gerekir.

4. Biyokimyasal Değişkenlik ve Riskleri

TBS'de uzun yıllar boyunca gözlemlenen temel biyokimyasal değişkenler, farklı baskılar altında son 30-40 yıl içinde ekosistem ve çevre kalitesinde önemli gerilemenin olduğunu ve son yıllarda artan bir hızla sürdüğünü göstermektedir. Denize verilen evsel ve endüstriyel atıklar, atıkların farklı arıtım seviyeleri, dip tarama malzemelerinin derin kesimlere aktarılması, yoğun gemi trafiği ile atmosfer ve denize yansıyan kirlilik, aşırı avcılık, yeni kıyı dolgu alanlarının yaratılması gibi etkenler, su kolonu ve deniz tabanı ekosistemlerinde kalıcı hasarlar oluşturmuştur.

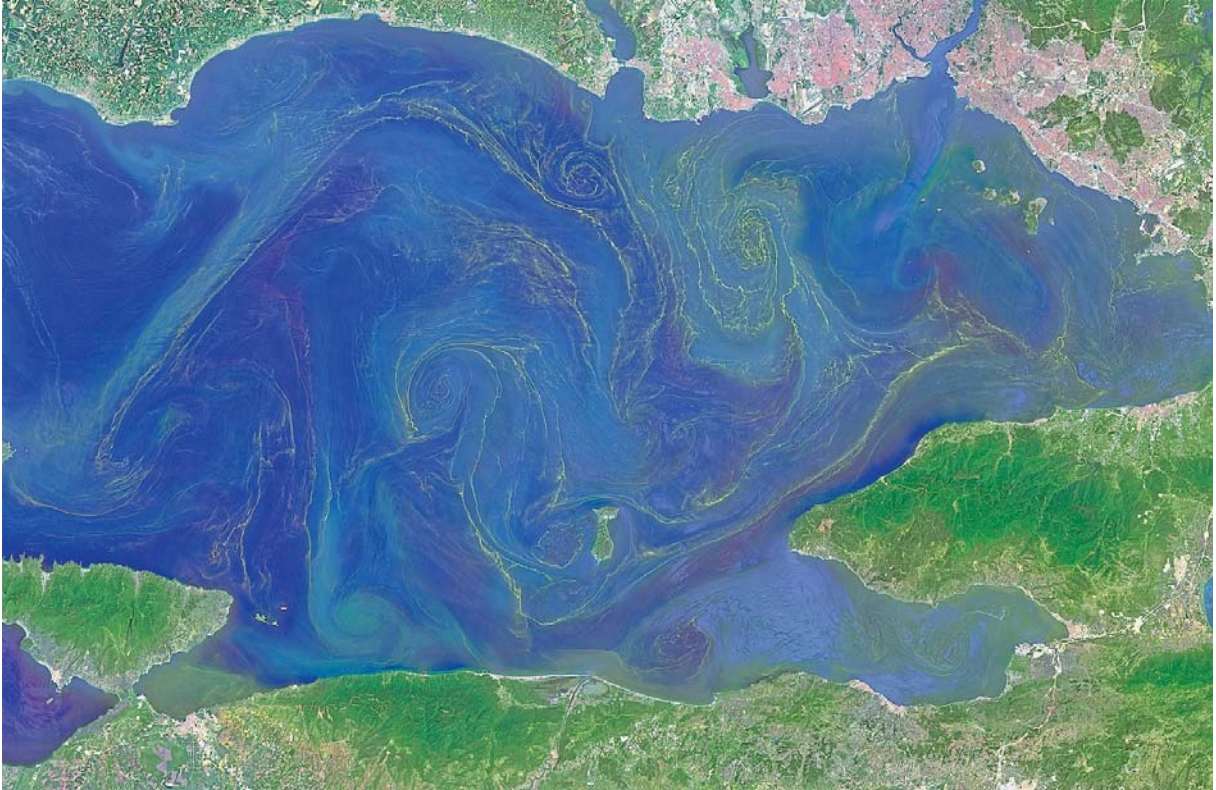
Kara ve deniz kaynaklı kirletici yükünün artışı kadar, yukarıda anılan TBS'nin özel hidrografik ve meteorolojik koşulları çevresel bozulmada önemli rollere sahiptir. Özellikle Boğaz Jeti, Karadeniz'in yüksek besin maddeleri içeren sularını Marmara Denizi'ne iletmekte, 25-30 m derinlikteki üst tabaka içinde tutulan malzeme yüksek üretim yaratmakta ve yatay / dikey karışım mekanizmaları ile re-sirküle edilerek yeni birincil üretimi beslemektedir.

Bu etkiler, çözünmüş oksijen, temel besin maddeleri, klorofil-a, fitoplankton, gibi temel biyokimyasal değişkenler yanında kombine ötrofikasyon indikatörlerinin yıllar boyunca izlenmesi ile somut olarak ölçülebilmektedir. Bu kriterlere göre özellikle İstanbul Boğazı çıkışı, İzmit, Gemlik, Bandırma ve Erdek Körfezleri ile Marmara Denizi güney kıta sahanlığı bölgelerinde yüksek ötrofikasyon seviyeleri bulunmaktadır. Artan besin tuzları ve partikül organik madde yükleri sonucunda ışıklı tabaka Marmara Denizi'nde üst tabaka sularına sınırlandırılmıştır.

Üst tabakadaki üretimden kaynaklanan detrital malzeme alt sulara çökerek orada oksijen tüketimine neden olmaktadır. Biyogenik tüketimi dengeleyebilecek tek oksijen kaynağı atmosfer olmasına rağmen, üst tabakada yoğun biyolojik tüketim ve her iki tabaka arasındaki keskin yoğunluk farklarının karışımı sınırlaması sonucunda, oksijen yüzeyden alt tabakaya girememektedir. Bu durumda derin suları besleyen tek oksijen kaynağı, Çanakkale Boğazı'ndan Marmara Denizi'ne ulaşan alt tabaka akımıdır. Dip sulardaki oksijen dengesi son yıllardaki tüketimdeki artışla bozulmuş oksijenin giderek azalmasına yol açmıştır. Boğaz Jetinin üretim artıkları ile oksijen tüketimini artırdığı doğu çukurunda, yıllar içindeki değişim batı basene göre daha baskındır. 30-40 yıl önce dip sularda 1.5-2.0 mg/l düzeyinde olan oksijen, son ölçümlerde sıfıra düşmüş, bazı yerlerde ilk kez hidrojen sülfür gözlenmeye başlanmıştır. Dip sulara anoksik koşulların oluşması, TBS'nin geri dönüşümsüz bir şekilde Karadeniz'e benzeyen oksijensiz ortama doğru evrilmesi riskine işaret etmektedir ve mutlaka titizlikle izlenmeli, gerekli hayati önlemler gecikmeden alınmalıdır.

5. Ekosistem / Biyoçeşitlilik ve Riskleri

Derin sulara oksijen azalmasına paralel olarak, su kalitesi ve biyotik endekslerde giderek artan değişimler görülmektedir. Müsilaj, kaykay adı verilen olaylar ve zararlı alg patlamaları miktar ve çeşitlilik olarak daha çok son 10-15 yıl içinde artmış görünmektedir. Zararlı alglerin üretiminin Boğaz Jeti çepçeperlerinde ve cephelerde yoğunlaştıkları, daha sonra tüm Marmara Denizi'ne yayıldıkları görülmektedir. Demersal ve makro-zoobentik dip canlılarında önemli azalmalar görülmektedir. Özellikle körfezlerde dip canlılarında biyo-çeşitlilikte azalma vardır. Karadeniz'deki önemli biyo-çeşitlilik kayıpları, Marmara türleri için de geçerlidir ve buraya birebir yansımaktadır. Yine katı atıklar ve mikro-plastikler en fazla körfezlerde olmak üzere, kıyısız bölgelerde okyanus ortalamalarına göre 4-5 kat daha fazladır.



Aynı anda küçük bir okyanus, kıyısız bir iç deniz ve bir nehir ağzı gibi davranan TBS'de 17 Mayıs 2015 tarihli uydu resminde, bir ressamın fırçasından çıkmış gibi görünen cetler, spiral girdaplar ve farklı su kütlelerini ayıran yeşil-sarı-turuncu renkli yüzey birikimleri, ince ayrıntılı bir sanatsal görünüm vermekle birlikte, aslında son yıllarda bu sulara yaşanan zararlı plankton patlamalarına (red tide) bir örnek oluşturuyor.

("TUZLUSU / SALTWATER" konulu 2015 İstanbul Bienali'nde sergilenmiştir, Kaynak: NASA Earth Observatory).

6. Mega-Kent, Mega-Projeler, Fizibilite, Sürdürülebilirlik

Mega-kent İstanbul ve çevresindeki endüstriyel/tarımsal/evsel atıklar ile bunlara bağlı yol, köprü inşa faaliyetleri, deniz dolguları, deniz dibi taraması gibi faaliyetler ile mega-proje tasarımları, hem çevresel yükler, hem de trafik, ulaşım hizmetlerine, eğitim, turizm, balıkçılık gibi etkinliklere engeller oluşturur. Kıyılarında on milyonlarca insanın ve diğer canlıların yaşadığı TBS bölgesinde yaratılan teknik, ekonomik, sosyal, çevresel riskler göz önüne alındığında, bu aktivitelerin sürdürülebilirlik ilkeleri gözetilerek planlanmaları, bozulmuş ekosistemlerin rehabilitasyonu, deniz deşarjlarıyla sıvı ve katı atıkların, dip tarama malzemesinin uygun yöntemlerle bertaraf edilmesi veya bunlardan kumsalları beslemede yararlanılması, deniz taşımacılığında kazaların önüne geçecek sistemlerin, karma taşıma uygulamalarının fizibilite kavramlarına uygun şekilde geliştirilmesi gerekir.

Batıdan ödünç alınan ÇED kavramının ülkemizde yanlış anlaşılması, yanlış uygulanması bilgisizlikten kaynaklanmaktadır. Batıda uygulandığı şekliyle, ÇED ya da 'Environmental Impact Assessment' (EIA), çevre / ortam koşulları konusunda yapılan (ve geçmişte yapılmış olan) pek çok araştırmanın sonuçlarının mühendisler tarafından yorumlanarak, önerilen projelerin yer seçimi halinde, çevreye negatif etkileri olmadığı durumda uygulama kararlarının alınmasını amaçlar. Burada aranan ya da varsayılan en önemli ön koşul, ABD ve Avrupa ülkelerinde çoğunlukla olduğu gibi, çevre hakkındaki bilgilerin önceki çalışmalardan elde edilmiş ve mevcut olmasıdır. Bilgiler yoksa, sorumlu kurumlarca gerekli ve geniş kapsamlı araştırmalar yaptırılarak önce bu bilgiler elde edilir, daha sonra ÇED çalışması, önceki bilgiler kullanılarak yapılabilir. Ülkemizde uygulanabilen şekilde ise, doğal sistemler konusunda yeterli bilgi sahibi olmadan, sadece bürokratik yöntemlerle hazırlanan ÇED yönetmeliklerine dayanılarak, raporlar araştırma önceliği veya yetkinliği olmayan kuruluşlarca hazırlanarak, projeler bunlara dayandırılmakta, ÇED yönetmeliği, AVM'lere ya da bir köprü veya yol projesine uygulandığı şekliyle büyük ölçekli doğal sistemlere de uygulanabilir sanılmaktadır.

7. Sonuç

Komşu iki büyük denizin ve çevreleyen üç kıtanın iklimiyle etkileşimleri bulunan ve dolayısıyla bölgesel, büyük ölçekli etkileri barındıran TBS, boyutlarından çok daha büyük işleve sahip, karmaşık bir "yer sistemi"dir. Bu bölgede planlanan mega-projelerin, Kanal İstanbul 'çığın projesi'nde olduğu gibi, görece basit yapı mühendisliği kriterlerine göre veya yerel nitelikli Çevre Etki Değerlendirme (ÇED) kavramları ile ele alınması, yukarıdaki temel nitelikler göz önüne alındığında, son derece yetersiz kalacaktır. Bölgesel ölçekteki etkiler, mutlaka aynı ölçekte uzun dönemli bütünsel gözlem ve analizleri gerçekleştirebilecek iklim ve denizbilim araştırmaları ile ortaya konulmalıdır. Bu araştırmalar yapılmadan basit ÇED mantığıyla bölgesel büyük etkilere sahip projelerin yapımına karar ve izin verilemez.

Kanal İstanbul örneğinde, projenin gerekli olup olmadığı, hangi ekonomi - strateji - çevre - güvenlik problemine yanıt verebilmek için gerçekleştirilmek istendiği, on yıllar öncesinden beri politikacılarca tekrarlı olarak gündeme getirilmiş olsa bile, önerinin ana tezi, sahibi ve varlık nedeni belli değildir. Önerilen yapılaşmanın ayrıntıları, büyük ölçekli bir doğa sisteminin davranışı açısından olmadığı gibi, mühendislik açısından bile ortaya konmamış, ortaya çıkacak sorunların neredeyse hiçbirisi fizibilite ve sürdürülebilirlik ilkelerine göre incelenmemiştir. Finansal koşulları, ekonomik kaynakları ve gelir gider dengesi ortaya konmamıştır; aksine, mühendislerce yapılan ilk basit hesaplamalar bile yapılacak kazının dünyanın en büyük hafriyat ve dip tarama girişimi olabileceğini, maliyetin giderleri karşılamayabileceğini göstermektedir. Kanal İstanbul'un İstanbul Boğazı'nın akım rejiminde neden olacağı değişimlerle ilgili akupole model tahminleri, komşu denizler arasındaki akıların görece küçük oranlarda, ancak önemli miktarlarda değiştirilebileceğini, dolayısıyla bu denizlerde iklimsel değişime yol açabileceğini göstermektedir. Ayrıca yeni açılan kanalda su seviyesi değişimi ve hızlı akıntılar İstanbul Boğazı navigasyon probleminin benzerini yaratmaya adaydır. Ortaya çıkacağı açık olan sorunlar bilinmezlik perdesi arkasına saklanarak, basında yarım yamalak yer almasıyla yetinilerek, ya da ÇED mantığıyla geçiştirilerek, yeterli düzeyde araştırılmamaktadır.

Çevresel ve sosyo-ekonomik etkileri, yarar veya zararları yeterince incelenmeden, amaçları kesin olarak ortaya konulmadan ilan edilen, bu nedenlerle inandırıcı olamayan mega-projeler, somut getiri ve götürüleri kanıtlanmadan, bütünsel sosyo-ekonomik, çevresel gerekçeleri ortaya konulmadan, sadece basit mühendislik önlemlerine ve yalın idari kararlara dayandırılarak gerçekleştirilemez.

Özge Çabuk

ODTÜ İnşaat Mühendisliği
Bölümü Yüksek Lisans Öğrencisi,
Proje Asistanı

Prof. Dr. Ayşen Ergin

ODTÜ İnşaat Mühendisliği
Bölümü Öğretim Üyesi

Kıta Sahanlığı ve Münhasır Ekonomik Bölge

Denizlerin ve kıyı alanlarının kullanımı insanlık tarihi ile başlar. Ülkelerin ekonomik gelişiminde deniz ve kıyı alanlarında bulunan doğal kaynaklar, kullanım alanları ve çeşitlilikleri bir ülkenin en büyük ekonomik altyapısını oluşturur. Bu kaynakların, sürdürülebilir kaynak kullanımı ilkeleri gözetilerek verimli bir şekilde kullanımı ise devletlerin temel politikası olmalıdır.

Deniz taşımacılığı, turizm, yenilenebilir dalga, rüzgar ve akıntı enerjisi, gıda ve balıkçılık, atık boşaltılması, madenler, petrol ve doğal gaz, denizaltı kabloları, boru hatları, hidrokarbon çıkarımı, yapay adalar ve alan kazanımları gibi ekonomik kaynaklar kıyı ve deniz alanlarının vazgeçilmez ekonomik önemini ortaya koymaktadır.

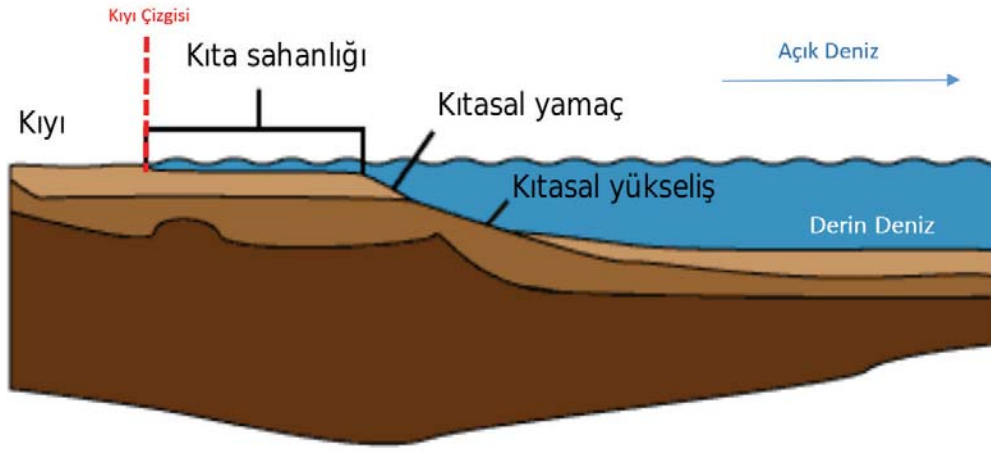
Küresel çevre değişimi ve kıyı kaynaklarının yoğun insan kullanımı sebebiyle, kara-deniz kesişme alanlarında ortaya çıkan, özellikle ekonomik kaynak kullanımı ilgili sorunlar, farklı kullanım disiplinleri arasında oluşturulacak bilimsel bir platformda ulusal ve uluslararası yasal ilişkilerin de kullanılarak çalışmayı gerektirmektedir.

Bu yazıda, kıyı ve deniz alanlarının jeomorfolojik tanımları ve ekonomik kullanım alanlarına ilişkin uluslararası yasal tanımlar kısaca verilmiştir. Ayrıca, Türkiye için deniz ve kıyı alanlarının ekonomik kullanımında ortaya çıkan uluslararası sorunlar güncel örneklerle sunulmuştur.

Kıyı jeomorfolojisi, kıyı çizgisindeki yer şekillerini, formları ve çökeltileri inceleyerek açıklamaya odaklanmaktadır. Denizlerin ve karaların kesiştiği bölgeler kıyı alanları olarak tanımlanır. Kıyı çizgisi, kara ve denizin kesiştiği çizgiyi belirtirken, kıyı ve deniz alanları, su çizgisinin üstünde ve altındaki alanları kapsar. Kumsallar, kum tepeleri ve yamaçlar su çizgisinin üstünde iken deniz tabanı su çizgisinin altında farklı eğimlerle derin denize ulaşır.

Dünyanın farklı kıyılarında yapılan bilimsel çalışmalar ve saha ölçümleriyle kıyı ve deniz alanlarının jeomorfolojik özellikleri tanımlanmıştır. Buna göre farklı eğimlerden oluşan deniz alanları tanımları sırasıyla: **Kıta sahanlığı, Kıtasal yamaç, Kıtasal yükseliş ve Okyanus/ Derin denizdir** (Çizim 1). Yapılan saha ölçümlerine göre deniz tabanı kıyı çizgisinden kıtasal yamaca kadar genelde sıg ve az bir eğimle (ortalama 1/800) uzanmaktadır. Bu bölgeye kıta sahanlığı denilmektedir. Deniz tabanının dik eğimle (genelde 1/15) başlayan bölgesi ise kıtasal yamacı oluşturmaktadır. Genellikle 100-200 metre derinlikler arasında başlayan kıtasal yamaçtan aşağı doğru taşınan deniz tabanı malzemeleleri, kıtasal yamacın alt kısmında farklı eğimle birikir. Bu birikimler deniz tabanında kıtasal yükselişi oluşturarak açık denize (okyanus/deniz) ulaşır.

Özellikle 2. dünya savaşıdan sonra deniz ve kara alanlarının ekonomik potansiyelinin çok önemli boyutlara ulaşması nedeniyle deniz ve kara alanlarına ilişkin tanımlar (karasuları, kıta sahanlığı ve



Çizim 1 - Kıyı ve deniz alanlarının jeomorfolojik tanımlar, USA Bureau of Ocean Energy Management.

münhasır ekonomik bölge) uluslararası yasal anlaşmalarla ortaya konmuştur. Deniz alanlarının yasal tanımları genelde en düşük deniz suyu seviyesi üzerinden yapılmaktadır.¹

Karasuları

Karasuları tanım olarak, kıyı devletinin kara ülkesini çevreleyen uluslararası hukuka uygun olarak belirli bir genişliğe kadar uzanan ve egemenliği kıyı devlete ait deniz alanını ifade etmektedir. (Çizim 2).^{2,3}

Bitişik bölge kıyı devletinin gümrük, maliye, göçmenlik ve sağlık konularındaki düzenlemelerin ülkesindeki veya karasularındaki ihlali önlemek için veya karasularında vuku bulmuş ihlali cezalandırmak için gerekli kontrolü icra edebildiği deniz alanıdır.⁴

1958 yılında yapılan anlaşmalara göre karasularının uzunluğu kıyı çizgisinden itibaren 12 mil olarak kabul edilmiştir.⁵ Ancak, belirli koşullar altında bitişik bölge tanımıyla bu uzunluk 24 mile kadar özel koşullarla çıkarılmaktadır. Günümüzde hem Türkiye hem de Yunanistan karasularının Ege Denizi'ndeki genişliği 6 deniz milidir. Türkiye'nin ve Yunanistan'ın Ege Denizi'ndeki sahillerinin coğrafi konumu birbirine yan yana ve aynı zamanda karşı karşıyadır, bu da bir sınırlandırmayı gerekli kılmaktadır.⁶

Kıta Sahanlığı

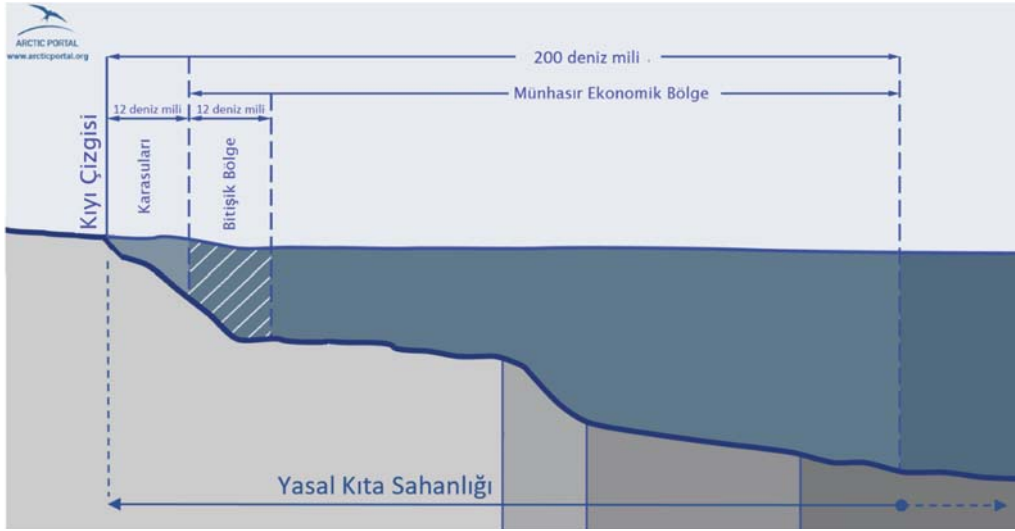
Kıta sahanlığının tanımı jeolojik ve yasal olarak birbirinden farklı tanımlarla yapılmaktadır.

Kıyılarının jeolojik yapısı göz önüne alındığı zaman kıta sahanlığı kıyı çizgisinden dik eğimli kıtasal yamacın başlangıcı arasındaki alandır. Kıtasal yamaç genelde 100-200 metre su derinliği arasında başlamaktadır (Çizim 1).

- 1 Cook P, J., Carleton C., M., (2000), Continental Shelf Limits: The Scientific and Legal Interface, OXFORD University Press.
- 2 Günsel İ., (2011), Doğu Akdeniz Uluslararası Sularının Hukuki Durumu ve Kıyı Devletlerinin Doktrin ve Politikaları, Yakın Doğu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku, Deniz Hukuku
- 3 Hüseyin Pazarcı, 1993, Uluslararası Hukuk Dersleri, 2. Kitap, Ankara, 3. Bası, s.293; Hamza Eroğlu, 1984, Devletler Umumi Hukuku, 2. Bası, Ankara
- 4 Ilgın S., (2008), Deniz Hukuku-1 (Deniz Kamu Hukuku), Deniz Harp Okulu Basım Evi.
- 5 Cook P, J., Carleton C., M., (2000), Continental Shelf Limits: The Scientific and Legal Interface, OXFORD University Press.
- 6 T.C. Dışişleri Bakanlığı, Başlıca Ege Denizi Sorunları, Alınan yer: www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa

Yasal anlamda ise kıta sahanlığı, kıyı devletinin, karasularının devamını da ancak kıyıya bitişik su altı alanlarının deniz yatağındaki cansızlar, sabit duran veya çok yavaş hareket eden canlı kaynaklar ve toprak altındaki cansız kaynakların araştırma ve işletme konusunda egemenliğe sahip olduğu deniz alanıdır.⁷

Birleşmiş milletlerin Cenevre de 29 Nisan 1958’de yapılan 4. kıta Sahanlığı Sözleşmesi’ne göre kıta sahanlığı, bir devletin kıyısına bitişik ancak karasal suların dışındaki 200 metre derinliğe veya bu sınırın ötesinde, su derinliğinin, bölgede ki doğal kaynaklarının teknik olarak çıkarılmasına imkan veren yere kadar olan deniz alanı olarak tanımlanmıştır. Ancak, “doğal kaynakların kullanılmasına teknik olarak çıkarılmasına imkan veren alan” yasal tanımı yetersiz bulunduğu ve belirsizlikler içerdiği için yeniden değerlendirilerek uluslararası anlaşmalarla değiştirilmiştir. Buna göre, 1982 yılında deniz alanları tanımlarını ve kullanımı Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Anlaşması ile yeniden ortaya konulmuştur. 1982 Deniz Hukuku anlaşması 17 bölüm 320 kısım ve sonuç bildirgesinden oluşmaktadır. Bu anlaşma deniz hukuku ile ilgili bütün tanımları ve kullanım haklarını ortaya koymakta ve kıta sahanlığını, kıyı çizgisinden 200 deniz mili uzağa, ya da özel durumlarda derin denize kadar (en fazla 350 deniz mili) uzanan bölge olarak tanımlanmaktadır (Çizim 2).⁸



Çizim 2 - Kıyı ve deniz alanlarının yasal tanımları, The Arctic Portal.

Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)

Münhasır ekonomik bölge kıyı çizgisinden itibaren 200 deniz millik alanı kapsayan ve bu deniz alanında kıyı devletine önemli ekonomik haklar ve yetkiler veren yasal bir tanımdır. 1982 Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi ile yürürlüğe giren münhasır ekonomik bölge kavramı, kıta sahanlığı kavramından daha geniş bir kullanım ve yetki alanı vermektedir.⁹

Münhasır Ekonomik Bölge (MEB), Birleşmiş Milletler Deniz Hukuku Sözleşmesi’nde (1982) deniz ve rüzgar enerjisi üretimi de dahil olmak üzere deniz kaynaklarının aranması ve kullanılmasıyla ilgili devletlerin özel haklara sahip olduğu öngörülen deniz bölgesidir.

Kıyı çizgisinden uzunluğu 200 mil ile sınırlı Münhasır Ekonomik Bölge’nin aksine, kıyı devletlerinin bir kıta sahanlığı ilan etmesi gerekmez, ancak kıta sahanlığının sınırlarını tanımlamaları gerekir. Kıta sahanlığının fiziksel sınırlarının 200 deniz mili ötesine uzanması durumunda, kıyı devleti, uluslararası anlaşmalara göre sınırları tanımlar. Karasuları ile münhasır ekonomik bölge arasındaki fark, karasuları üzerinde tam egemenlik hakkı verilirken, MEB sadece deniz yüzeyi altındaki hakları içermektedir.

7 Kuran S., (2006), Uluslararası Deniz Hukuku, Arıkan Yayınları.

8 Cook P., J., Carleton C., M., (2000), Continental Shelf Limits: The Scientific and Legal Interface, OXFORD University Press.

9 Kuran S., (2006), Uluslararası Deniz Hukuku, Arıkan Yayınları.

Türkiye ve Münhasır Ekonomik Bölge (MEB)

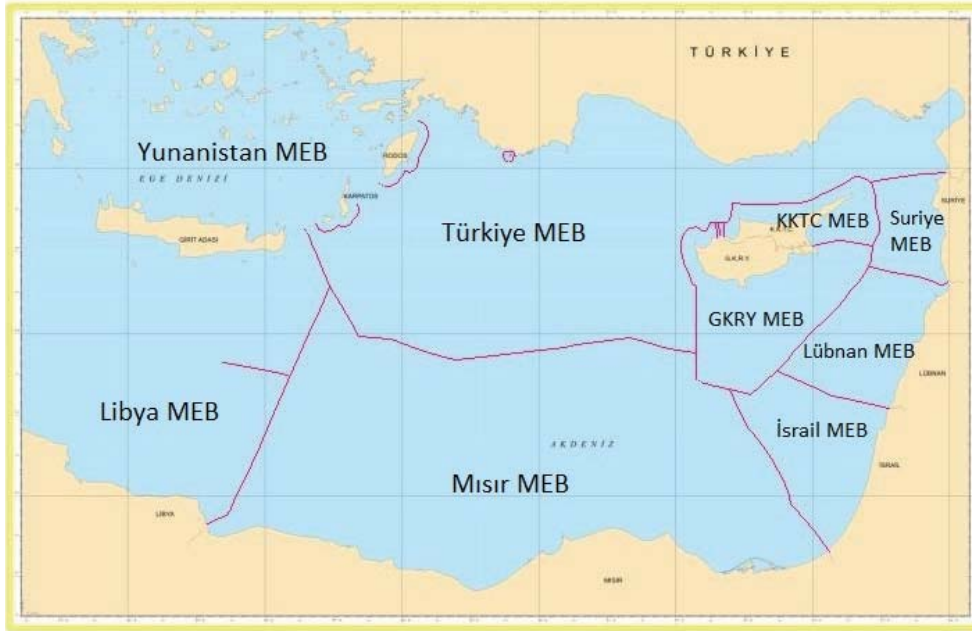
Türkiye'nin Karadeniz, Ege ve Akdeniz'deki münhasır ekonomik bölgeleri, ülke ekonomisine yapacağı büyük katkılar nedeniyle çok önem taşımaktadır. Ancak, kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölge kullanımı bölgelerdeki diğer ülkelerle birtakım yasal sorunları içermektedir. Özellikle, petrol ve doğalgaz bakımından çok zengin olan Doğu Akdeniz'de münhasır ekonomik bölge Türkiye için uluslararası bir sorun olarak çözüm beklemektedir. Türkiye kıyılarına yakın Yunan adaları nedeniyle iki ülke arasında, Ege Denizi'nde kıta sahanlığı ve münhasır ekonomik bölgelerde uluslararası yasal sorunlar ortaya çıkmaktadır. Bu sorunları, ülkelerin ekonomik iş birliği yaparak çözmesi gerekmektedir.

Akdeniz'de bulunan kıyı devletleri arasında, kabul edilen MEB tanımından en fazla yarar gören ülkeler sırasıyla Yunanistan, Güney Rum Yönetim Kıbrıs, İtalya ve Malta'dır.¹⁰

Doğu Akdeniz'deki Kıyı Devletleri MEB Uygulamaları

Doğu Akdeniz'de İtalya, Yunanistan, Türkiye, Suriye, Lübnan, İsrail, Filistin, Tunus, Mısır, Kuzey Kıbrıs Türkiye Cumhuriyeti ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi ve ayrıca Kıbrıs adasında İngiliz üstleri bulunmaktadır. Türkiye ve Kuzey Kıbrıs Cumhuriyeti ise birbirleriyle MEB anlaşması imzalamışlardır. Diğer devletler ise birbirleriyle çoklu ve ikili MEB anlaşmaları imzalayarak MEB ilanlarını Birleşmiş Milletlere sunmuşlardır. Güney Kıbrıs Rum Yönetimi MEB anlaşmaları ışığında bu bölgede diğer devletlerle yaptığı uluslararası anlaşmalarla petrol ve doğalgaz arama çalışmalarına başlamıştır. Yunanistan ise sahip olduğu adalar ve Güney Kıbrıs Rum Yönetimi yakın ilişkilerinden dolayı Doğu Akdeniz'de Türkiye için sorun oluşturmaktadır. Başta İsrail, İngiltere ve Mısır olmak üzere Avrupa Birliği devletleri ile yaptığı çoklu anlaşmalarla MEB çalışmalarını hızla sürdürmektedir. Avrupa Birliği üyesi olan Güney Kıbrıs Rum Yönetimi Doğu Akdeniz'de etkin bir rol oynamaktadır.¹¹

Türkiye Doğu Akdeniz'deki MEB alanlarını yasal olarak tanımlama çalışmalarına başlamıştır. Bu bağlamda Türkiye ve KKTC'ye göre, kıyıdaş ülkeler arasındaki münhasır ekonomik bölge dağılımı



Çizim 3 - Türkiye ve KKTC'ye Göre, Kıyıdaş Ülkeler Arasındaki Münhasır Ekonomik Bölge Dağılımı, Türk Deniz Araştırmaları Vakfı (TUDAV)

10 Patuzi D., (2015), The concept of Economis Exclusive Zone, Academic Journal of Business, IIPCL Publishing, ISSN 2410-3918.

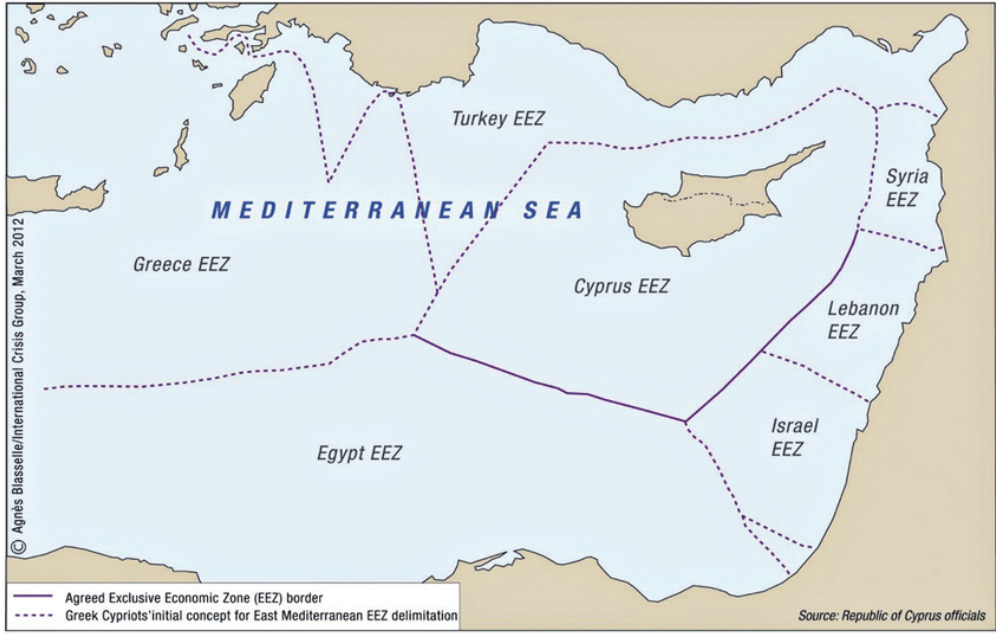
11 Çiğ, N., Alınan yer: Doğu Akdeniz Kıta Sahanlığı Sorunu Ve Türkiye Lehine Yapılacak Öneriler, www.academia.edu/21773312/DO%C4%9EU_AKDEN%C4%B0Z_KITA_SAHANLI%C4%9EI_SORUNU_VE_T%C3%9CRK%C4%B0YE_LEH%C4%B0NE_YAPILACAK_%C3%96NER%C4%B0LER

(MEB) için istediği alanlar Çizim 3'te verilmektedir. Çizim 4'te ise Yunanistan'a ve GKRY'ne göre, kıyıdaş ülkeler arasındaki münhasır ekonomik bölge dağılımı (MEB) için istediği alanlar verilmiştir.

Çizim 3'te , Türkiye ve KKTC'ye göre, kıyıdaş ülkeler arasındaki MEB alanları, uluslararası yasal tanımlar kullanılarak verilmiştir. Türkiye MEB alanlarını tanımlarken, Türkiye kıyılarına çok yakın küçük adaların MEB yasal haklarını Türkiye lehine tanımlanmıştır.

Çizim 4'te verilen Yunanistan'a ve GKRY'ne göre, kıyıdaş ülkeler arasındaki MEB alanları, KKTC'nin hakları göz önüne alınmadan oluşturulmuştur. Ayrıca, Türkiye kıyılarına çok yakın küçük adaların (örneğin Meis adası) ağırlıklı tanımlanan MEB alanları Türkiye'nin MEB alanlarını çok büyük ölçüde kısıtlamıştır.

Ekonomik kaynakların kullanılmasında kıyıdaş ülkeler arasında büyük güçlükler yaratarak engel oluşturan MEB tanımları, ancak bilimsel verilere dayanan bir platformda uluslararası yasal anlaşmalarla çözülmesi gerekmektedir.

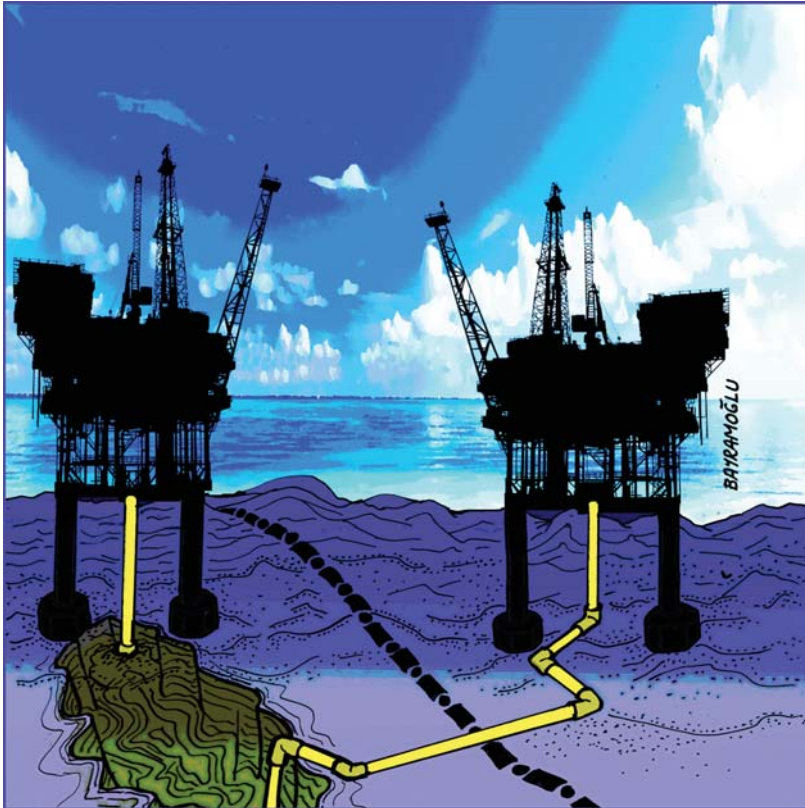


Çizim 4 - Yunanistan'a ve GKRY'ne Göre, Kıyıdaş Ülkeler Arasındaki Münhasır Ekonomik Bölge Dağılımı, Pamir (2018)

Kaynaklar

1. Agness Blaselle International Crisis Group, (2012), Republic of Cyprus Officials.
2. The Arctic, Alınan yer: www.portlets.arcticportal.org/introduction-to-the-arctic
3. Cook P., J., Carleton C., M., (2000), Continental Shelf Limits: The Scientific and Legal Interface, OXFORD University Press.
4. Çiğ, N., Doğu Akdeniz Kıta Sahaneliği Sorunu Ve Türkiye Lehine Yapılacak Öneriler, Alınan yer: www.academia.edu/21773312/DO%C4%9EU_AKDEN%C4%B0Z_KITA_SAHANLI%C4%9EI_SORU-NU_VE_T%C3%9CRK%C4%B0YE_LEH%C4%B0NE_YAPILACAK_%C3%96NER%C4%B0LER
5. Ergin A., (2015), Coastal Engineering, METU Press.
6. Günsel İ., (2011), Doğu Akdeniz Uluslararası Sularının Hukuki Durumu ve Kıyı Devletlerinin Doktrin ve Politikaları, Yakın Doğu Üniversitesi Sosyal Bilimler Enstitüsü Kamu Hukuku, Deniz Hukuku.
7. Hüseyin Pazarcı, 1993, Uluslararası Hukuk Dersleri, 2. Kitap, Ankara, 3. Bası, s.293; Hamza Eroğlu, 1984, Devletler Umumi Hukuku, 2. Bası, Ankara
8. Ilgın S., (2008), Deniz Hukuku-1 (Deniz Kamu Hukuku), Deniz Harp Okulu Basım Evi.

9. Kaymal, T., (2017), Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılması Sorunu, Bahriye Enstitüsü, Alınan yer: https://bahriyeenstitusu.org/2017/07/28/dogu-akdenizde-deniz-yetki-alarinin-sinirlendirilmesi-sorunu/#_ftn9
10. Kuran S., (2006), Uluslararası Deniz Hukuku, Arıkan Yayınları.
11. National Centre for Polar and Ocean Research (NCPOR), Extended Continental Shelf Program of India, Alınan yer: www.ncaor.gov.in/pages/researchview/8
12. P. Hoagland, J. Jacoby, M.E. Schumacher, (2001), Law of Sea, Encyclopedia of Ocean Sciences, volume 3, pp 1481–1492 Oceanographic Institution, Elsevier.
13. Pamir, N., (2018), Doğu Akdeniz ve Kıbrıs Ekseninde Enerji ve Jeopolitik, Konferans Notları.
14. Patuzi D., (2015), The concept of Economis Exclusive Zone, Academic Journal of Business, IIPCC Publishing, ISSN 2410-3918.
15. Pine, P., R., (2003), Invitation to Oceanography, Jones and Bartlett Publishers,
16. T.C. Dışişleri Bakanlığı, Başlıca Ege Denizi Sorunları, Alınan yer: www.mfa.gov.tr/baslica-ege-denizi-sorunlari.tr.mfa
17. The Division for Ocean Affairs and the Law of the Sea, Office of Legal Affairs, United Nations, (2012), The definition of the continental shelf and criteria for the establishment of its outer limits, Alınan yer: http://www.un.org/Depts/los/clcs_new/continental_shelf_description.htm
18. TUDAV, (Türk Deniz Araştırmaları Vakfı), Alınan yer: <http://tudav.org/en/our-fields/sea-areas/exclusive-economic-zone/potential-maps-of-eastern-mediterranean-exclusive-economic-zone/>
19. USA Bureau of Ocean Energy Management, The Continental Shelf, Alınan yer: www.boem.gov/Renewable-Energy-Program/Renewable-Energy-Guide/The-Continental-Shelf.aspx
20. Woodroffe, C., D., (2003), Coasts: form, process, and evolution, CAMBRIDGE University Press.
21. Yayıncı, C., (2015), Doğu Akdeniz'de Deniz Yetki Alanlarının Sınırlandırılmasında Libya'nın Rolü ve Etkisi. Güvenlik Stratejileri Dergisi, 7 (14).



Sürdürülebilir Kentsel Su Kaynakları

Özet

Aşırı kentleşme ve iklim değişikliği kentsel alanlardaki su kaynaklarının planlaması ve yönetiminde sürdürülebilirliğin önemini arttırmaktadır. Bu amaçla kentsel hidroloji araştırmalarına ve su mühendisliğinin gelişmesine önem verilmelidir. Bu çalışmada kentsel uygulamalara da uygun bir sentetik birim hidrograf hesap yöntemi sunulmuştur. Ayrıca, kentlerimizdeki sürdürülebilir drenaj sistemlerinin ekonomik ve etkin bir şekilde tasarlanabilmesi için bilimsel araştırmaların, yerel master plan ve fizibilite çalışmalarının gerekliliğine dikkat çekilmiştir.

Anahtar Kelimeler: Sürdürülebilir drenaj sistemleri, kentsel hidroloji, iklim değişikliği, kentleşme.

Giriş

Doğal su döngüsünün yağış, infiltrasyon, yüzeysel akış, yeraltı suyu beslemesi, bitkisel emilme, buharlaşma/terleme ile oluşan bir su sirkülasyonu dengesi vardır. Özetle, toplam yağış miktarı, buharlaşma/terleme, yer altına sızma ve yüzeysel akış toplamına eşittir. Yer altı sularına karışan hacmin göreceli olarak daha küçük olması dolayısı ile yağan yağmurun yüzeysel akış ve buharlaşma/terleme süreçleri ile dengelendiğini söyleyebiliriz. Nitekim bir ağacın yaprakları ve kabuğunun içerdığı su miktarı 300-400 litreyi bulabilir (Gupta, 2016); ve sonuçta, yağışlı bölgelerin doğal havzalarında buharlaşma ve terlemenin payı %40-60 mertebesine ulaşır (Walsh ve diğerleri, 2016). Kentsel bölgelerdeki ormanlık alanların yıllık yüzeysel akış hacminde %2-7 mertebesinde azalma yarattığı gözlenmiştir. Bu miktar, yağmursuyu drenaj sistemlerinin planlanması ve yönetilmesi açısından önemli bir hacim oluşturur. Ancak, bu doğal döngü zamanımızda kentleşme ve iklim değişikliği nedeniyle önemli ölçüde değişime uğramakta ve bozulmaktadır.

Kentlerimiz tüm gelişmekte olan ülkelerde olduğu gibi ciddi bir imar baskısı altındadır. Yapılaşmaya bağlı olarak doğal örtü değişir çok daha geçirimsiz bir hale gelir, dolayısı ile kentleşme sonucu su kaynakları dengesinin bozulması kaçınılmazdır. Yerleşim bölgelerinde atmosferik sıcaklık da değişime uğrar zira, sert ve geçirimsiz yüzeyler daha fazla ısınır. Doğal bitki örtüsünün yerini alan geçirimsiz çatı, yol ve alan kaplamaları yağmur sularının hem yüzeysel akışa geçişini hızlandırır hem de hacminin artmasına sebep olur. Bu durum yer altına sızan su miktarını da azalttığından havzanın yer altı suyu rejimi, bitkisel emilme, buharlaşma/terleme de olumsuz etkilenir. Sonuçta, çevresel mikro-iklim de değişime uğrar. Akışa geçen taşkın suları yüzeydeki biyolojik, kimyasal ve toksik maddeleri de sürükler ve dolayısı ile yoğun kirlilik içerirler. Öte yandan, çoğu zaman kanalizasyon birleşik sistemdir veya ayırık sistem olsa da kaçak bağlantılar dolayısı ile evsel pis suları da

içerir. Sonuçta, aşırı yağmurlarda oluşan taşkınlar, yöreye verdikleri yapısal zarar yanında içerdiği kirlilik dolayısı ile halk sağlığı için ciddi bir tehdit oluşturur. Ayrıca, iklim değişikliği dolayısı ile yağmurların düzeninin bozulmasıyla ekstrem yağışlar veya kuraklıklar daha sıkça karşılaşılabilecek hale gelmekte, yukardaki tablo daha da olumsuz yönde etkilenmektedir. Sonuç olarak, kentsel gelişmenin doğal su döngüsü düzenini bozması sadece sel felaketlerini değil, ekosistemin dengesinin bozulmasını, kirlenmesini de beraberinde getirmektedir.

Konu dünyada birçok ulusal ve uluslararası kuruluşun gündemindedir. Örneğin, 2014 yılındaki Kore Dünya Su Forumu'nda yağmur suyu sistemlerinin planlanması ve yönetiminde ekolojik parametreleri de içeren bütüncül bir yaklaşım izlenmesi kararlaştırılmıştır. Bu Forumun Mart 2018 Uygulamalar Yol Haritası Raporu ise kentsel su kaynakları yönetiminin sağlıklı, güvenli ve yaşama değer katan ortamların yaratılmasına yönelik olmasının önemini vurgulanmaktadır. Bu durumda kentlerde sürdürülebilir su kaynakları yönetimi anlayışı önem kazanmaktadır. Kentsel sel olayları depremler gibi bir doğal afet değil, ama insan yapısı olduğuna göre çaresi de vardır. 1970'lerden itibaren de bilimsel bir disiplin olarak ortaya çıkan kentsel hidroloji, sürdürülebilir drenaj sistemlerinin planlanmasının teorik ve ampirik temelini oluşturmaktadır.

Sürdürülebilir Kentsel Drenaj

Sürdürülebilir drenaj sistemlerinin amacı, kentleşmenin doğal su döngüsü üzerindeki etkilerini asgariye indirecek şartları sağlamak ve buna bağlı olarak da taşkın felaketlerinin önüne geçebilmektir. Hedef yüzeysel akış, infiltrasyon, buharlaşma ve terlemenin doğal hacimsel dengesini olabildiğince muhafaza etmek sureti ile kentleşme öncesi hidrolojik ve ekolojik süreçlere eşdeğer şartları yaratabilmektir. Bu sonuca yönelik üç ana sürdürülebilir drenaj işlevini, a) yüzeysel akışın doğal karakteristiklerinin muhafazası için geciktirilmesi sureti ile taşkın kontrolü, b) infiltrasyon ile yağmursularının yer altına sızdırılması, c) yüzeysel akışın getirdiği kirliliğin kontrol edilmesi olarak tanımlayabiliriz.

Bu konuların ve ilgili uygulamalarının ele alınması bu yazının kapsam ve boyutunu aşar. Yer altı veya yüzeysel yağmursuyu biriktirme/geciktirme hazneleri, yol ve alanlarında geçirimli kaplamalar kullanılması, yeşil çatılar, yağmur bahçeleri sürdürülebilir drenaj öğelerinden bazılarıdır. Ayrıca kentlerin doğal su döngüsünü bozmasının önüne geçmek için, yağmur sularının infiltrasyon alanları, filtrasyon yapıları, bio-geciktirme bölgeleri ve gelişmiş bitki örtüsü vasıtası ile yakalanması, zemine sızdırılması kullanılan yöntemlerdendir. Daha fazla detaya girmek yerine, birkaç önemli kaynağı not etmek faydalı olacaktır: İngiltere'de Çevre ve Gıda Bakanlığı bünyesindeki yayınlar (CIRIA, 2015) bu konudaki son gelişmelerin güzel ve geniş bir özetidir. Ayrıca, Amerikan Tarım Bakanlığına bağlı, bizde daha çok bilinen eski adı ile SCS (Soil Conservation Service), şimdiki adı ile NRCS (Natural Resources Conservation Service) yayınları (NEH, 2007) temel bir kaynaktır. Bu kapsamdaki TR 20 ve kentsel hidroloji amaçlı TR 55 yöntemleri ve yazılımları dikkate değer. Bu kaynaklara kolaylıkla ve ücretsiz olarak ulaşılabilir. Öte yandan, İngilterede CEH (Centre for Ecology & Hydrology) kaynaklı FEH (Taşkın Tahmin El Kitabı) ve ilgili yazılımları ile DHI'nın (Danimarka Hidrolik Enstitüsü) MIKE program paketi de, ücretli olmakla beraber, önemli tasarım ve planlama imkânları sunmaktadır. Tabii, bunlar kentsel hidroloji ve sürdürülebilir drenaj konularında mevcut literatürün sadece birkaç örneğinden ibarettir.

Planlama ve Tasarım Üzerine

Hidrolojik tasarımın temel özelliği dinamik ve stokastik olmasıdır. Yani, belirli bir olasılık dağılımına göre belirlenen yağışın yarattığı akımların zaman içindeki değişiminin incelenmesi söz konusudur. Bu çalışmaların ana unsurlarını, a) proje yağmur hacminin belirlenmesi, b) yüzeysel şartlara bağlı kayıplar sonucunda akışa geçen miktarın tayini, c) net yağmur hyetografinin tesbiti, d) yüzeysel akışın hidrograf analizi, şeklinde özetleyebiliriz. Kentsel hidroloji teorik anlamda genel hidrolojiden farklı olmamakla beraber, ampirik bazda değişik çalışma ve araştırmaları gerektirir; ve bunlar yerel özellikleri yansıtabilecek şekilde olmalıdır. Dolayısı ile kentlerimizde su kaynaklarını yönetiminin etkin bir şekilde planlanabilmesi için güncel coğrafi, meteorolojik ve hidrolojik kriterlerin, en önemlisi son imar durumunu gözetken akış özelliklerinin yerinde araştırılması ve raporlanması, gerçekçi tasarım modellerinin tesisi için elzemdir. Aksi takdirde bu konudaki çalışmaların diğer ülke kentleri için geliştirilen yöntem ve bilgilere benzetilerek yürütülmesi kaçınılmaz olacaktır.

Önemli projelerde, sözü edilen su yapılarının boyutlandırılmasında hidrograf analizi işin temelini teşkil eder. Zira, bu sayede esas alınacak debiler belirlenmiş olur. Ancak, o havzaya özel birim hidrografın bilinmesi gerekir, ama mevcut değil ise o zaman sentetik birim hidrograf hesabı söz konusudur. Böyle sentetik hidrografların en bilinenlerinden biri de, eski adı ile SCS boyutsuz birim hidrografıdır. Bu tür birim hidrografların, aşağıda belirlendiği gibi, tek parametrelili Gama fonksiyonu ile değişik havza kriterleri için ifade edilebileceği gözlenmiştir.

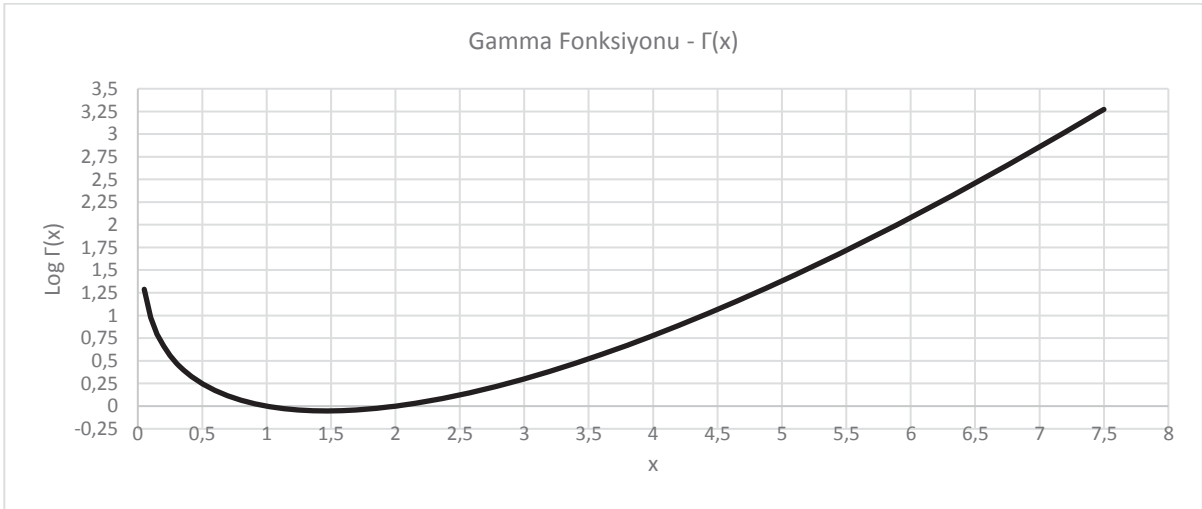
$$\frac{q}{Q_p} = e^m \left(\frac{t}{T_p} \right)^m * e^{-m \left(\frac{t}{T_p} \right)} \quad (1)$$

Ancak, hesap için, söz konusu havzaya uygun pik birim hidrograf Q_p (derinlik/zaman) debisi ile bu debinin geliş zamanı, T_p 'nin tahmin edilmesi gerekir. Literatürde kentsel havzaların eğim, geçirimsiz alan yüzdesi ve boyut özelliklerine bağlı olarak oluşturulmuş çeşitli bağlanım (regression) denklemleri mevcuttur. Bunlardan, söz konusu havza için en uygun olanı seçilerek bu pik debi ve zamanı değerleri bulunabilir. m parametresi de aşağıdaki birim hidrograf hacim denkleminde nümerik olarak elde edilir.

$$1 = Q_p * T_p * \Gamma(m) * \left(\frac{e}{m} \right)^m \quad (2)$$

Yukarıda, $\Gamma(m)$ Gama fonksiyonudur ve (3) denklemlerinden, Şekilde de gösterildiği gibi sayısal olarak bulunabilir:

$$\Gamma(m) = \int_0^{\infty} t^{m-1} e^{-t} dt = \frac{e^{-\gamma m}}{m} \prod_{k=1}^{\infty} \left(1 + \frac{m}{k} \right)^{-1} e^{m/k} \quad (3)$$



Bilahere, birim hidrograf teorisine göre, eldeki havzaya uygun bir net yağış hiyetografinin, bu birim hidrograf ile sayısal evrişimi (convolution) ile yapısal tasarıma esas akış hidrograf çıktısı elde edilir. Bu nümerik hesapta, hiyetograf yağış değerlerinin zaman aralığının uniform ve birim hidrograf süresine eşit olmasına dikkat edilmelidir.

Sonuç

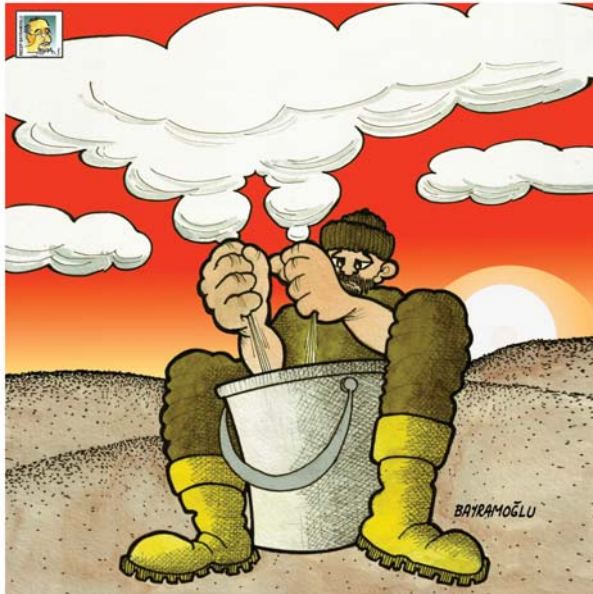
Sürdürülebilir drenaj yaklaşımı ile doğal su döngüsünü, kentleşme sonrası tekrar sağlayacak yapılar ve uygulamalar ile bitki örtüsü daha da gelişip çeşitlenecek, bu sayede sel olayları önleildiği gibi kentsel atmosferin hem sıcaklığı, hem de kalitesi olumlu yönde etkilenecektir. Ayrıca, su kaynaklarının daha etkin kullanılması sonucu, iklim değişikliğinin getirdiği kuraklık ile başa çıkabilme imkanı doğacaktır. Sonuçta, doğru planlama ve tasarımlar ile, kentlerimizde çok daha yaşanabilir alanların yaratılması mümkün olacaktır. Doğal olarak her yöre için özel tasarım gerekir, ama bu çalışmada sözü edilen SCS yönteminin kayıp denklemi, Tip II boyutsuz hiyetografi ve standart birim sentetik hidrografını kullanarak bir mertebe fikri vermek mümkündür: Örneğin 10 km² alana sahip, yoğun kentleşmenin hakim olduğu bir havzada, bir günde metrekareye 100 kg yağmurun oluşturacağı taşkın debisini, sadece 5-6 ha. alan işgal eden doğal veya yapısal bir depolama/savaklama tesisi ile, üçte birine indirmek mümkün olabilir.

Birçok ülkede sürdürülebilir drenaj uygulamaları için yönetmelikler ve standartlar geliştirilmiştir. Bizde de öncelikle son yıllarda göreceli olarak ihmal edilmiş olan su (kaynakları, yapıları) mühendisliği eğitim ve araştırmalarına verilen önemin artmasında fayda vardır. Örneğin, kentsel hidroloji ile ilgili yerel bilimsel araştırmaların, kaynak yayınların artması çok uygun olacaktır. Ayrıca, ülkemizde son yıllarda sıkça karşılaşılan, plansız şehirleşme ve yetersiz altyapı kaynaklı kentsel sel felaketlerine çare olarak sürdürülebilir drenaj sistemlerinin hayata geçirilebilmesi için gerekli master plan ve fizibilite çalışmalarının acilen başlatılması, ilgili mevzuat ve standartların oluşturulması şarttır.

Altyapı yatırımlarının her zaman ciddi bir mali boyutu vardır. Ancak, sürdürülebilir drenaj sistemlerinin sağlayacağı kamu yararı düşünüldüğünde yapılacak yatırımlarının çok yerinde olacağı kolaylıkla söylenebilir. Ayrıca, bunlar orta karar bir çok belediyemizin proje potföyünde yer alabilecek boyutlardadır. Uluslararası kredi imkanları da mevcuttur. Zaten, sıkça karşılaştığımız kentsel taşkınların kamuya ve şahıslara verdiği maddi zararın olası can kayıplarını bir tarafa bırakalım - bedeli ile hatırı sayılır sürdürülebilir drenaj yatırımı gerçekleştirmek mümkündür.

Kaynaklar

- CIRIA, 2015. The SuDS Manual., Department for Environment, Food and Rural Affairs.
- Gupta, A. K., 2016. Stormwater Drainage and Urban Flood Mitigation: Lateral Solutions, Water Digest.
- NEH, 2007. National Engineering Handbook - Hydrology, Natural Resources Conservation Service.
- Walsh, C.J., Booth, B.D., Bums, M.J. ve diğerleri, 2016. Principles for Urban Stormwater Management to Protect Stream Ecosystems, The Society for Freshwater Science.



Değer Mühendisliği (Value Engineering)

Bilindiği üzere iktisat; **sınırsız ihtiyaçları, sınırlı kaynaklarla karşılamak**ın yollarını araştıran bir bilim dalıdır. Geleneksel iktisada göre tercih sorunu; bu kavramdan kaynaklanır. Buna göre; eğer kaynaklar sınırsız olsaydı, tercih sorunu da olmayacaktı. Diğer taraftan mühendislik de bilimsel çalışmaların sonuçlarını **toplumun ihtiyaçlarını karşılamak** amacıyla teknolojiye ve uygulamaya geçiren çalışmalar bütünüdür. Buradan anlaşılmaktadır ki; toplumun sınırsız ihtiyaçlarını karşılamaya çalışan mühendisliğin kullandığı kaynaklar sınırlıdır! Tasarımlarında doğayı taklit eden mühendisin, kaynakların kullanımında da bu taklidi sürdürmesi gerekir.

Mühendis gözüyle; doğadan alınacak belki de en önemli ders optimizasyondur (eniyileme). Örneğin hidrolojik çevrimin -insan eliyle bozulmadığı müddetçe- sınırlı kaynaklarla gerçekleşmesine karşın dünyadaki yaşamı sürdürülebilir kılan bir optimizasyon olduğu görülmektedir.

Bu yönüyle bakıldığında bir mühendislik çözümünün sürdürülebilir sonuçlar sunması vazgeçilmez bir şarttır. Sınırlı kaynaklarla sınırsız ihtiyaçların karşılanması hem iktisat biliminin hem de mühendisliğin ortak çabasıdır.

Kaynakların daha planlı ve ekonomik kullanılması düşüncesi mühendisleri bu alanda fikir geliştirme, şartları ve imkanları yeniden değerlendirme düşüncesine itmiş ve bunun sonucunda değer mühendisliği doğmuştur.

Değer Nedir?

Değer mühendisliğini yorumlayabilmek için öncelikle değer kavramı tanımlanmalıdır. En kısa ifadeyle; bir iş, ürün ya da hizmetin karşılığı değerdir.

$$Değer = \frac{Performans (fayda)}{Maliyet}$$

Performans aynı kalacaksa maliyet düşürülmelidir. Maliyet sabit kalacaksa performans arttırılmalıdır.

Değer Mühendisliği Nedir?

Bir ürün ya da hizmetin değerini artırmayı amaçlayan sistemli çalışmalar bütünüdür. Daha geniş bir ifadeyle değer mühendisliği; bir ürün, süreç, hizmet ya da sistem maliyetini düşürmek ve/veya

kalitesini artırmak amacıyla kullanılan ve takım yaklaşımını yönetme, sistematik bir hale getirme, geliştirme fonksiyonudur. Yani var olan bir ürünü geliştirmek için kullanılabilir, bu bakımdan bir yenilikçilik (inovasyon) çalışmasıdır. İnşaat sektöründe olduğu gibi yeni ürün süreçlerinde de yer alır. Genel olarak bir yeniden değerlendirme/ele alma çalışmasıdır.

Klasik anlamda; bir ürünün ya da hizmetin aynı anda hem **kaliteli** hem **hızlı** ve hem de **ekonomik** olarak temin edilmesi mümkün görülmemektedir. Bu noktada değer mühendisliği çalışmaları klasik yaklaşımların ötesinde bir fark ortaya koyarak, önerdiği yeni çözümlerle kayda değer bir çaba olduğunu ispatlamaktadır. Değer mühendisliği ile bu üç kısıt bir arada sağlanabilir. Bir süreç içinde nelerin meydana gelebileceği görülebilir, mevcut sistem iyileştirilebilir veya süreç içinde meydana gelebilecek riskler azaltılabilir. Maliyet sabit kalırken performans, memnuniyet, fayda ya da işlevi artırmaya yönelik yeni yöntemlerin geliştirilmesi sağlanabilir.

Değer mühendisliğinde çözümlerin tüm paydaşlara yarar sağlaması esastır. Sadece bir tarafın yarar elde etmesi değer mühendisliği hedeflerinin dışında kalır. Bu açıdan bakıldığında değer mühendisliği bir **kazan-kazan** modelidir.

Elli yılı aşkın bir süredir uygulanan değer mühendisliği; etkili, yaratıcı, değere dayalı karar verme sürecidir. Hem kamu kesimi hem de özel kesim, maliyetlerden tasarruf sağlamak, işletme kârlarını artırmak vb. amaçlarla değer mühendisliği sürecine başvurmaktadırlar.

Değer mühendisliği, II. Dünya Savaşı sırasında General Electric tarafından maddi sıkıntı nedeniyle yeni icatlara duyulan ihtiyaç ile ortaya çıkmıştır. Değer mühendisliği tüm aşamalarında; bir uygulamada maliyet tasarrufu sağlayabilmek için nelerin (sistem, ürün, proses, işlev, bileşen) geliştirilmesi gerektiğinin cevabını arar. Maliyetten azar azar kısararak bir sistemi ya da bileşeni ucuza getirmek yerine, en yüksek potansiyeli hedef olarak proje maliyetinin tümünde tasarrufa götürecek hedeflere odaklanır.

Değer mühendisliği daha önce belirtildiği üzere sorun çözme tekniği olarak ortaya çıkmıştır. Değer mühendisliğine başvuran kamu kuruluşlarının başında Amerika Birleşik Devletleri'ndeki Birleşik Karayolları Yönetimi (FHWA) gelmektedir. Dünya üzerinde inşaat sektöründe değer mühendisliği çalışmasını sistematik olarak en çok ABD kökenli firmalar uygulamaktadır. Avrupa'da birkaç örneğe bakıldığında bunların da ABD kökenli firmalar tarafından gerçekleştirildiği görülmektedir. Amerikan firmaları devlet desteği ve koşullandırması ile zorunlu hale getirilmiş fonksiyonellik ve sistematiği kendi bünyelerine yerleştirmiş olmalarından dolayı bir adım öndedirler.

Değer Mühendisliği Çalışmalarının Aşamaları

Değer mühendisliği aşamaları:

1. **Bilgi toplama:** sorunun tanındığı ve tanımlandığı aşamadır.
2. **Fonksiyon analizi:** ürün ya da hizmetin işlevlerini anlamak amacıyla yapılan analizler aşama-



sıdır. İşlevin anlaşıldığı ama aynı zamanda müşteri isteklerinin belirlenip, fırsatların yakalanmasında önemli bir aşamadır.

3. Yaratıcı aşama: gerekli işlevleri yerine getirme, proje performansını geliştirme, kalitesini artırma ve proje maliyetlerini düşürme yolunda fikirler üretilir.
4. Değerlendirme aşaması: geliştirme için uygun fikirlerin değerlendirilmesini ve seçilmesini içerir.
5. Geliştirme aşaması: seçilen fikirleri alır ve onları tam olarak desteklenen önerilere dönüştürür. (Kârlılık analizi, teknik verilerin toplanması, uygulama planı, son öneriler)
6. Sunum: Değer mühendislik tavsiyelerini proje paydaşlarına sunar.
7. Karar aşaması: bu önerilerin değerlendirildiği veya reddedildiği aşamadır.

Değer mühendisliği çalışmasında tam anlamıyla bir değişim/gelişim önerilmiş olmalıdır. Buradan sonra değişim/gelişimin uygulanması ve izlenmesi aşamalarına geçilir.

İnşaat Sektöründe Değer Mühendisliği

İnşaat sektöründe değer mühendisliği çalışmaları aşağıdaki konulara yoğunlaşmaktadır:

- İnşaat süresini azaltmak
- Güvenliği artırmak
- Maliyeti düşürmek
- Yenilikçi teknolojilerin kullanılması
- Yaşam döngüsü maliyetleri

İnşaat sektöründe değer mühendisliği çalışmalarından beklenen en önemli sonuçlar; maliyetlerin düşürülmesi ve inşa hızının artırılması olduğu açıktır. Ancak bu sonuçlara ulaşmak için iş güvenliğinden ödün vermek hiçbir şartta kabul edilmeyecektir. Bununla birlikte maliyet azaltma işlemleri şartnamede istenen özelliklerde negatif bir değişiklik yaratmamalıdır. Proje değişikliği zorunlu ise bu değişiklik ancak değer artırıcı yönde olabilir. Mühendislikte değer ölçüsü; projenin işleviyle doğru orantılı, maliyet ile ters orantılıdır. Diğer bir tanımla; işlevin artması ya da maliyetin azalması değer mühendisliği faktörünü arttırır. İşlevin azalması söz konusu değildir.

Maliyetin en önemli parametrelerden biri olduğu bir yapım işinde uygulanabilecek maliyet düşürücü faaliyetler 4 gruba ayrılabilir

- İnşaatin yapım maliyetinin düşürülmesi
- İşin, iş programının önünde bitirilmesi (şantiye sabit giderlerini azaltır)
- Kalitenin geliştirilmesi ve düzeltilmesi
- Tasarımdaki hata ve eksiklerin en aza indirilmesi (yeniden yapım harcamalarını düşürür)

“İnşaat Proje Yönetimi” inşaatin tüm safhalarında etkin rol oynarken, “Değer Mühendisliği” kavram, plânlama ve tasarım aşamalarında etkin, ihale ve yapım aşamalarında yarı-etkin, kullanım aşamasında ise etkisiz konumdadır.

Değer Mühendisliği Çalışma Grubu

Değer mühendisliği grubunda çalışacak kişiler; projenin planlanmasında veya tasarımında doğrudan yer almamış, çok-disiplinli ve değer mühendisliği konusunda eğitilmiş ve bilgili olmalıdırlar. Çoğu zaman bu grupların çalışmalarını 3-5 günde tamamlamaları

Mühendislerin ve mühendis adaylarının değer mühendisliği yeteneklerini kazanmaları, yöntemlerini öğrenmeleri kolay bir süreç değildir. Bir ürün ya da hizmetin geliştirilmesini, iyileştirilmesini öğrenmek, defalarca bu çalışmaların yapıldığı, yıllar süren bir çalışma ve sabır gerektirecektir.

gerektiği düşünülürse, alanlarında deneyimli ve farklı bakış açısına sahip kişilerce oluşturulması zorunluluğu görülecektir.

Değer Mühendisliği Uygulamalarına Örnekler

ABD’de eyaletlerin ulaştırma departmanlarının, değer mühendisliği ekipleriyle oluşturulması çerçevesinde 1999 yılında 385 değer mühendisliği çalışması yürütülmüştür. Değer mühendisliği sayesinde 1999 yılında 846 milyon USD tasarruf sağlanmıştır.

Yine ABD’de federal hükümet, yaptığı değer mühendisliği çalışmaları sonucunda 1994 yılında 1,213 Milyar USD’den fazla tasarruf sağlamıştır. 1996’da imzalanan bir yasa ile hemen hemen tüm kamu yöneticilerinin değer mühendisliğini uygulamaları zorunlu hale getirilmiştir.

Hırvatistan otoyolu projesinde güzergâh değişikliği ve yol kotunun düşürülmesiyle bazı sanat yapıları yeniden tasarlanmış, kazı ve dolgu işleri azaltılarak, hem maliyet hem de yapım süresinden tasarruf sağlanmıştır.

Türkiye İnşaat Sektöründe Değer Mühendisliği

Değer mühendisliği çalışmalarının planlama ve tasarım aşamalarında, yani yapım işlerinin öncesinde yapılması gerektiği açıktır. Ülkemizde özel sektör yatırımlarında, bu aşamada devreye girilmesi mümkündür, ancak kamu yatırımlarında yapım ihalesi gerçekleştirilmiş bir işte bu çalışmaların yürütülmesinin önünde bazı engeller vardır. Kamu İhale Sözleşmeleri Kanununa göre işin yürütülmesi esnasında beklenmeyen ve ön görülmeyen sebeplerle ortaya çıkacak proje değişikliklerine bağlı olarak bazı imalatların ve yöntemlerinin değiştirilmesi ya da yapımından vazgeçilmesi durumunda “iş eksilişi” durumu ortaya çıkmaktadır. Bu durum genel giderleri aynı oranda eksiltmediğinden yüklenicinin kâr beklentisini olumsuz etkileyecek, hatta bazı durumlarda zarar etmesine yol açabilecektir. Oysa daha önce de belirtildiği gibi değer mühendisliğinde çözümlerin tüm paydaşlara yarar sağlaması esastır. Maliyetleri düşürmeye yönelik bir çalışmayla ancak “tüm tarafların kazanması durumunda” gerçekten bir iyileştirme yapılabilmiştir. Her ne kadar söz konusu yasada “Sözleşme bedelinin % 80’inden daha düşük bedelle tamamlanacağı anlaşılan işlerde, yüklenici işi bitirmek zorundadır. Bu durumda yükleniciye, yapmış olduğu gerçek giderleri ve yüklenici kârına karşılık olarak, sözleşme bedelinin % 80’i ile sözleşme fiyatlarıyla yaptığı işin tutarı arasındaki bedel farkının % 5’i geçici kabul tarihindeki fiyatlar üzerinden ödenir.” ifadesi yer alsa da değer mühendisliği çalışması sonucunda örneğin %20’den fazla tasarruf sağlanmış bir işte, bu ilave ödemeyle yüklenicinin kâr kaybı karşılanamayacağı gibi %20’den daha düşük bir tasarrufta sözü edilen ilave ödeme de yapılmayacaktır. İhale ve sözleşme mevzuatımızın bu durumunda; değer mühendisliğinin kamu yatırımlarına hizmet sunması mümkün görünmemektedir. Kamu kaynaklarının verimli kullanılması için mevzuatta gerekli düzenlemelerin yapılması düşünülmelidir.

Mühendislere ve Mühendis Adaylarına Tavsiyeler

Değer mühendisliği, ülkemizde henüz bu adıyla yaygın bir şekilde uygulanıyor olmasa da şirketlerimizin yurt dışı faaliyetlerinde başvurdukları bir çalışmadır. Bu çalışma da mühendisliğin diğer disiplinlerinde olduğu gibi yöntemleri ve çalışma yaklaşımları nedeniyle ayrı bir iş kolu olarak adlandırılabilir. Ülke kaynaklarının daha verimli kullanılması için her girişimin, yatırımın iyileştirilmesi amacıyla tekrar tekrar ele alınması mühendislerin aslı görevidir. Mühendislerin ve mühendis adaylarının değer mühendisliği yeteneklerini kazanmaları, yöntemlerini öğrenmeleri kolay bir süreç değildir. Bir ürün ya da hizmetin geliştirilmesini, iyileştirilmesini öğrenmek, defalarca bu çalışmaların yapıldığı, yıllar süren bir çalışma ve sabır gerektirecektir. Mühendisler, büyük küçük her çalışmadan elde ettikleri sonuçları önemsemeli ve mühendislik öngörülerini/önsezilerini geliştirmek için istatistiksel bir veri olarak ele almalıdırlar.

Değer
mühendisliğinde
çözümlerin
tüm paydaşlara
yarar sağlaması
esastır.



Recep Bayramoğlu

Aslen AHISKA kökenli ve ATA yurdu "Artvin-Yusufeli" olup 1947 senesinde Antakya'da dünyaya geldi. Lise sonuna kadar öğrenimini doğduğu kentte yaparak 1964 senesinde mezun oldu.

Üniversite öğrenimini Ankara'da Orta Doğu Teknik Üniversitesi'nde tamamlayarak 1970 senesinde "İnşaat Mühendisi" unvanıyla yüksek öğrenimini bitirdi.

Karikatür çizmeye henüz lise öğrencisiyken 60'lı yılların başlarında başladı. 1968 senesinde o dönemin en ünlü mizah dergisi olan "AKBABA"nın açmış olduğu ülkenin ilk ulusal karikatür yarışmasına katıldı ve birincilik ödülünü kazandı. Kısa bir dönem Akbaba'da çizimleri yayınlandı.

Daha sonraları Ankara'da haftalık ya da aylık olarak yayınlanmakta olan bazı politik dergilere karikatürler ve kapak grafikleri çizdi. Bu çalışmaları 12 Mart 1971'de başlayan askeri idare döneminde engellenene kadar sürdü.

Daha sonra doğup büyüdüğü kente dönerek bir mühendislik ofisi kurdu ve kendi adına çalışmaya başladı. 1972 senesinde evlendi.

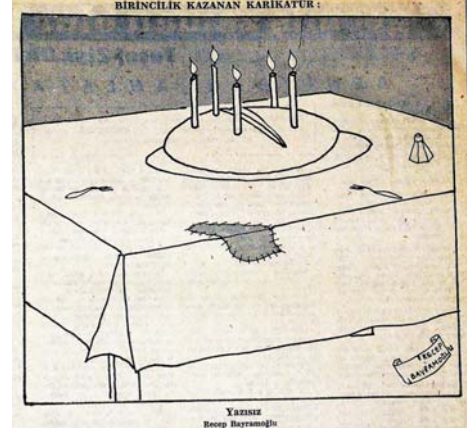
1978 senesinde, uzun yıllar sürecektir olan gurbet macerasına başlayarak Arabistan yarımadası ve Körfez ülkelerinde inşaat sektöründe üst düzey yöneticilik yaptı.

1995 senesinde Rusya'ya giderek bir arkadaşı ile ortak kendi şirketlerini kurdu; orada iki sene çeşitli inşaat işleri tamamladı.

2008'de gene bir yurt dışı faaliyetinde iken gönüllü emeklilik kararı alarak Ankara'ya yerleşti. Böylece karikatür konusunda bırakmış olduğu yerden devam edebilme olanağını buldu. Şimdi Ankara'da yaşıyor ve çizdikleriyle birçok ulusal ve uluslararası sergilere ve yarışmalara bağımsız karikatürcü olarak katılıyor.

FECO (Uluslararası Karikatürcüler Federasyonu) üyesidir.

Evlidir; iki çocuğu, iki torunu ve iki de köpeği ile yaşıyor; çizmeye de devam ediyor.



Şimşir Tarak

Boğaziçi Köprüsü'nün yapımına Süleyman Demirel'in başbakanlığı döneminde karar verildi. 1968-69 yıllarında bu köprü'nün yapım kararı birçok meslek kuruluşu ve 68 döneminin öğrenci dernekleri tarafından protesto edilerek eylemler ve yürüyüşler düzenlendi.

1969 senesinde ODTÜ öğrenci birliğinin düzenlediği bir yürüyüşte de köprü aynı şekilde protesto edildi. Bu eylemde tarafımdan çizilen bu karikatür büyük boyutta ozalit baskısı yapılarak 100-150 adet üretildi ve sopalara takılıp yürüyüşte kullanıldı.

Süleyman Demirel hükümeti bu yürüyüşe karikatürden dolayı çok önem verdi. Bir tanesini ellerine geçiren hükümet bunu TBMM kürsüsünde o zamanın İçişleri Bakanı Faruk Sükan tarafından havaya kaldırılıp teşhir ederek şu sözlerle kinadı : "BAKIN REZİLLİĞİ NE DERECEYE GETİRDİLER."

TBMM'nin bu oturumu o zamanlar siyah-beyaz yayın yapan TRT tarafından akşam ana haberlerde de gösterildi. Ne yalan söyleyeyim, ne zaman gelip tutuklayacaklar diye de bir süre beklemiştim çünkü altına imzamı bile atmıştım. Gerçi 3 sene sonra tutuklandım ama nedeni bu çizim değildi.

Bu karikatürün bende kalan birkaç kopyasını o zamanki öğrenci evimizde muhafaza ediyordum. 12 Mart 1971'de tutuklandığımda evimde arama yapan polis birçok başka "MUZUR" kitap ve afişle beraber onlara da el koymuştu. Elimde hiç kalmadığını düşünürken çok yakın zamanda son kalan bir baskıyı evde bükülmüş halde kitaplarımdan birinin içerisinde bulunca pek memnun olduydum.

Recep Bayramoğlu





Recep Bayramoğlu Sergisi Açıldı

Türkiye'nin ilk karikatür yarışması kazananı unvanının sahibi Bayramoğlu'nun sergisi 14 Aralık Cuma günü Karikatür Atölyesi'nde açıldı. 2008-2012 yılları arası Bayramoğlu'nun tanımıyla "Yeniden Dönüş" dönemini kapsayan sergi Ankara seyircisinden tam not aldı. Aralarında birçok ödüllü çalışmanın da yer aldığı sergide keyifli anlar yaşandı. Açılış konuş-

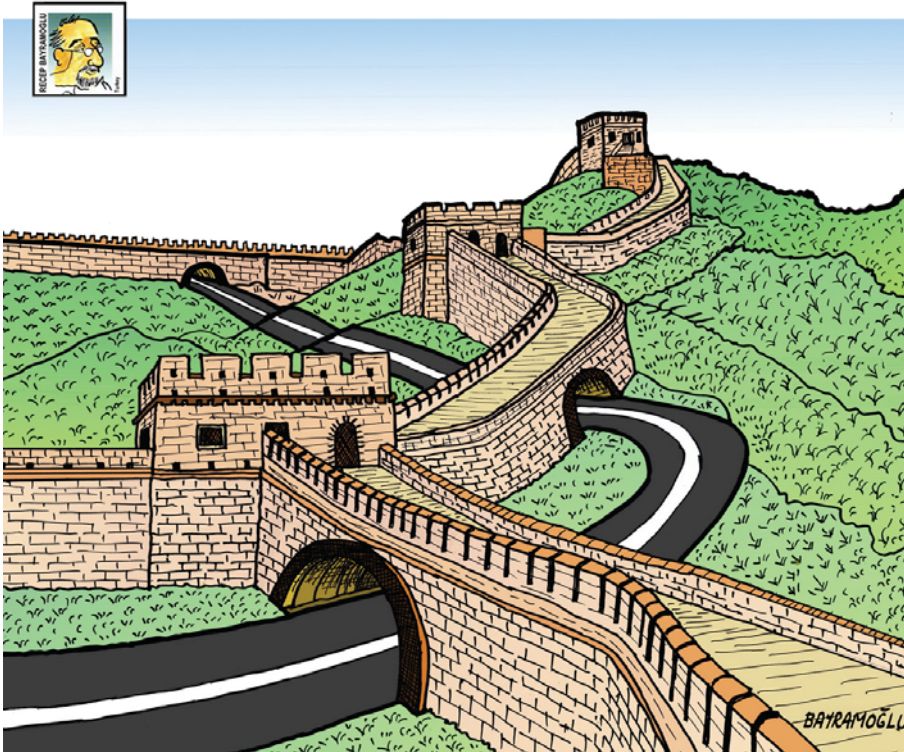
masında Atölye kurucusu Emre Yılmaz "Recep Bayramoğlu'nu ağırladığımız için çok mutluyuz. Türkiye'nin önemli çizerlerinden ve Akbaba Dergisi'nin düzenlediği Türkiye'nin ilk karikatür yarışması kazananı. Destekleri için teşekkür ediyoruz" dedi. Bayramoğlu ise "Karikatür Atölyesi'nde sergi açtığım için çok mutluyum. Sergilenen çalışmalarım daha çok orijinal üretimlerimden oluşuyor. Çoğu ekolin boya ile renklendirdiğim ve birçoğu günlerce uğraşıp emek verdiğim çalışmalar. Bu soğukta gösterdiğiniz ilgiye teşekkür ederim" dedi. Ayrıca sergiden 1 gün sonra da Bayramoğlu, Karikatür Atölyesi katılımcıları ve çocuklar ile keyifli bir çalışma gerçekleştirdi. Sergi 3 Ocak 2019 tarihine kadar ziyarete açıldı.



Karikatürlerle İnsan Hakları Sergisi

Türkiye Barolar Birliği'nin her yıl gerçekleştirdiği 10 Aralık İnsan Hakları Günü etkinliklerinin parçası olarak "Karikatürlerle İnsan Hakları" sergisi bu yıl on üçüncüsü kez düzenlendi.

Karikatür Vakfı iş birliğinde düzenlenen ve gelenekselleşmiş bulunan serginin bu yılki konusu "savunma" oldu. Sergide TMH Yayın Kurulu Üyesi, karikatürist Recep Bayramoğlu'nun da 3 eseri yer aldı.



Kore'de düzenlenen 7. Sejong Uluslararası Karikatür Yarışması 2018'de ödül kazananlar belli oldu. Yarışmanın altın (birincilik) ödülü TMH Yayın Kurulu Üyesi, karikatürist Recep Bayramoğlu'na verildi.

TEKNONOMİ

Tarihsel Açıdan Teknoloji-Ekonomi İlişkisi

Yaşar Bülbül / Kitabevi (2008, İstanbul)

Bu sayımızda teknoloji ve mühendisliğin ekonomiyle olan ilişkilerini inceleyen Yaşar Bülbül'ün "Teknonomi, Tarihsel Açıdan Teknoloji-Ekonomi İlişkisi" adlı kitabını KitaplıYorum'a konu olarak seçtim. Yine kitabın geniş bir özetini sunup yazarın tezlerine eleştirel yaklaşıma çalışacağım.

(Yazı içerisinde kullanılan alt başlıklar bana aittir)

Teknoloji kavramı (sayfa 9)

Yunanca'da techne; "zanaat, sanat ve bunlarla ilgili olan" anlamına gelir. Teknoloji, İngilizce'ye 17. yüzyılda girmiş. Teknik, mekanik zanaatlarla ilgili öğrenme, araştırma ve eser verme anlamına geliyordu.

19. yüzyılda da meydana gelen önemli bir gelişme, bilimsel bilgi ile mekanik zanaatlar arasındaki ilişkilerin gelişmesidir.

Sanayi Devriminin daha önceki yeniliklerinin çoğu, bilimsel eğitim almamış alaylılar tarafından yapılıyordu. İlk olarak Amerikan Demiryolları İnşaatında çalışan birkaç West-Point'li askeri mühendis konuyla ilgili olarak **Ecole Polytechnique**'in ders programına göre eğitim aldılar. Bundan sonra askeri mühendisliğin yanında bir sivil mühendislik doğdu.

Bilim ve Tekniğin Birleştirilmesi (sayfa 10)

19. yüzyılın sonlarına doğru kimya ve elektrik sanayilerinin gelişimiyle, bilimi sanayinin hizmetinde kullanma fikri, teknoloji denilen dönüştürücü gücü ortaya çıkardı.

Thomas Carlyle, teknolojinin öncülüğünü yaptığı yeni bir dönemin başladığını, bu dönem için uygun ismin "Makine Çağı" olduğunu ilan etti (1829). 1840'larda teknoloji deyiminin ortaya çıkışına katkıda bulunan değişikliklerin bir kısmı, mekanik zanaatlar hakkındaki geçerli fikirlerin değişmesiyle ve mekanik zanaatların örgütsel ve maddi matrisindeki değişikliklerle netleşmeye başladı.

Teknolojik sistemin kuruluşu (sayfa 11-12-13)

Yeni mekanik bilimlerin ayırt edici özelliği elle tutulabilir olmalarından kaynaklıydı. Fabrikalar ve makineler, ilerlemeye olan inancın nüfusun önemli bir kesiminde kabul gördü.

19. yüzyılda münferit buluş ve makineler daha sonra "teknolojik sistem" olarak adlandırıldı. Demiryolları karmaşık teknolojik sistemin ilki sayılır.

1870 ile 1920 yılları arasında bu tür büyük ve karmaşık sistemler Amerikan ekonomisinde baskın bir unsur oldu. Bu aşamada, elektrik ve kimya bilimlerinin yaşamın hizmetine sunulan pratik uygulamaları teknolojilerin gelişimine büyük bir ivme kattı.

1861'de **Massachusetts Institute of Technology (MIT)** kuruldu. İlk defa "teknolojiyi" isim alan bir enstitü ve yüksek eğitim kurumunun kurulması da teknolojiye büyük bir katkı oldu.

1881'de Arnold Toynbee teknoloji sözcüğünü kullanmamaya dikkat ederek "mekanik gelişmeler, "mekanik icatlar", "fabrika sistemi" gibi kavramları kullandı.

A. Smith, makinelerin gelişmesi ve iş bölümünün özel buluşları teşvik edeceğini,

K. Marks, burjuvazi, üretim araçlarında sürekli devrim yapmadıkça yaşayamayacağını,

Marshall, bilginin ekonomideki gelişmenin temel motoru olduğunu,

Veblen ise, makine teknolojisinin modernitenin ayırt edici özelliği olduğunu söylediler.

Teknoloji karma bir disiplindir; felsefeciler, iktisatçılar, sosyologlar, mühendisler ve uygulamacı tarihçiler bu karma sistem içinde yer alırlar.

Teknolojinin Doğası (sayfa 17-18)

- Teknoloji özel mülktür,
- Bilgiyi iktisadi birimler üretir,
- Teknolojiye ulaşmak kısıtlı sayıda uzmanın işidir,
- Bilgi öncekinden etkilenir, sonrakini etkiler,

Teknoloji, icat ve keşifle ilgili iken teknik, yeniliği ve uygulamayı ifade eder.



Teknolojik değişim (sayfa 19)

Teknolojik değişimin sınıflandırılması

Mumford;

- Eoteknik, (1000-1750 arası): su ve odun
- Paleoteknik: Kömür ve demir
- Neoteknik: Elektrik ve alaşım şeklinde bir sınıflandırma yaptı.

Gille

Batı siyasi tarihi ile aynı dönemleri teknoloji ile eşleştirdi.

İlk dönemde maddeler çok önemli olduğu için arkeologlar dönem isimlerini; Taş Çağı, Bronz Çağı, Demir Çağı şeklinde adlandırdılar. (Bu dönem MÖ 1000 tarihine kadar olan zamandır.)

Teknik Çağı, (MÖ 1000 ile MS 1453 arası)

Bu dönemde dönüştürücü güçler (enerji) önem kazanmıştır. Kas gücü (daha çok insan kol emeği), rüzgar gücü ve su gücüne yönelik teknikler mükemmelleştirilmeye çalışılmıştır.

Güç Çağı (1453-1871)

Maddi dünyanın insan tarafından daha hızlı ve kolay yoldan değiştirilmesi için çok yeni yol, yöntem ve teknik arayışı bu dönemde çok hızlandı. Su enerjisi yanına buhar gücü eklendi, buhar motorları atmosferik motordan ısı motorlarına dönüşümünün yolunu açtı.

Makineler Çağı (1871'den günümüze)

Bu dönemde makineler niteliksel bir dönüşüme neden oldu.

18. Yüzyıl İktisadi Büyümesinin Nedenleri ve Teknolojinin Etkileri (sayfa 31)

İktisat Tarihçileri 18. yüzyıl büyüme nedenlerini

- Sermaye Birikimi
- Yenilikler (teknolojideki ve ona bağlı makinelerin geliştirilmesi)
- Şanslı sektör keşifleri (Demir, kömür ve diğer makineler)
- Serbest piyasa ekonomisi
- Pazarların büyümesi
- Avrupa kıtasındaki savaşların İngiltere'ye fazla zarar vermemesi sonucunda İngiltere'nin avantajı olarak değerlendirdiler.

Fabrika Türü Üretime Geçişin Yarattığı Avantajlar (sayfa 32)

Piyasa ekonomisinin ortaya çıkışında üretim yönetimi, denetimi (fabrika türü üretim) ve kalite kontrolü önemli bir etken olmuştur. Bunun yanında madenlerin çıkarılması, ulaşım (demir ve denizyolları vb) iletişim telefon ve telgrafın bulunması gibi önemli teknolojik gelişmelerle bağlantılıdır.

İngiltere'de Teknolojinin Yükselişini Bilimsel Gelişim Sağlamadı (sayfa 40)

Sanayi Devriminin başladığı İngiltere'de (o dönemde) bilimsel performans iyi değildi. İngiltere o dönemde ne bilimde öncüydü ne de etkin bir eğitim sistemi vardı.

İngiltere'de en iyi eğitim okul dışında veriliyordu; teknik elemanların ve mühendislerin çoğu, resmi bir okul eğitimine tabi tutulmaksızın eski usta-çırak ilişkisiyle eğitilmişti.

İngiltere'nin dikkate değer bir özelliği, bilimsel bilgiyi yaymak için kurulmuş olan derneklerin 19. yüzyılın ortalarında (1020 Adet) yüksek bir sayıda olmasıydı. Nitekim İngiltere'nin bu dönemde uygulamadan yetiştirdiği mühendisler dünyanın en iyi mühendisleriydi.

Almanya 19. Yüzyıl'ın İkinci Yarısında Teknolojide İngiltere'yi Geçiyor (sayfa 41)

Almanya; İktisatçı **Friedrich List**'in sanayileşme ve ekonomide büyümenin teknolojide atılım yaparak olabileceği görüş ve politikasına uyarak teknolojide İngiltere'yi geçti. Bunu dünyanın en iyi teknik eğitim veren sistemini geliştirerek yaptı. Bu eğitimin esası, bilimle teknolojik uygulamaların

ve araştırma-geliştirmenin (AR-GE) ilişkisini aynı eğitim içinde yapmaya dayanıyordu. Bunu gerçekleştiren İngiliz ustaları ve İngiliz makinelerini ithal ederek işe başladılar. (Bugünkü Alman teknolojisi hala aynı ilkeleri uygulamaya devam etmekte ve hala dünyanın en ileri teknolojilerinden biri olmayı korumaktadır.)

Bilimsel ve Teknolojik Alanının Genişletmesi (sayfa 44)

19. yüzyılın sonlarına doğru kimya ve elektrik teknolojilerinin ortaya çıkmasıyla teknolojinin kitlesel olarak halkın kullanımına açılması ihtiyacı, ulus devletleri teknolojik alanı genişletmeye itti. Kamu laboratuvarları ve araştırma kurumları ortaya çıktı. Bilim ve sanayi işbirliği açısından AR-GE laboratuvarları önemli bir adım oldu.

Kamu kaynaklarının önemli bir kısmının AG-GE'ye akması 2. Dünya Savaşı sonrasında daha da hızlandı. Bu dönemde savaş ve silah teknolojisi en ileri teknoloji alanı olarak bilim adamları ve mühendislerin ortak çalışmasını başlattı. Bu gelişmenin dönüm noktası olarak bir Atom Bombası Yapımı Projesi olan **Manhattan Projesi** kabul edilir. Böylece bilim ve sanayi işbirliğinden tekno-bilime geçildi.

Mühendislik Tarihi Bilim ve Teknoloji Tarihiyle İlişkili Değil... (sayfa 63)

Bilimsel devrimin mühendisliğin evrimi üzerinde bir etkisi neredeyse yok gibidir. Daha da şaşırtıcı olanı, ilk sanayi devrimiyle profesyonel mühendislik tarihi arasında ilişkiler yeterince açık değildir.

Teknolojik Determinizm (sayfa 64)

Sosyologlar, bilim ve teknolojiyi toplum tarafından inşa edilen bir kültür unsuru olarak saymışlardır. Bu durumda teknoloji, insan becerilerinin ve aletlerin özellikli bir karması olarak kabul edilir. Teknolojik deterministler, teknolojik çerçevenin 19. yüzyılda sosyal kalkınmanın belirleyici vektörü olduğunu söylerler. Bu görüş, teknolojinin sosyal ve kültürel güçleri belirlediğini iddia eder. Teknolojinin sosyolojisi olarak kabul gören bu anlayış, günümüzde de yaygındır. Toplumdan ayrı bir şey olmayan teknoloji kültürel değişimleri etkileyebilir ama tümüyle onların yerini alamaz.

Fransa'da modern toplumun artan bir şekilde teknik mantık tarafından etki altına alındığının sıkı eleştirisini yapan Jacques Ellul, teknolojinin geleneksel kültür ve dini değerleri tehdit ederek kendine has bir yaşam alanı dayattığını söyler.

Zihinsel Emek (sayfa 98)

Adam Smith, bireyin eğitimini bir çeşit gelecek yatırımı olarak görerek "ülkelerin zenginliği" olarak nitelemiştir. Eğitim de bu anlamda zihinsel emeğin geliştirilmesi olarak sayılmıştır.

Zihinsel değerlendirme sonucu ortaya çıkan verimlilik artışı bir sonuç, iş bölümü bir araç, kaynak ise zihinsel emektir. Yani, iş bölümü sonucu ortaya çıkan verimlilik artışı aslında zihinsel emekten kaynaklanmaktadır. Ancak Adam Smith, zihinsel emek ile ekonomik büyüme ilişkisine yönelik somut bir "büyüme teorisi" geliştirememiştir.

David Ricardo ise, yeniliklerin sermaye ve emeğin verimliliğini eşit miktarda arttırdığını varsaymıştır. Ricardo, teknolojik yenilikler sayesinde artan verimler yasasının geçerli olduğuna inanmasına rağmen o da bu ilişkiyi kanıtlayamamıştır.

İktisatta Teknoloji (sayfa 99)

Alman iktisatçı **Friedrich List**, kamu destekli teknoloji geliştirilmesi düşüncesinin öncüsü sayılır. Bu anlamda, Alman sanayinin ihtiyaçlarına uygun bir "koruma politikası" teorisi geliştirmiştir.

Teknoloji ile iktisat ilişkisine modern anlamda ilk dikkat çeken düşünürler **Marks ve Engels** olmuşlardır. Endüstriyel teknolojinin tarihsel ve toplumsal gelişiminin önemini 19. yüzyılda en net şekilde onlar ortaya koymuşlardır.

Teknikten Teknolojiye Geçiş (sayfa 100)

Teknikten teknolojiye geçişin niteliksel bir dönüşüm yarattığını ilk defa **Marks** ortaya koymuştur. Ona göre, belirleyici adımın daha önceki tarihlerde insan eliyle kontrol edilen aletlere artık fiziki bir

mekanizma tarafından yön verilmesi, (yani makinenin icadı) teknikten teknolojiye geçişi sağlayarak niteliksel bir sıçrama yaratmıştır.

Marks, basit işbirliğinden modern, büyük-ölçekli sanayiye geçişin tekniğin bilimle ilişkilendirilerek teknoloji haline gelmesi sayesinde olduğunu söyler. Modern sistemin yalnızca sanayide makineleşmeye değil, fakat özgül olarak imalat sistemi açısından farklı bir teknik temele sahip olan yeni bir üretim sistemine bir kayma olarak görülmelidir. Bu noktada sermaye mallarının ortaya çıkışı kilit bir unsur olarak sayılmalıdır. (Marks'a göre)

Marks, bilimle teknik arasında ortaya çıkan yeni ilişki türüne (yeni üretim tarzına) dikkat çekerek onu "devrimci" olarak nitelemiştir. Bununla birlikte teknolojinin kapitalizmin koruması altında gelişmesinin teknolojiyi çıkar ve sömürü mekanizmasına çevirmesini de kıyasıya eleştirmiştir.

Yorum

Yazarın, ekonomi ile teknoloji arasındaki ilişkinin başlangıcı sayılan 19. yüzyıl içindeki gelişimini oldukça iyi anlatmasına rağmen 20. yüzyılda ve günümüzde bu ilişkinin geldiği olağanüstü boyutları anlatmamış olması önemli bir eksikliklerdir.

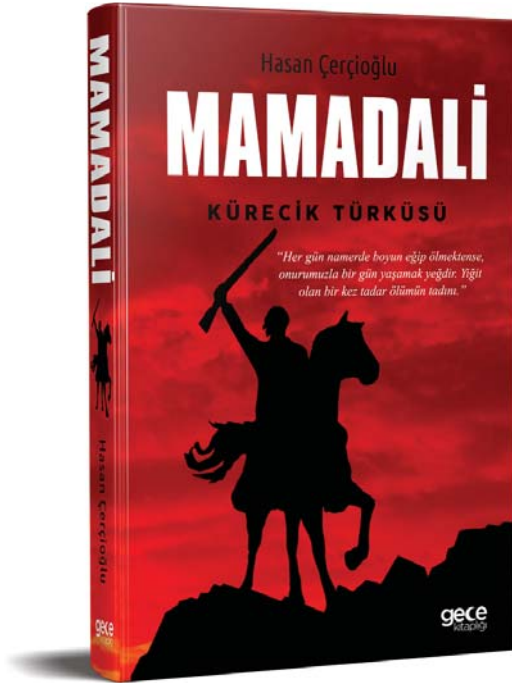
Nitekim 1960'lı yıllarda başlayan özellikle elektrik, elektronik, bilgisayar ve iletişim teknolojilerinin gelişmesi ile ekonominin çok yeni bir çağa girmesi kitabın adının da **(Teknonomi)** çağrıştırdığı gibi teknoloji ile ekonominin artık bütünleştiği dönemin anlatılmaması önemli bir eksiklik olarak görülmektedir.

Diğer taraftan yazar, tekniğin teknolojiye geçişiyle kapitalizmin hızlı büyüyen emperyalist bir özelliğe, bir dünya sistemine dönüşmesinden de söz etmemiştir. Oysa kitabın konusu bakımından bu vurgunun yapılmasının gerektiği düşüncesindeyim.

Yine yazar, teknolojinin gelişimiyle tam bir kontrol sistemi içinde (fabrika sistemi) ekonominin yönetiminin toplumda devlet yönetimlerinde bile örnek alındığından ve böylece otoriterliğin meşrulaştırılmasından da söz etmemiştir. Ayrıca, yazar teknolojinin abartılarak siyasi sistem ve yönetim biçimi olarak teknokrasiye oradan da faşist yönetimlere ilham kaynağı olmasını eleştiri konusu yapmaması da önemli bir eksikliklerdir.



MAMADALİ (Kürecik Türküsü)



Hasan Çerçioğlu

Meslek hayatına 1975 yılında Ankara Devlet Mühendislik Mimarlık Akademisi'nin İnşaat Mühendisliği bölümünden mezun olarak atılan Hasan Çerçioğlu, kamu ve özel sektörde çeşitli görevlerde bulunduktan sonra 1995 yılında emekli olmuştur.

Yazın hayatına ise 1964'te "Köyce", 1967'te "Haşhaş" isimli yerel gazetelerde aktif rol alarak başlamış, 1976 yılında "Dozare" isimli öyküsü Milliyet Sanat tarafından ödüle layık görülmüştür. Halen yazılarıyla Türk Dili, Berfin Bahar dergileri ve çeşitli yerel gazetelere katkı sağlamakla beraber, yayınlanmış üç romanı bulunmaktadır. 2012 yılında "Kürecikte Güneş Geç Doğar" ile başlayan roman serüveni, 2014 yılında "Müfreze" ve 2018 yılında "Mamadali" ile devam etmektedir.

Yaşar Kemal'in İnce Memed'i, bu kez Mamadali olarak karşımıza çıkmaktadır.

Daha bilinçli ve 21 yy kavramlarıyla da halkına sesleniyor.(Örneğin; Zincirlerinizden başka kaybedecek bir şeyiniz yok.)

Mamadali aynı zamanda tarihi bir roman özelliği taşımaktadır. Kurmaca bir dünya içinde oluşturulmuş sağlam bir mimari yapı ve dil estetiği söz konusudur. Bütünlüklü, çok sesli ve gizemli bir kurmaca evren ile okuyanı kendi iç cazibesıyla kuşatmaktadır. Sözcüklerin, düşlerin ve düşüncenin gücüyle kurulmuş bir evren var karşımızda. Özgün bir dil dokusu dikkat çekmektedir. Estetik açıdan yükselen bir seyir söz konusu... Halklar tükenmez önderler bitmez. Bu kez Mamadali çıktı ortaya. Kasım Uşağı köyündendi. İşte o korkusuz yiğit, gözü pek, zıpkın gibi delikanlı, Osmanlı zulmüne dayanamamış; haber salmış tüm aşiretlere, duyurmuş sesini köylere, obalara, yaylalara:

"Kürecikliler! Bizler aynı yağmurda ıslanan, aynı borayı, aynı fırtınayı göğüsleyen, aynı yazgıyı paylaşan, aynı boydan, aynı soydan bir halkız. Hepimizin yüzü aynı rüzgârda kavruldu, aynı güneşte yandı, bu dağların ormanı, meşesi, ardıcı, ahlâti, kengeri, keveni, otu ve sarmaşığıyız. Bu dağların türküsü, ağıtı ve destanıyız.

Biz halkız, halklar korkmaz, halkların kaybedecek, ne hanları, ne kervansarayları, ne malları, ne mülkleri vardır. Halkların zincirlerinden başka kaybedecek bir şeyleri yoktur. Halklar suçlu değil, halkı dövenler, halka işkence edenler, halkı katledenler, halkı soyanlar, halka kin güdenler, halka kan kusturanlar, halkı insan yerine koymayanlar suçludur! Katil onlar, hırsız onlar, zalim onlar, zulmeden onlardır. İşte bir yürüyelim, pir yürüyelim! İşkence edenlerden, acıyı yaşatanlardan, yaramıza tuz basanlardan hesap soralım... Her gün namerde boyun eğip ölmektense, onurumuzla bir gün yaşamak yeğdir. Yiğit olan bir kez tadar ölümün tadını. Kalleşler, alçaklar, her gün ölürler. Ölüm de, zafer de insanlar içindir. Kavga insana canlılık verir, ruhlarını tazeler, sizler kavganın harmanında savrulduunuz. Ya öleceğiz, ya kurtulacağız!" Demesine demiş ama henüz örgütlenmesini tamamladığı için karşısında ihanet, hile ve şer görmüş, ihbar görmüş, kıskançlık, para, pul, mevki görmüş; hâsılı yaşatmamışlar Mamadali'yi...

Çemişgezek Sürgünü, Ocak 2019



Türkiye’de kamu bürokrasisinde teşvik, takdir ve ödül yerine cezalandırma hep revaçta olagelmıştır. Geçmişten günümüze liyakatsiz yöneticilerin en sık başvurduğu yöntem olan cezalandırma olağanüstü çeşitlenmekle birlikte genellikle sürgünde ifadesini bulmuştur. En kötü, en çok korkulan veya en uzak yer... Kim gitmek ister ki!

M. Necat Özgür’ün “Çemişgezek Sürgünü” öykü kitabında öne çıkan bu memur tipi aslında özel sektörde de hep sorunlarla karşılaşır. Çünkü genel olarak işini hakkıyla yapan, hakkını arayan liyakatli çalışana hiçbir yerde tahammül yoktur. Çünkü zaten balık baştan kokmuştur.

Çemişgezek Sürgünü, bir öykü derlemesi; yazarın ikinci öyküler kitabı. Bu kitapta yer alan yazarın anı esintileri içinde üniversiteden, askerlikten, çalışma dünyasından kesitler var. Okurken, ülkenin ve dünyanın o günlerinin resmi geçektir gözlerinizin önünden. Yazarın değişik sektörlerde geçen iş yaşamı da bu anı esintilerini tekdüzelikten çıkararak, olabildiğince renklendirmektedir.

Renkli anılar içinde üniversite, askerlik, çalışma dünyası; dostluklar, arkadaşlıklar, aile; ülkenin siyaseti, yozlaşma, baskı ve egemenlik yanı sıra Büyük Ortadoğu Projesi ve yanılsamalar da var.

Bir anı kitabı olmasının ötesinde “Çemişgezek Sürgünü” dili ve üslubu da renkli, keyifli bir okuma sunmaktadır. Yazarın değişik konuları ele aldığı 12 öyküden oluşan kitap, duru bir hafızanın keskinliğiyle bir belgesel niteliği de taşımaktadır. (Tanıtım Bülteninden)

Soğukoluk Yolunda, Mart 2018



İnsan anılarıyla yaşar. Ömrü boyunca küçük küçük hikâyeler biriktirir. İyi, kötü, ders alınacak veya sakınılacak konular. Kimi zaman hatırlanır kimi zaman da hatırlanmaz. Ama hikâyeler anılarda silik, bölük pörçük de olsa hep yaşar. Önemli olan kalemin ucundan damlayan kelimeler. Öyle rastgele değil tabii, ustalıklı dökülen kelimeler. Kaleminin ucundan ustalıklı dökülen kelimeler, M. Necat Özgür’ün öykülerini büyük bir okuma zevkine dönüştürüyor. Her satırında insanın hayattan alabileceği derslere dair deneyimlerle sınanmış küçük küçük hikâyeler var. Anlatım dili ve konuları ele alış biçimi olağanüstü. Yanı sıra ilginç anekdotlar var öykülerde. Bilmediğimiz, gitmediğimiz ülkeler ve kültürler hakkında. Bürokraside, devlet yönetiminde dönen oyunlar, uluslararası ilişkiler, küçük hesaplar, küçük insanlar, bunlara karşı verilen etkili cevaplar... İş hayatında edinilen tecrübeler... Ve daha pek çok konu.

Duru bir hafızası var yazarın. Okul hayatı, öğretmenler, ilk gençlik heyecanları, bunların doğurduğu sonuçlar... Elbette çoğumuzda bir iz bırakır. Az ya da çok. M. Necat Özgür’deki izlerin tazeliği ise, satırlarına tüm canlılığıyla yansımış. Ayrıca kişisel sayılabilecek pek çok öyküyü de, dile olan hâkimiyetiyle bir okuma zevkine dönüştürüyor. “Soğukoluk Yolunda” konuyla ilgili olanlarla olmayanlara da eşit mesafede öyküler. (Tanıtım Bülteninden)

Mehmet Necat Özgür yüksek inşaat mühendisidir. Ankara’da serbest çalışmaktadır.

Çeşitli dergilerde yayımlanmış mesleki makalelerinin yanında, kitapları da aşağıda bilginize sunulmaktadır.

“İnşaat Mühendisliğinde Parametrik Yöntemle Teklif Hazırlama” Teknik Yayınevi, 2001; 2. baskı: İnşaat Mühendisleri Odası (İMO) Ankara Şubesi, 2003 • “Maslup Abdülkadir Bey- Bir İttihatçının Biyografisi” Liber Yayınevi, Ocak 2016 • “4 Nesilden Yansımalar, Türkmenistan-Antep-Ankara” İmleç Kitap, Haziran 2016 • “Soğukoluk Yolunda, Öyküler” İmleç Kitap, Mart 2018 • “Çemişgezek Sürgünü, Öyküler” İmleç Kitap, Ocak 2019

Teknik Elemanların Demokratik, Ekonomik, Sendikal Haklar Mücadelesi



Çetin Ünalın

Mimarlık Vakfı Yayını, 2018, İstanbul

“Kitap, 1961 Anayasası’nın göreceli temel hak ve özgürlükler ortamından, Cumhuriyet tarihimizin askeri darbelerle bölünmüş, en baskıcı, en kanlı dönemi 70’lere, 80’lere uzanan süreçte, özelde teknik elemanların, genelde tüm çalışanların demokratik, ekonomik, sendikal haklar mücadelesini anlatıyor.

TEKSEN-Teknik Elemanlar Sendikası ve TÜTED-Tüm teknik Elemanlar Derneği’nin 40 yılı aşkın bir süre sonra gün yüzüne çıkmış yaklaşık 4.000 sayfalık belgelerin tanıklığında ölümler, öldürülmeler, tutuklanmalar, davalar, baskınlar kapatılmalarla örülü yaşam süreçleri o yılları anlamamıza yardımcı olacak bir model niteliğindedir.(...)

Kitap, demokratik, ekonomik, sendikal haklar mücadelesine omuz verenler ve daha güzel bir dünya, daha güzel bir Türkiye’ye inananların çabalarına saygı niteliğindedir.(...)”

Kitabın arka kapak tanıtım yazısından aldığımız bu alıntı kitabın önemini yeterince ortaya koyuyor. Kitabın, bugüne kadar bu konuda yapılmış belgesel nitelikli en iyisi olduğunu söylemek abartı sayılmaz. Özellikle, kitabın başına da konulmuş olan, **“Bilimle ve teknolojiyle kalın ama bilim ve teknolojiye atfedilebilecek bütün iyiliklerin ve de kötülüklerin de bilim ve teknolojiyi kullanan insandan kaynaklandığını ve kötüye kullanılmalarını önlemede tek çarenin savaşırsız sömürsüz bir dünya için insanı değiştirmek olduğunu hiç unutmadan... Hoşça kalın”** diyerek yaşama veda eden Aykut Göker’e büyük bir teşekkür borçluyuz. Ona olan vefa borcunun önemli bir kısmını bu kitabın çıkarılmasında katkılarıyla ödemiş olan **Çetin Ünalın** ve çalışma grubundaki arkadaşlarına, Mimarlık Vakfına da teşekkür etmeliyiz.

Kitapta;

- Teknik Elemanların bugüne kadar bir sınıf katmanı olarak kurdukları ilk ve (hala daha) tek sendikasının (bir yıllık) öyküsü belgelere dayalı olarak anlatılmaktadır.
- TEKSEN’in kapatılacağına anlaşılmaması üzerine bu mücadelenin devam ettirilebilmesi için yaklaşık olarak 10 yıl devam edecek olan ve yine teknik elemanların yeniden sendika kurabilmesinin mücadelesini veren TÜTED’in (Tüm Teknik Elemanlar Derneği) öyküsü de tamamen belgelere dayalı olarak anlatılmaktadır.
- Personel Yasasının çıkarılması öncesinde, devletin daimi personeline vermiş olduğu ücretlerle teknik eleman bulmakta zorluk çekmesi nedeniyle 15 Nisan 1955 tarihinde çıkarılan 10195 sayılı, **“Muayyen ve Muvakkat Müddetli Hizmetlerde Çalıştırılacak Yevmiyeli Personel Talimatnamesi”**nin belgelere dayalı öyküsü ve bu konuda verilen mücadeleler yine belgelere dayalı olarak kitapta anlatılmaktadır.

Kitap, 2018 Yılında yayımlandı. Yayıncısı olan Mimarlık Vakfı’ndan temin edilebilir.

Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği (TBDY-2018) Uygulama Eğitimi Seminerleri Antalya ve Adana'da Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından, 1 Ocak 2019 tarihinde yürürlüğe girecek olan Türkiye Bina Deprem Yönetmeliğinin Bölgesel '1. Genel Konular Uygulama Eğitim Seminerleri', Antalya Şubemizce, 1-2 Aralık 2018 tarihlerinde, Muratpaşa Belediyesi Kültür Salonunda, Adana Şubemizce, 8-9 Aralık 2018 tarihlerinde, Yüreğir Belediyesi Kültür Merkezi'nde düzenlendi.

Kentsel Altyapı Çalıştayı Antalya'da Yapıldı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası'nın 46. Dönem Çalışma Programı'nda yer alan "Kentsel Altyapı Çalıştayı" 22 Şubat 2019 Cuma günü İMO Antalya Şubesi Atatürk Konferans Salonunda gerçekleştirildi.

Çalıştayı Oda Başkanı Cemal Gökçe ve İMO Antalya Şube Başkanı Mustafa Balcı'nın açılış konuşmalarıyla başladı. Prof. Dr. Halim Ceylan, Dr. Öğr. Üyesi Metin Mutlu Aydın'ın sunumlarından sonra masa görüşmeleri ile devam etti.

Toplantıya İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Cem Oğuz ve Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı ile Antalya Şube Yönetim Kurulu ve çok sayıda üyemiz katıldı.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Çalıştayda Yaptığı Konuşma

Bir kentin işlevlerini yerine getirebilmesi için gereksinime duyulan elektrik, doğalgaz, iletişim ve ulaşım sistemleri, kanalizasyon, su, otopark vb maddelerin dağıtımını içeren kentsel yapılanmaların tümünü ifade eder.

Ülkemizde planlama ve altyapı ilişkisini sağlayan çok az kent ve yerleşim yerleri bulunmaktadır.

Özellikle kentleşme hızının oldukça yüksek olduğu son 30-40 yıllık zaman diliminde kentsel altyapı yatırımları sürekli olarak kentsel planlanmanın önünde gitmiştir.

Bu nedenle, kentsel standartların sürekli olarak düşük kalması gibi bir durum ortaya çıkmıştır.

Kentleşme hızı oldukça yüksektir.

Kentsel ekonominin ve kaynak kullanımının yanında doğru ve bilimsel bir planlamanın yapılmadığını görüyoruz.

Kentsel gelişmenin ve kent yaşamındaki standartların yükselmesi için kentsel planlamanın bilimselliği ve uygulanabilir olmasına ihtiyaç var.

Teknik altyapı, aynı zamanda bir yerleşim yerinin gelişmişliğini de gösterir.

Kentsel altyapı hizmetleri iskana açılan bir alanın ihtiyaç duyabileceği her hizmetin karşılanmasını zorunlu olarak görür.

Toplumsal ve kent yaşamının sağlıklı bir şekilde sürdürülmesi için çevre düzenlemelerinin de dikkatli ve özenli bir şekilde yapılmasını gerekli kılar.

Altyapı hizmetlerine ilişkin standartların yapılabilmesi için imar planlarından kaynaklanan sorunların önlenmesi için, bölgenin yapısı dikkate alınarak incelenmelidir.

Belediyeler, kentlerin altyapısından sorumlu olması gereken ilk halkadır. Karşılaşılan altyapı sorunları öncelikle yerel yönetimlere iletilir. Bu altyapı sistemlerini işletilmesi de yerel yönetimlere aittir. Bugün kentlerin nüfusu giderek artıyor. Çok hızlı bir yapılaşma var. Bu artış teknik, sosyal ve kentsel altyapı sistemlerini gerekliliğini de artırıyor. Kamu kurumlarının bu alanlara yapmış olduğu yatırımlar çoğu kez ihtiyaçları karşılamaktan oldukça uzak kalıyor.

Kentlerin bir kimliği vardır veya kentlerin bir kimliği olmak durumundadır. Bu nedenle de kentlerin tam olarak abartısız gerçek bir envanteri olmak durumundadır.

Bu envanterler yeterli bir kesinlikte olmalıdır. Zaman içindeki değişikliklerde kent envanterine işlenmelidir.

Bu değişiklikler coğrafi bilgi sistemleri (CBS) ile ekonomik ve hızlı bir şekilde sağlanabilir.

Sayısallaştırılmış envanterler, kentliler tarafından bilişim uygulamaları ile izlenmeli ve erişilebilir olmalıdır. Bu konu bütünlüklü bir şekilde "belediye hizmetleri uygulamaları" içinde yer almalıdır. Her yerden ulaşılabilir olmalıdır.

Bilişim uygulamaları kent yaşamını kolaylaştırır, geliştirir.

Kentlinin yönetime katılmasını sağlar.

Bilgi almasını ve denetim işlerini yerine getirmesini sağlar. Bilişim altyapısının olması ve sağlıklı izlenmesi modern dünyanın uyguladığı ve sürekli yenilediği bir sistemdir.

Kent yönetiminin açık ve şeffaf olmasını sağlayan ve katılımı artıran bir sistemdir.

Bilişim altyapısının olmadığı ve gelişmediği kentlerin yönetilmesi kolay olmaz.

Bu altyapı sistemleri; insanın en çok ihtiyacı olan zaman yönetimine katkı verecek şekilde, trafik yoğunluğu, insan yoğunluğu, ısı, hava, gürültü gibi değişimlerin sürekli izlenmesini ve kayıt altına alınmasını sağlar.

Nesnelerin interneti yoluyla, bulut teknolojileri sensörlerin etkin kullanımını sağlar. Bu durum bir yandan teknik altyapıyı ve haberleşmeyi sağlar, bir yandan toplanan verilerin acil durumlarda veya sonrasında yapılması gerekenleri ortaya çıkarır.

Ayrıca, "yapay zeka" uygulamaları ile objektif bir şekilde, kent merkezlerinde yapılması gerek yönetme, düzeltme, geliştirme projelerinin ve hizmetlerinin kentliler için, kentliler yararına belirlenmesini sağlar.

Bilgi toplamak için kullanılacak olan sensörle internet altyapısının aynı zamanda kentin her yerinden sürekli hızlı ve ücretsizdir.

O halde;

1-Coğrafi bilgi sistemleri etkili bir şekilde kullanılmalıdır. Açıkçası kentlerin sayısallaştırılmış doğal coğrafi haritası çıkarılmalıdır.

2-Sayısallaştırılmış altyapı şebekeleri dikkatle izlenmelidir. Ulaşım, iletişim, elektrik, su, kanalizasyon ve benzeri şebekeleri bilgisi enerji, aydınlanma, atık şebeke bilgileri

3-Sayısallaştırılmış üst yapılar

Arsa, konut, eğitim, sağlık, sosyal, kültürel, ekonomik durum, afet toplanma yerleri, kamu yerleri ve kurumları vb. fiziksel yapıların bilgileri

4-Kentliler için bilişim uygulamaları, kolaylaştırılmış, her yerden ulaşılabilir belediye hizmetleri uygulamaları

Kentlinin yönetime katılma, bilgi alma ve denetim işlevlerini yapmasını sağlayacak bilişim uygulamaları var mı?



Merkezi yönetimden yerel yönetime, barınmadan eğitime, sağlıktan ulaşıma, içme suyundan kanalizasyona, arıtmaya kadar tüm kamusal alanlarda gerekli hizmetlerin açık ve şeffaf bir şekilde yapılması gerekiyor.

Oysa kentlerimizin gündeminde "dünya şehri", "Küresel şehir", "marka şehir" gibi kavramlarla en gerekli ve doğal hizmetler unutulmuştur.

Yaşamımız gökdelenler, yeni konut projeleri, AVM'ler ile kuşatılmış bulunuyor.

Kentsel dönüşüm projeleri ile rant değeri yüksek olan yerlere bölgenin altyapısı ile orantılı olmayan binalar dikiliyor.

Daireler küçülüyor, kat adedi ve daire sayısı artıyor, nüfus ve otomobil fazlalaşıyor, demografik yapı bozuluyor. Sorunlu bir altyapı ile karşı karşıya kalıyoruz.

Yine yeşil alanlar, su havzaları, deprem toplanma alanlarına AVM'ler yapılıyor, kentin altyapısı zorlanıyor. Ulaşım sorun haline geliyor. Dere yatakları yapılaşmaya açılıyor.

Ülkemiz ekonomik krize sürükleniyor. Hukuk işlemiyor, yargı kent suçu işleyenlere karşı kayıtsız kalıyor.

Eğitimde, bilimde, sağlıkta ve insan yaşamında büyük sorunlarla iç içe yaşıyoruz.

Kentlerimiz her geçen gün yaşanabilir olmaktan uzaklaşıyor.

Deprem olmadan yapılarımız kendi kendine çöküyor, insanlar ölüyor.

İmar Barışı adı altında alt ve üstyapısı sorunlu olan kentlerimize yeni sorunlar yüklüyoruz.

Yağan yağmur ve kar neredeyse kentlerimizde küçük afetler yaratıyor. Sokak ve binalar su taşkınlarına teslim oluyor.

İnsanlar evlerine veya işlerine gitmek için önemli ölçüde zaman kaybediyor. Trafik kilitleniyor. Enerjiye olan bağımlılığımız daha da artıyor.

İşte bu ve benzeri sorunları tartışmak, yeni seçilecek yerel yöneticilerin önüne yeni bilgiler koymak için Antalya Şubemiz Kentsel Altyapı Çalıştayı düzenliyoruz.

Şubemizin değerli başkan ve yöneticilerini kutluyorum.

Siz değerli katılımcıları da sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Ulaştırma Politikaları Çalıştayları Yapıldı

Ulaştırma Politikaları Çalıştayı - Bursa

Odamız adına Bursa Şubemiz tarafından düzenlenen TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Ulaştırma Politikaları Çalıştayı, 26 Ocak 2019 Cumartesi günü yapıldı.

Çalıştayı açılış konuşmaları TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe ve Bursa Şube Başkanı Mehmet Albayrak, Bursa Milletvekili Atilla Ödünç, Bursa Büyükşehir Belediye Başkan Vekili Zehra Sönmez tarafından yapıldı. Açılış konuşmalarının ardından oturumlara geçildi.

Çalıştayı ilk oturumu Oda Başkanı Cemal Gökçe tarafından yönetildi. Bu oturumda, Cemal Gökçe "Ulaştırma Politikası Kavramı ve Önemi ile Uygulamalar Üzerine Yorumlar" hakkında bir konuşma yaptı. Ardından İnşaat Mühendisi Cengiz Duman tarafından "Sürdürülebilir Ulaşım Sistemlerinde Kentsel Dönüşüm ve İmar Planlamasının Önemi" konulu sunumu yapıldı.



Cemal Akça'nın oturum başkanlığını yürüttüğü ikinci oturumda, Prof. Dr. İsmail Şahin "Ulaştırma Projelerinde Sürdürülebilirlik Çalışmaları", Dr. Öğr. Üyesi Şafak Bilgiç de "Toplu Taşıma Planlaması" konu başlıklarında birer sunum yaptılar.

Çalıştayın üçüncü oturumu Prof. Dr. İsmail Şahin tarafından yönetildi. Bu oturumda Prof. Dr. Ahmet Tortum "Kent İçi Ulaşım Planlaması ve Uygulama Sorunları" konu başlığında, Yüksek İnşaat Mühendisi M. Tözün Bingöl "Ulusal yatırımlarının Değerlendirilmesi ve Bursa'da Ulaşım Sistemlerin Koordinasyonu" konu başlıklarında sunum yaptı.

Çalıştayın dördüncü ve son oturumunu ise Prof. Dr. Ahmet Tortum yönetti. Doç. Dr. Turan Arslan "Bursa'daki Trafik Kazaları ve Çözüm Önerileri" konu başlığında, İnşaat Mühendisi Canan Polat ile Ulaştırma Mühendisi Melis Kurun "Ulaşımın Çevresel Etkileri ve Motorsuz Ulaşımın Önemi" konu başlığında sunum yaptı.

Çalıştay, Oda Başkanı Cemal Gökçe'nin kapanış konuşması ile sona erdi.

Çalışmaya İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı, İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna, Erzurum Şube Başkanı Ahmet Tortum, Kocaeli Şube Başkanı Kahraman Bulut, Bursa Milletvekili Atilla Ödünç, Bursa Büyükşehir Belediye Başkan Vekili Zehra Sönmez ile çok sayıda akademisyen meslektaşımız katıldı.

Ulaştırma Politikaları Çalıştayı - İstanbul

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına İstanbul Şubesinin düzenlediği Ulaştırma Politikaları Çalıştayı, 2 Mart 2019 tarihinde Şube Konferans Salonu'nda gerçekleştirildi.

Çalıştay, İMO Başkanı Cemal Gökçe ve İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna'nın açılış konuşmalarıyla başladı. Açılış konuşmalarının ardından çalıştayın ilk bölümünde Türkiye Ulaştırma Politikaları konulu panel gerçekleşti. Prof. Dr. Güngör Evren'in moderatörlüğünde gerçekleşen panelde Prof. Dr. Cüneyt Elker, Prof. Dr. Haluk Gerçek, Prof. Dr. İsmail Şahin'in sunumlarını gerçekleştirdiler. Bu oturumda, Ulaştırma Planlaması Sürecini Değiştiren Başlıca Etmenler, İklim Değişikliği ve Sera Gazları, Ulaştırma Planlaması Süreci, Kentlerde Sürdürülebilir Hareketlilik Planlaması İlkeleri, Türkiye'de Yolcu ve Yük Taşımalarının Türel Dağılımı, Ülke Ölçeğinde Ulaştırma Ana Planı Çalışmaları, Yeni Ulaşım/ Hareketlilik Hizmetleri, Türkiye Ulaştırma Politikalarının Kilometre Taşları, Projelendirme Süreçleri, Sürdürülebilir Kalkınma Modeli, Küresel Isınma ve İklim Değişikliği konuları üzerine sunumlar gerçekleşti.

Çalıştayın 1. Oturumu, Prof. Dr. Ergun Gedizlioğlu'nun moderatörlüğünde gerçekleşti. "Hangi Politika İle Nasıl?" konulu bu oturumda, Dr. İsmail Hakkı Acar, Doç. Dr. Onur Tezcan ve Doç. Dr. İlgin Gökaşar sunumlarını gerçekleştirdiler. Bu oturumda, Geleneksel Planlama, Doğal Dolaşım Sistemleri, Geleneksel Planlamanın Önündeki Engeller, Kaynak ve Mekanın Sınırlılığı, Çevre Sorunları, Teknolojik Çözümlerin Sınırı, Ortak Mekanların Hakça Kullanımı, Sınırları Gözetken 'Bütünleşik Ulaşım Politikası', Bireysel Ulaşımın Zorlaştırılması / Daha Az Motorlu Araç Kullanımı, Toplu Ulaşım ve Çevre Dostu Ulaşım Sistemlerinin Öne Çıkartılması, Kalkınma Planlarında Ana İlke, Hedef ve Politikala, Ulusal Ulaştırma Ana Planı, Küresel Eğilimler, Sürdürülebilirlik, Avrupa Komisyonu Türkiye İlerleme Raporu (2018), Akıllı Ulaşım Sistemleri, Araçlar Arası İletişim, Akıllı Şehirler – Temel Yapıtaşları, Trafik Talep Yönetimi, Sürdürülebilir Bütünleşik Planlama Kavramları, Motorsuz Ulaşımı Geliştirmek, Kamuya Açık Alan Teşvik Etme, Global Yaşanılabilir Şehirlerin Ulaşımına Yaklaşımı konuları üzerine sunumlar gerçekleşti.



2. Oturum, Prof. Dr. Güngör Evren ve Prof. Dr. Ergun Gedizlioğlu moderatörlüğünde gerçekleşti. Bu oturumda Prof. Dr. Ergun Gedizlioğlu ve Dr. Öğr. Üyesi Selim Dünder sunumlarını gerçekleştirdi. Bu oturumda Kentiçi Trafik Yönetimi, Taşıt Trafiklerinin Kaynağı; Arazi Kullanımı-Trafik, Kaçınılmaz Olarak Trafik Talebinin Artışı, Trafik Tıkanıklığı Göz Önünde Tutarak Toplu Taşıma, Yol Cadde Tasarımı ve Tek Yön Yollar, Kavşak Tasarımı Ve Işıklı Kavşaklar, Katlı Kavşaklar, Trafikçi Sakinleştirme, Işıklı Kavşaklarla Trafikçi Azaltma, Ücretlendirme, Hız Denetimi, Saptırarak Trafikçi ve Hızı Azaltma (Şaşırtarak), Trafikçi Yasaklama (Trafikçi Kapalı Yollar), Bisiklet ve Yaya Caddeleri, Korumasız Yol Kullanıcılarının Trafikte Karşılaştığı Sorunlar, Yayaların Trafikte Karşılaştığı Sorunlar, Bisiklet Kullanıcılarının Trafikte Karşılaştığı Sorunlar, Motosiklet Kullanıcılarının Trafikte Karşılaştığı Sorunlar, Korumasız Yol Kullanıcılarının Güvenliğinin Arttırılmasına Yönelik Öneriler konuları üzerine sunumlar gerçekleşti.

Eşzamanlı olarak canlı yayını da yapılan Çalıştayımız soru ve cevapların ardından Genel Değerlendirme ve kapanış bölümüyle sona erdi.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Çalıştayda Yaptığı Konuşma

31 Mart 2019 tarihinde yerel yönetim seçimleri yapılacak. Sokaklar giderek ısınıyor. Çevre kirliliği, kentlerin cadde ve sokaklarını dolduran otomobiller, trafik sıkışıklığı ve erişimdeki zorluklar ve zaman kaybı gibi konularda gündeme geliyor. Bu süre içerisinde bilim insanları, Oda ve şubelerimiz İstanbul başta olmak üzere kentlerimizin sorunlarını tartışıyor, yapılması gerekenlerin altını kalın harflerle çiziyor.

Bu süre içerisinde ülkemizin ve kentlerimizin kalkınma stratejileri tartışılıyor. Kentleşme, sanayileşme ve erişebilirlik üzerinde duruluyor. Üretken olan yatırımların öncelikler arasında yer alması gerektiğini, kentleşmeye ayrılacak kaynakların nasıl kullanılması üzerinde duruluyor.

Oda olarak yaşamımızı ilgilendiren önemli konuları dikkate alarak şubelerimizle birlikte çalışmalar yapıyoruz.

26 Ocak 2019 tarihinde Bursa Şubemizin düzenlemiş olduğu bir çalıştay yaptık. Bursa'nın ve ülkemizin ulaştırma sorunlarını ve çözüm yollarını tartıştık. Bugün de burada ülkemizin ve İstanbul'un ulaştırma sorunlarını konuşuyoruz. Önümüzdeki aylarda Samsun ve Eskişehir'de olacağız.

ULAŞTIRMA POLİTİKALARI ÇALIŞTAYLARINDA, ulaştırma konusunu yerel sorunları kapsayacak şekilde programlayıp tartışıyoruz. Ekim ayında da İstanbul ve Erzurum Şubelerimizin birlikte yapacakları 13.ULAŞTIRMA KONGRESİNİ ERZURUM'DA yapacağız.

Ulaştırma konusu hayatımızın ve mesleğimizin önemli bir parçasını oluşturuyor. Arazi ve kent planlamasının bir türeği 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.

Odamızın ulaştırma konusuna ilişkin duyarlılığı 1974 yılından buyana devam ediyor. 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, plan bütünlüğü içinde ele alıp değerlendirmek gerekiyor.

Toplumsal gelişmeyi mekansal okumayla değerlendirebilmek için geniş bir bilgiye, farklı meslek ve bilgi gruplarının bildiklerini birleştirmeye ihtiyaç var. Bu durum, art niyetsiz bir şekilde sosyolojik bir öngörü-yü ve uzun ölçekli bir değerlendirmenin yapılmasını gerekli kılıyor. Dünyamızı ve çevremizi anlamamız ve yorumlamamız yolu yüksek bir öngörüye sahip olmaktan geçer. Yaptığımız ve yapacağımız toplantılarla böylesi bir öngörü-yü ortaya koyabilirsek, yaşadığımız çevre ile bilginin mekansal ilişkisini bir bütün olarak kavramak mümkün olabilir.

Konunun özü araçları taşıyan bir kent mi, insanları taşıyan bir kent 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.

Kent Anayasalarına rağmen (varsa eğer), Anayasada olmayan ne varsa o yapılmıştır. İstanbul'un Boğaz köprülerine, sayısız alt ve üst geçitlerine, sayısız kavşaklara rağmen ulaşım ve trafik sorunu çözülmemiştir. Dünyada ki 207 kentin yer aldığı bir incelemede İstanbul trafik yoğunluğu bakımında 11.sıradada yer alıyor. İstanbullu günün 52.5 dakikasını trafikte geçiriyor. Ülkemiz ve kentlerimiz büyük ölçüde ulaşım ana planından mahrum olarak yönetilmiştir.

Büyük kentlerde sanayinin de etkisiyle artan göç ve nüfus yoğunluğu kaçak ve çarpık bir yapılaşmayı ortaya çıkarmıştır. Genellikle eski yılların tek merkezli olarak kurulmuş olan kentleri, aynı merkez etrafında büyüyor. Giderek kent merkezi ile yerleşim yerleri arasındaki mesafe artıyor. Bu nedenle yaşam alanları ile kent merkezleri arasında geçen yolculuk süresi uzuyor. Yapılı alanlarda yeni yolların yapılması imkansız hale geliyor. Buna rağmen gerekli veya gerekli olmayacak şekilde yeni şerit ilaveleri, kavşak düzenlemeleri, köprüler ve viyadükler yapılıyor. Az katlı yapılar yıkılıp çok katlı yapılar yapılıyor. Yeni bir altyapı ve ulaşım sorunu ortaya çıkıyor.

Ayrıca tarım alanlarının yapılaşmaya açılması ve konut alanlarının giderek merkezden uzaklaşması, kamu hizmetlerinin kapsamını büyütüyor. 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 verimlilikte düşüyor.



Kent Anayasaları ihlal ediliyor, planlı bir gelişme ve yapılaşma anlayışı yerini toprağın değer artışına ve rant paylaşımına bırakıyor. 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 de, küçük ölçekli de olsa ortaya çıkan bu ranttan yararlanıyor. Başlarına yıkılacak yapıların bir parçası oluyorlar. Bu nedenle işbirlikçi bir yapı düzeni ortaya çıkıyor. İstanbul'un Kartal ilçesinde kendi kendisine yıkılan Yeşilyurt Apartmanı bilinen kadarıyla 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.

Oysa İstanbul, tarihinden gelen yapıyla bilim, kültür, sanat, eğitim, araştırma, ticaret ve turizm merkezi olarak geleceğe taşınmak zorunda. Güvenli yapı, sağlıklı ve yaşanabilir bir çevre oluşturulmak zorunda.

Artık sorunların ve İstanbul'u bekleyen tehlikelerin üzeri kapatılamaz.

Bugün burada daha çok ulaşım konusunu ve İstanbul'u konuşacağız. Fakat ulaşım konusu ve sorunları yapı ve yapı olmayan alanlardan ayrı ve bağımsız bir şekilde ele alınamaz. Çünkü ulaşım konusu bir arazi kullanım sorunudur. Bugün İstanbul başta olmak üzere ülkemizin en yetkilileri İstanbul; tarihi değerlerde Roma ile, doğal güzellikte Rio de Janeiro ile yarışıyor. Dünya "Siluet" kavramını İstanbul'a eş tutardı. İstanbul'da bu değerler tahrip edildi. Şimdi "kentlerimize ihanet ettik" diyorlar. Diyorlar da bir türlü bu sevdadan vazgeçmiyorlar.

Toplu taşıma türlerinin geliştirilmemesi ve entegrasyon sorunu İstanbul'u duran bir kente dönüştürmüştür. İki yaka arasındaki ulaşım ağırlıklı olarak karayolu ulaştırmasıyla yapılmaktadır. Birinci ve ikinci boğaz köprüsü kısa sürede kendi taleplerini yaratarak kapasitelerini tüketmiştir. Kapasite artırımı yeni köprüyü gündeme getirmiş, arz-talep ve yeni tıkanıklık döngüsü 3.köprüye kadar uzanmıştır.

Açıldığı an kapasitesine ulaşan metrobüs hattı özellikle pik saatlerde bir işkenceye dönüşmüştür. İstanbul bugün ulaşım ve trafik bakımından dünyanın en sorunlu kentlerinden biri haline gelmiştir.

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

Oysa değişimin getirisini önceden görebilen katılımcılara, beceri ve motivasyonu yükseltilmiş bir insan topluluğuna ihtiyaç var. Farklılıkları içinde taşıyan, kurum ve kuruluşların rekabetini doğru bir zemine oturtan, yaratıcı olmanın olanaklarını hazırlayan, yeniliklere açık, bilgi temelli, statik olmayan, tüketici-

me değil, üretime yönelerek istihdam yaratan sürdürülebilir bir düzen amaçlanmalıdır. Açıkçası, ülke kaynaklarını koruyan ve doğru kullanan kaliteli bir yaşam çevresi yaratmayı hedeflemek gerekiyor.

Açıkçası kentlerimiz sürdürülebilir gelişme ve yenileme bütünlüğü içerisinde gelişmekten oldukça uzak kalmıştır. Özellikle inşaata dayalı bir ekonomik düzen ülke topraklarını inşaat sektörünün bir arazisine dönüştürmüştür.

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

Oysa Yıllardır tamamlanması beklenen Marmaray'ın banliyö uzantıları olan Gebze-Halkalı hattı ne yazık ki halen tamamlanamadı.

Yine Ankara-İstanbul demiryolu projesi ve Bursa-Eskişehir demiryolu hattı da bir türlü bitirilemedi.

Ayrıca her yıl karayollarında oluşan kazalarda binlerce insanımızı kaybediyoruz. 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 ulaşımın 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 deniz yolu ve demir yolu entegrasyonu ile taşıma payları artırılarak, kara yolu ile bu sistem güçlendirilebilir. Dört bir yanımız su ile çevrili olmasına rağmen, su yolunu halen kullanamıyoruz. Ulaştırma sistemimiz %95 oranında karayoluna bağımlıdır.

Bugün İstanbul'da sürdürülen kentsel dönüşüm uygulamaları İstanbul'un ulaşımını daha da sorunlu hale getirmiştir. Kentsel gelişme ulaşım, ulaşım sistemi de kent planlamasının bütünlüğü içerisinde düşünülerek sorunlara çözüm aranmalıdır. Temel amaç çağdaş uygulamaları ve politikaları öne alarak, yatırım ve işletme süreçlerinde kaynakları en etkin ve verimli bir şekilde kullanmaktır.

Bir 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.

Özellikle 1970 sonrası dönemde İstanbul'da yapılan boğaz köprüleri, özel motorlu araçların artmasına, kentsel mekanla ulaşım alt yapısının çatışmasına neden olmuştur. Ulaşım ve trafik sorunu giderek artmıştır. Yol genişletme çalışmaları, yeni caddelerin açılması, metro, tramvay, metrobüs gibi toplu taşıma bağlantıları kent görünümünü sürekli olarak değiştirmiştir.

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.

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.

Havalimanı yaklaşık olarak 7400 hektarlık bir alana sahiptir. Beş piste sahip dünyanın en büyük havalimanı olan 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 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. OYSA bu durum uzun süre saklandı. 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 bedel daha önce 66.5 TL iken bugün 97.2 TL 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.

Yapı Denetim Laboratuvarı Numune Toplama Elemanı Eğitici Eğitimi Düzenlendi



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Yapı Denetim Uygulama Yönetmeliğinde yapılan değişiklik uyarınca Yapı Denetim Laboratuvarlarında çalışacak en az lise mezunu kişilere Şubelerimiz tarafından Numune Toplama Elemanı Eğitimi verecek üyelerimize Eğitici Eğitimi düzenledi.

Pamukkale Üniversitesi Öğretim Görevlisi İnşaat Mühendisi Bülent Şahan tarafından 22 Şubat 2019 tarihinde Oda Merkezinde düzenlenen eğitici eğitimine Genel Sekreter Yardımcıları Ceylan

Özkul, Serap Dedeoğlu, Halim Karan ile çok sayıda Şube Yönetim Kurulu Üyesi ve Şube çalışanı inşaat mühendisi katıldı.

2019 Yılı Aidatını Ödeyen Üyelerimize Ferdi Kaza Sigortası Yaptırıyoruz

Odamız, aidatını ödeyen tüm üyelerimize; kaza sonucu vefat, kaza sonucu maluliyet içeren 50 bin TL tutarında teminat ile ferdi kaza sigortası yaptırmaktadır. Söz konusu sigorta kapsamı içinde deprem ve iş kazaları da bulunmaktadır.

2019 yılı üyelik aidatlarının tamamını ödemiş bulunan üyelerimize, aidatlarını ödedikleri tarihten yıl sonuna kadar süreli ferdi kaza sigortası yaptırılmaktadır.

Her yıl, Odamız tarafından yenilenecek olan ferdi kaza sigortası yenileme işlemi, üyemizin aidatını yatırdığı aydan itibaren otomatik olarak yapılacaktır. Yapılan sigorta, yıl sonuna kadar süreli olduğundan üyemiz aidatını ne kadar erken yatırırorsa sigorta süresi de o kadar uzun olmuş olacaktır. Aidatını ödeyen üyelerimiz sigorta poliçelerine üye ara yüzünden (<http://www.imo.org.tr/uyegiris.php>) ve e-devlet sistemi üzerinden ulaşabilecektir.

Üyelerimiz aidatlarını online sistemde <http://www.imo.org.tr/uyegiris.php> adresinden kolaylıkla ödeyebilir. Ferdi Kaza Sigortası ile ilgili detaylı bilgi <http://www.imo.org.tr/genel/sss.php?sube=0#1> adresinde ayrıca yer almaktadır.

Türkiye'nin Afet Risk Yönetimi 21. Yuvarlak Masa Toplantısı

ODTÜ Afet Yönetimi Uygulama ve Araştırma Merkezi tarafından düzenlenen "Türkiye'nin Afet Risk Yönetimi 21. Yuvarlak Masa Toplantısı" 22 Şubat 2019 tarihinde ODTÜ Kültür ve Kongre Merkezi'nde yapıldı.



Toplantıya Odamızı temsilen Genel Sekreter Yardımcısı Dilek Bekiroğlu ile üyelerimiz Mehmet Çakır, Erdoğan Balcıoğlu ve Haydar Mesut Aslan katıldı. Yapı Denetim Sistemi ve Yetkin Mühendislik konusunda Dilek Bekiroğlu, Yasal Düzenlemeler, Sigorta Sektörü ve DASK konusunda Mehmet Çakır, Afet Yönetiminde Risk Azaltma Amaçlı Kentsel Dönüşüm Projelerinde Risk Doğuran Planlamalar ve Yapılaşmalar konusunda Erdoğan Balcıoğlu sunum yaptılar.

Mehmet Karacı'yı Son Yolculuğuna Uğurladık

1994-2002 yılları arasında Şubemizin 34, 35, 36 ve 37. Dönem Yönetim Kurulu Başkanlığını yapan Mehmet Karacı'yı 9 Ocak 2019 tarihinde Tepekule Kongre Merkezi'nde yaptığımız törenle uğurladık.

Mehmet Karacı'nın ailesi, dostları ve meslektaşlarımızın katıldığı tören saygı duruşu ile başladı. Daha sonra Karacı'nın aile ve Şubemiz arşivinden derlenen fotoğraflarının yer aldığı bir slayt sunumu gerçekleştirildi.

Daha sonra Meslekte 40. Yılı için Odamıza göndermiş olduğu kendi yazdığı özgeçmişinin okunmasının ardından İMO Yönetim Kurulu Başkanı Cemal Gökçe, İzmir Şube Yönetim Kurulu Sekreter Üyemiz Hüseyin Kuzu, Mehmet Karacı'nın kardeşi Hülya Karacı, 68 kuşağı dönem arkadaşları adına Alaattin Yüksel ve dönem arkadaşı İMO Onur Kurulu Üyesi Prof. Dr. Ömer Zafer Alku birer konuşma yaptı. Mehmet Karacı Tepekule'deki töreninden sonra Alsancak Hocaazade Camiinde kılınan cenaze namazının ardından Manisa Kula'da defnedildi.



İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Törende Yaptığı Konuşma

Mehmet Karacı'nın sevgili dostları, sevgili meslektaşlarım, hep birlikte Mehmet Karacı'yı son yolculuğuna uğurlamak için buradayız. Üzüntümüz büyük!

Üstelik ölümün kutsandığı bugünkü dünyamız ve ülkemizde insanlar daha iyi yaşasınlar, daha özgür olsunlar diye hayatını ortaya koyan Mehmet Karacı'nın aramızdan ayrılması bizi çok daha fazla üzdü.

Hani demokratik ve mesleki haklarımız için mücadele ederken deriz ki, “sen de gel mücadelemize, haklarına sahip çık! Sen yoksan bir eksikiz.” Mehmet de bugünkü Türkiye’de demokratik ve mesleki haklar mücadelesinde bizi bir eksik bıraktı. Fakat inancım o dur ki bu eksiklik aramıza katılacak yeni arkadaşlarla daha da gürleşecek, daha da yükselecektir.

Yazıp bıraktığı özgeçmişinde olduğu gibi öğrencilik yıllarından bugüne kadar içinde bulunduğu şartlar bizler gibi arkadaşları gibi Mehmet’e de, karamsarlığa ve yılgınlığa yer yok, çalışmaya ve mücadeleye devam, anlayışını yüklemiştir.

Daha iyi daha aydınlık bir Türkiye; daha demokratik, daha laik, daha mutlu bir Türkiye yaratılacaktır. Mutlaka ve mutlaka yaratılacaktır. Uzun yıllar İnşaat Mühendislerinin mesleklerini daha iyi yapmaları için, daha iyi koşullarda yaşamaları için vermiş olduğu mücadele de yarım kalmayacaktır. Aramıza yeni katılan meslektaşlarımızla birlikte bu mücadele daha da büyütülerek sürdürülecektir.

Mehmet Karacı'nın sevgili dostları, arkadaşları;

Geçmiş ile gelecek arasında sıkı bir bağ var. Bu bağları iyisiyle kötüsüyle taşıyanlar var. Özel yaşamlarından fedakarlık yaparak ortaya koydukları üretimlerinin üzerinde filizlenmiş olan varlıklarını bugüne kadar sürdürenler var.

Her meslek odası yöneticisinin mesleğimizle ilgili olarak bir çok hikayesi var. Mehmet Karacı da hikayesi çok olanlardan biridir. Bu hikayelerin merkezinde mesleğimize olan bağlılık var.

Ülkemizin ve mesleğimizin sosyal, ekonomik ve kültürel sorunlarının çözümü için saf tutanlar var.

Bugün burada, geçmişimizi bugüne taşıyan bir meslektaşımız var. Mehmet Karacı var.

Her zaman söylediğim gibi her insan farklıdır, tektir. Ve her insanın farklı serüveni, farklı iç güdüleri var. Bize benzemeyen sayısız insanımızla, meslektaşımızla birlikte yaşıyoruz.

Doktorlar diyor ki hastalık yok, hasta var! Her hasta farklıdır.

Biz diyoruz ki yapılar yok, yapı var. Her yapı ayrı ayrı değerlendirilir. Toptancı bir anlayışımız yok.

Bu nedenle bir kez daha Karacı'nın bizi topladığı bu mekanda diyorum ki; insanı tanımak ve yorumlamak kolay bir iş değil. Ön yargısız ve alışkanlıkların dışında derinlikli ilişkilere, derinlikli bir ilgi ve sevgiye ihtiyaç var. Dayanışmaya ihtiyaç var.

Unutmayalım ki her yenilik eskinin içinde saklıdır.

Statik dersi bizim için önemlidir, fakat hayatın kendisi statik değildir. Bizler bu statik ve dinamik olaylarla birlikte yaşıyoruz.

Özellikle Meslek Odamızda elini taşın altına koyanlar bilirler ki, bilmeliler ki yapıların matematiğinin yanında hayatımızın da, insanlarımızın da bir matematiği var. Fakat kimimiz hayatı aritmetik olarak kavrarız, kimimiz de geometrik ve analitik olarak kavrarız.

Emeğin çok yüce bir değer olduğunu demokratik laik ve sosyal olmayan bir yaşamı sürdürmenin insana yakışmadığını bilirler.

Mehmet Karcı da 1 Mayıs, emeğin dayanışması ve bayramı gününde doğmuş. Doğduğu güne uygun bir yolu seçmiştir.

Doğanın ve emeğin sömürülmesine karşı saltanata karşı, örgütlü olmayı, dayanışma içinde olmayı savunmuştur.

Birlikte yöneticilik yaptık, ben İstanbul'da, Karcı İzmir'de. Toplantılarda bulunduk düşüncelerimizi paylaştık. Kimi zaman topluştık, kimi zaman farklılaştık.

Fakat amaç birliğinden, daha iyi bir meslek odası, daha özgür ve demokratik bir Türkiye sevdasından vazgeçmedik, hep birlikte olduk.

İzmir Şubemiz seni unutmadı, emeğine ve mücadelesine sahip çıktı. Bilimin bize öğrettiği bir şey bir kez daha tekrarlandı. Var olan bir şey kaybolmaz. Senin emeğinin ve mücadelenin kaybolmadığı gibi

Ailene, yakınlarına dost ve arkadaşlarına başsağlığı diliyorum.

İnşaat Mühendisleri Odası 46. Dönem Yönetim Kurulu adına, sevgiyle saygıyla anıyoruz.

Hilmi Yüncü'yü Sonsuzluğa Uğurladık



Önceki Dönem Başkanlarımızdan Hilmi Yüncü'yü İMO Kongre ve Kültür Merkezinde düzenlediğimiz törenle son yolculuğuna uğurladık.

4 Mart 2019 tarihinde vefat eden Yüncü için 5 Mart 2019 tarihinde yakınları, sevenleri, Odamız yönetici ve üyelerinin katılımıyla bir tören düzenlendi. Yüncü için yakınları ve mücadele arkadaşları duygularını paylaşırken salonda duygulu anlar yaşandı.

Oda'da yapılan törende Yönetim Kurulu adına Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya bir konuşma yaptı. Törende; TMMOB Başkanı Emin Koramaz, İMO Ankara Şube Başkanı Selim Tulumtaş, önceki dönem Oda Başkanlarından Arif Merdol ve Ali Ergin Açan, önceki

dönem TMMOB Başkanlarından Yavuz Önen, İMO 46. Dönem Seçilmiş Danışma Kurulu Üyesi Oktay Gülağacı, önceki dönem İMO Yönetim Kurulu Üyelerinden İrfan Balçık ve Hilmi Yüncü'nün eşi Bahriye Reyhan Yüncü konuşma yaptı. Oda Başkanı Cemal Gökçe camide ve mezarlıkta yapılan törenlere katıldı. Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı, Serap Dedeoğlu, Halim Karan, Dilek Bekiroğlu ve Ceylan Özkul da törende hazır bulundular.

Törenden sonra Doğramacızaade Ali Paşa Camii'nde kılınan namazın ardından cenazesi Karşıyaka Mezarlığına defnedildi.

Hilmi Yüncü Kimdir?

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası'nın 32. ve 33. Dönem Yönetim Kurulu Üyeliğini, 35. Dönem Oda Başkanlığını, 38. ve 39. Dönem Onur Kurulu Üyeliğini ve 40. Dönem Onur Kurulu Başkanlığını yapmıştır.

İMO Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya'nın konuşması:

"Hepimiz üzüntülüüz, burada Hilmi Yüncü abimizi, başkanımızı uğurlamak için toplanmış bulunuyoruz.

Nazım Hikmet, insanların yüreğinden acıların eksik olmayacağını söyler. Yine, iyi insanların bu acıyı daha çok hissettiklerini de söyler. Hilmi başkanımız da yüreğinde biriktirdiği sancıları sancılarımıza ekleyerek aramızdan ayrıldı. Dostlarını, arkadaşlarını, meslektaşlarını çok üzdü.

Hilmi Yüncü, 68 kuşağının sıcaklığını iliklerine kadar yaşayan bir meslektaşımızdır. Çok şey gördü, çok şey yazdı.

Orta Doğu Teknik Üniversitesindeki öğrencilik yıllarında ve sonraki yaşantısında, her türlü gericiliğe, üniversite özerkliğinin ortadan kaldırılmasına ve politikanın dar sınırları içine hapsedilmesine karşı çıktı. Yaşamı boyunca özgür ve demokratik bir üniversite diyenlerin içinde yer aldı. Odamızın çeşitli kurullarında, komisyonlarında bulundu. Yönetim kurulu üyeliği ve Oda başkanlığı yaptı.

Onur kurulu üyeliği, onur kurulu başkanlığında bulundu. İyi bir mühendis, iyi bir meslek insanı olmanın aynı zamanda etik bir duruşu gerektirdiğinin savunucusu oldu. Düşüncelerini, mesleğimizin etik kurallarını ve ahlakını anlattı.

Hilmi Yüncü, yaşamı boyunca doğanın ve emeğin sömürülmesine karşı çıktı. Odamızın ve Birliğimizin mücadelesinin içinde yer aldı. Ülkemizin bağımsızlığı, cumhuriyet değerlerini korumanın, demokrasi, barış, adalet, laiklik ve özgürlük mücadelesinin inançlı bir bileşeni oldu.

Ülkemizin aydınlık geleceği için çalıştı.

Daha iyi, daha aydınlık bir Türkiye, mutlu insanların yaşadığı bir Türkiye için çalıştı.

Ailesine, dostlarına, arkadaşlarına, yakınlarına ve İMO camiasına baş sağlığı diliyorum..

Zeki Erginbay'ı Saygıyla Anıyoruz

İnşaat Mühendisleri Odasının yayın organı olan Teknik Güç dergisinin eski yazı işleri müdürü, meslektaşımız Zeki Erginbay'ın, işkence edilerek katledilmesinin üzerinden 42 yıl geçti. İnşaat mühendisleri olarak, Zeki Erginbay'ı ve mücadelesini unutmadık.

1948 yılında İstanbul'da doğan Zeki Erginbay, İTÜ İnşaat Fakültesinde öğrenim gördü. Bağımsızlık, eşitlik, adalet ve demokrasi talepleriyle hareket eden 68 kuşağının bir ferdi oldu. 12 Mart Askeri Muhtırasıyla tutuklandı. 1974 affıyla serbest bırakıldı. Ölümünden bir yıl önce Teknik Güç dergisinde yazı işleri müdürlüğü görevini üstlendi. 23 Ocak 1977 tarihinde, İMO İstanbul Şubesinden çıkıp evine doğru giderken kaçırıldı. 12 gün sonra, Ömerli Barajı civarında cesedi bulundu. İşkence edilmiş ve kalbine sıkılan tek kurşunla öldürülmüştü.

Zeki Erginbay başta olmak üzere tüm failli meçhul cinayetlerin aydınlatılması gerekmektedir.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak, Zeki Erginbay'ı saygıyla anıyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

İMO Motivasyon ve Kurum İçi Eğitimi Antalya'da Düzenlendi



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından kurumsal yapıyı geliştirmek, hizmet anlayışını daha sağlıklı bir yapıya kavuşturmak için düzenlenen motivasyon ve kurum içi eğitim, 5-6-7 Şubat 2019 tarihlerinde Antalya'da gerçekleştirildi.

Toplantının açılış konuşmasını İMO Başkanı Cemal Gökçe yaptı. Gökçe'nin açılış konuşmasının ardından sunumlara geçildi.

Toplantının ilk sunumunu Motivasyon, Kurum Kültürü, İletişim Eğitimi başlığıyla Akdeniz Üniversitesi'nden Dr. Mert Batu yaptı. Ardından Yönetim Kurulu Üyesi Cem Oğuz Meslek İçi Eğitim konu başlığında bir sunum gerçekleştirdi. Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul'un Başkanlığını yürüttüğü 1. oturumda; Mali Müşavir Ersin Buran Bütçe Uygulamaları – Mali Konular (I. Bölüm), Ankara Şube Sayman Üyesi Okan Çağrı Bozkurt Bütçe Uygulamaları – Mali Konular (II. Bölüm), Adana Şube Sayman Üyesi Duygu Argunşah Personel İşlemleri konu başlıklı sunumlarını yaptı.

Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya'nın başkanlığını yürüttüğü 2. oturumda; İstanbul Şube Sekreteri Rezan Bulut İdari İşlemler, İstanbul Şube Sekreter Yardımcısı Hasan Ünal Teknik Bilimsel ve Mesleki Etkinlikler, İzmir Şube Sekreteri Eylem Ulutaş Kurul Komisyonlar konu başlıklı sunum gerçekleştirdiler. Yönetim Kurulu Üyesi Cem Oğuz'un başkanlığını yürüttüğü 3. ve son oturumda; İstanbul Şube Sekreteri Rezan Bulut Üye İşlemleri, İzmir Şube Sekreteri Eylem Ulutaş İMOP kullanımı, Genel Sekreter Yardımcısı Ceylan Özkul Öğrenci Üye İşlemleri, Genel Sekreter Yardımcısı Serap Dedeoğlu SİM, İTB, ve LPG İşlemleri, İstanbul Şube Sekreter Yardımcısı Funda Kılınç Suvakçı Yayınlar konu başlıklı sunumlarını yaptılar. İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin yaptığı kapanış konuşması ile motivasyon ve kurum içi eğitimi tamamlandı.

Toplantıya İMO Başkanı Cemal Gökçe, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya ve Cem Oğuz, Denetleme Kurulu Başkanı Kemal Şeyhmus Karahan, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı, Serap Dedeoğlu, Dilek Bekiroğlu, Ceylan Özkul, Şube Sayman Üyeleri ve şube çalışanları katıldı.

İnşaat Mühendisleri Odası ile Sosyal-İş Sendikası Arasında Toplu İş Sözleşmesi İmzalandı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası ile DİSK Sosyal-İş Sendikası arasında, üçüncü dönem toplu iş sözleşmesi 30 Kasım 2018 tarihinde imzalandı.



Oda Genel Merkezi'nde yapılan imza törenine; İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya ve Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı, DİSK Sosyal-İş Sendikası Genel Başkanı Metin Ebetürk, Genel Sekreteri Celal Uyar, Ankara Şube Başkanı Murat Bozbeyoğlu, iş yeri sendika temsilcileri Aydın Kaplan ve Zeynel Eminoğlu katıldı.

Yönetim Kurulu ve Denetleme Kurulu Ortak Toplantısı Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu ve Denetleme Kurulu ortak toplantısı 20 Aralık 2018 tarihinde, Oda Merkezinde gerçekleştirildi.

Toplantıda Denetleme Kurulu'nun denetleme sürecinde belirlemiş olduğu sorunlar üzerinde görüş alışverişinde bulunuldu. Belirlenmiş olan sorunların şubelere iletilmesi kararlaştırıldı.

Toplantıya; İMO Başkanı Cemal Gökçe, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya ve Cem Oğuz, Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı, Mali Müşavir Ersin Buran, Denetleme Kurulu Başkanı Kemal Şeyhmus Karahan, Kurul Üyeleri; Bayram Elçi, Berrin Çiftçi, Lezgin Aras, Murat Özenir, Cemil Kora, Haluk Selçuk ve İnci Şentuna katıldı.



Onur Kurulu Toplantıları Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Onur Kurulu 6. toplantısını 30 Kasım 2018 günü, 7. Toplantısını 25 Ocak 2019 günü Oda Merkezinde gerçekleştirdi.

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



Şube Başkanları 3. Ortak toplantısı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 46. Çalışma Dönemi 3. Şube Başkanları Ortak Toplantısı 12 Ocak 2019 tarihinde, Ankara'da gerçekleştirildi. Oda Başkanı Cemal Gökçe'nin açılış konuşması ile başlayan toplantıda; tasarruf tedbirlerinin uygulaması ile örgütlenme ve meslek yasası kurultayı ön hazırlık çalışmaları görüşüldü.

Toplantıya; Oda Başkanı Cemal Gökçe, Sekreter Üye Şükrü Erdem, Sayman Üye Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Cem Oğuz, Hüseyin Kaya ve Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcıları Bahattin Sarı, Ceylan Özkul, Dilek Bekiroğlu, Serap Dedeoğlu, Halim Karan, Mali Müşavir Ersin Buran ile Şube Başkanları; Zekeriya Turanbayburt, Selim Tulumtaş, Mustafa Balcı, Hasan Gürkan Yenipazarlı, Gürkan Özcan, Mehmet Albayrak, Adem İlik, Şevket Murat Şenel, Nihat Noyan, Ahmet Tortum, Deniz Kılıç, Selçuk Soysüren (Sayman Üye), Nusret Suna, Hüseyin Kuzu (Sekreter Üye), Kahraman Bulut, Tuncay Arıcan (Sekreter Üye), Süleyman Kamil Akın, Fethi Nazım Obüs, Halil Deveden, Azmi Cihangir Aygün, Hüsnü Gürpınar, Cevat Öncü, Muzaffer Aydın katıldı.



46. Dönem 2. Danışma Kurulu Toplantısı Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 46. Dönem 2. Danışma Kurulu Toplantısı, 1 Aralık 2018 tarihinde, İMO Kongre ve Kültür Merkezi'nde yapıldı.

Danışma Kurulu Toplantısı TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin açılış konuşması ile başladı. Gökçe'nin konuşmasının ardından "Yasalarımız, Yönetmeliklerimiz, Sorunlarımız ve Geleceğimiz" gündemi görüşüldü.

Toplantıya Yönetim Kurulu 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.



genç-İMO 11. Öğrenci Meclisi Toplandı

Genç-İMO 11. Öğrenci Meclisi, 8 Aralık 2018 tarihinde Antalya'da toplandı. İMO Başkanı Cemal Gökçe, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya ve Cem Oğuz, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı ve Ceylan Özkul, Antalya Şube Başkanı Mustafa Balcı, Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi İsmail Selçuk Yılmaz ve 21 şubeden gelen 240 genç-İMO üyesinin katılımıyla gerçekleşen Meclis'te üniversite ve öğrenci sorunları tartışıldı.

Divan seçiminin ardından saygı duruşu ve İstiklal Marşı ile Meclis'in açılışı yapıldı. Açılış konuşmalarını İMO Başkanı Cemal Gökçe, genç-İMO 10. Dönem Konsey Başkanı Onur Aktolun ve İMO Antalya Şube Başkanı Mustafa Balcı yaptı. Üniversite ve Öğrenci sorunlarının tartışıldığı Meclis'te serbest kürsüde 25 öğrenci üye söz aldı. Daha sonra aday konuşmalarına geçildi.

Öğrenci üyelerimizin oylarını kullanması ve genç-İMO 11. Dönem Öğrenci Konsey'inin belirlenmesi ile Meclis tamamlandı. 10 asil, 10 yedek üye adayları arasından 5 asil 5 yedek üye seçimi yapılarak oluşturulan 11. Dönem Öğrenci Konseyine; Ekin Ulaş Barlas, Merve Tanrıku, Fatih Erikçi, Dilan Yılmaz, Melike Yıldırım asil, Erdi Leymun, Gülbin Didar Şahin, Etkin Şimşek, Çağkan Demirel ve Mertcan Yeli yedek üye olarak seçildi.



genç-İMO 11. Konseyi

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası genç-İMO 11. Konseyi ilk toplantısını 20 Ocak 2019 tarihinde, Oda Merkezinde gerçekleştirdi.

Toplantıda, 11. Konseyin Başkanlığına Dilan Yılmaz, sekreter üyeliğine Fatih Erikçi seçildi. 9 Aralık 2018 tarihinde Antalya'da yapılan 11. genç-İMO Öğrenci Meclisi değerlendirildi; 11. konseyin çalışma programının oluşturulması için çalışmalar yapıldı ve konseyin bölgesel çalışmaları için planlamalar yapıldı.

Toplantıya; İMO Başkanı Cemal Gökçe, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı, Dilek Bekiroğlu ve Ceylan Özkul ile 11. Konsey asil üyeleri; Dilan Yılmaz, Fatih Erikçi, Merve Tanrikulu, Melike Yıldırı, Ekin Ulaş Barlas ve yedek üyeleri, Mertcan Yelli, Gülbin Didar Şahin, Etkin Şimşek, Erdi Leymun ve Çağkan Demirel katıldı.



Üniversitelerin İnşaat Mühendisliği Bölüm Başkanları 4. Ortak Toplantısı Yapıldı

Üniversitelerin İnşaat Mühendisliği Bölüm Başkanları 4. Ortak Toplantısı 19 Ocak 2019 tarihinde TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Kongre ve Kültür Merkezinde yapıldı.

İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin açılış konuşması ile başlayan toplantıda; İMO İnşaat Mühendisliği Eğitim Kurulu (İMEK) tarafından hazırlanan anket sonuçları ve "İnşaat Mühendisliği Eğitimi Mevcut Durum Raporu - 2019" değerlendirildi. Bölüm başkanları inşaat mühendisliği eğitimi ile ilgili görüş ve değerlendirmelerini sundu.

Toplantıya, İMO Başkanı Cemal Gökçe, İMO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Cem Oğuz ve Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı, Halim Karan, Dilek Bekiroğlu ve Ceylan Özkul, İMEK Üyeleri Halit Cenan Mertol, Rıza Secer Orkun Keskin, Metin Hüsem, Aynur Şensoy Şorman, Ahmet Ferhat Bingöl, önceki dönem İMEK Başkanı Güney Özcebe, MÜDEK Danışma Kurulu Üyesi Bülent Platin ile çok sayıda üniversiteden İnşaat Mühendisliği Bölüm Başkanı katıldı.



Sempozyum Hazırlıkları Sürüyor

Uluslararası 8. Geoteknik Sempozyumu Düzenleme Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına İstanbul Şubesi tarafından 13-14-15 Kasım 2019 tarihinde İstanbul'da düzenlenecek olan Uluslararası 8. Geoteknik Sempozyumu Düzenleme Kurulu toplantısı 30 Kasım 2018 ve 11 Ocak 2019 tarihlerinde, İstanbul'da yapıldı.

Toplantılara; İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna, Düzenleme Kurulu Başkanı, Prof. Dr. Feyza Çinicioğlu, Düzenleme Kurulu üyeleri Prof. Dr.

Kutay Özaydın, Prof. Dr. Mustafa Laman, Prof. Dr. Recep İyisan, Doç. Dr. Havvanur Kılıç, Doç. Dr. Özer Çinicioğlu, Doç. Dr. Pelin Özener, Doç. Dr. Selman Sağlam, Doç. Dr. Nejan Huvaj Sarıhan, Doç. Dr. Banu İkizler, Dr. Öğr. Üyesi E. Ece Bayat, Dr. Öğr. Üyesi Selçuk Bildik Rezan Bulut ve Hasan Ünal katıldı.



9. Türkiye Deprem Mühendisliği Konferansı Düzenleme Kurulu



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi ve Türkiye Deprem Vakfı Deprem Mühendisliği Komitesi'nin 1-3 Haziran 2020 tarihinde düzenleyeceği 9. Türkiye Deprem Mühendisliği Konferansı'nın düzenleme kurulu toplantısının ikincisi, 10 Aralık 2018 tarihinde İMO İstanbul Şube Karaköy Hizmet Binası'nda yapıldı.

Toplantıda 9. Türkiye Deprem Mühendisliği Konferansı'nın formatı, birinci duyurunun çalışma takvimi, yurtiçi ve yurtdışı çağrılı konuşmacıları ve tema konuları görüşüldü.

Toplantıya İMO Başkanı Cemal Gökçe, İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna, Prof. Dr. Alper İlki, Prof. Dr. Sinan Akkar, Doç. Dr. Murat Serdar Kırçıl, Doç. Dr. Kutay Orakçal, Doç. Dr. Özer Çinicioğlu, Dr. Öğretim Üyesi Gökçe Tönük, Dr. Cüneyt Tüzün, Yönetim Kurulu Yedek Üyemiz Sinem Kolgu, Dr. Korhan Deniz Dalgıç, Ömer Faruk Tatlıcı ve İstanbul Şube Sekreteri Rezan Bulut katıldı.

13. Ulaştırma Kongresi Düzenleme Kurulu



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına İstanbul ve Erzurum Şubesi tarafından 9-10-11 Ekim 2019 tarihinde Erzurum'da yapılacak olan 13. Ulaştırma Kongresi'nin İstanbul'daki düzenleme kurulu üyeleri ile 10 Aralık 2018 tarihinde bir toplantı yapıldı.

İMO İstanbul Şubesi'nde yapılan toplantıda düzenleme kurulu, bilim ve danışma kurulu, çağrılı konuşmacılar, kongre teması ve birinci duyurusu üzerine değer-

lendirmelerde bulunuldu.

Toplantıya İMO Başkanı Cemal Gökçe, İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna, Prof. Dr. Güngör Evren, Prof. Dr. Ergun Gedizlioğlu, İstanbul Şube Yönetim Kurulu Üyesi G. Yaşın Arslanoğlu, Doç. Dr. Ilgın Gökaşar, Dr. Öğr. Üyesi Selim Dünder, Rezan Bulut, Funda Kılınç Suvakçı katıldı.

Uluslararası 10. Beton Kongresi Düzenleme Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına Bursa ve İstanbul Şubeleri tarafından 2-4 Mayıs 2019 tarihinde Bursa'da düzenlenecek olan Uluslararası 10. Beton Kongresi Düzenleme Kurulu toplantısı, 13 Şubat 2019 tarihinde, İMO İstanbul Şubesi'nde yapıldı.

Toplantıda kongreye gelen tam bildirilerin değerlendirilmesi, çağrılı konuşmacılar, sponsorluk konuları ve kongre program taslağı konuları görüşüldü.

Toplantıya Oda 2. Başkanı Cemal Akça, İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna, Prof. Dr. Hulusi Özkul, Prof. Dr. Mehmet Ali Taşdemir, Prof. Dr. Adem Doğan, Prof. Dr. Turan Özturan, Bursa Şube Sayman Üyesi Ayşe Asena Dişbudak, İstanbul Şube Yönetim Kurulu Üyesi E. Fusun Sümer, Doç. Dr. Özkan Şengül, Yrd. Doç. Dr. Ali Mardani Aghabaglou, İstanbul Şube Sekreteri Rezan Bulut, Bursa Şube Sekreter Yardımcısı Ayşegül Özbek, İstanbul Şube Sekreter Yardımcısı Hasan Ünal katıldı.

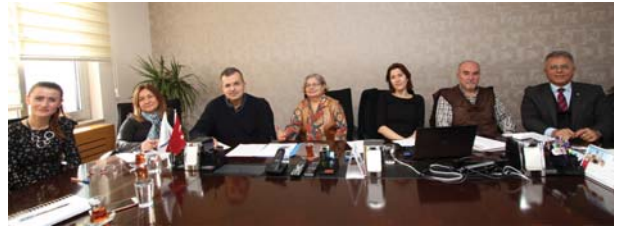


Yapı Denetimi Sempozyumu Yürütme Kurulu

TMMOB adına düzenlenen TMMOB Yapı Denetimi Sempozyumu Yürütme Kurulunun 1. ve 2. toplantısı gerçekleştirildi.

Toplantılarda; yapı denetim sempozyumu program taslağı, sempozyumun tarihi, program taslağı, amacı ve kapsamı görüşüldü.

Toplantılara; TMMOB 2. Başkanı Selçuk Uluata, İMO Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcısı Dilek Bekiroğlu, Şahin Yılmaz (EMO), Leman Ardoğan (MO), Gülsüm Sönmez (TMMOB) ve Sadettin Özkalender (MMO) katıldı.



Oda Kurul ve Komisyonları Faaliyetlerine Devam Ediyor

Geoteknik Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Geoteknik Kurulunun 5., 6. ve 7. toplantılarını yaptı.

Toplantılarda; Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan Zemin ve Temel Etüdü Raporları ve Uygulama Esasları Taslağı değerlendirildi, Kurul'a gelen yazılar görüşüldü, "Geoteknik El Kitabı" ile ilgili çalışmalara devam edildi, zemin ve temel etüdü Birim Fiyatları, İksa Yapıları Projelendirme Ücretleri görüşüldü.

Toplantılara Kurul Başkanı Prof. Dr. Feyza Çinicioğlu, Prof. Dr. Mustafa Laman, Doç. Dr. Banu İkizler, Doç. Dr. Selman Sağlam, Doç. Dr. Utkan Mutman, Dr. Öğr. Üyesi Nejan Huvaj Sarihan, Ozan Dadaşbilge, Orkun Kılıç ve İstanbul Şube Sekreter Yardımcısı Hasan Ünal katıldı.



Asgari Ücret Çalışma Grubu

Yönetim Kurulumuzun 12 Ekim 2018 tarihinde yapılan 12 No.lu toplantısında 3 asıl, 3 yedek üye ile oluşturulan Asgari Ücret Çalışma Grubu ilk toplantısını 1 Aralık 2018 tarihinde Oda Merkezinde yaptı. Toplantıda Çalışma Grubu Başkanlığını İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Raportörlüğünü ise Emine Fusun Sümer üstlendi.



Toplantıda, TMMOB Yönetim Kurulunun belirlediği “Ücretli Çalışan Mühendis, Mimar ve Şehir Plan-
cılarının 2019 Yılında İlk İşe Girişlerinde Baz Alınacak brüt 4500TL lik Asgari Ücretin” ücretli çalışan
inşaat mühendisleri için fiilen uygulanabilmesine yönelik neler yapılabileceği görüşüldü. Konu
hakkında şubelerden görüş istenmesinin Yönetim Kuruluna iletilmesi değerlendirildi.

Toplantıya; Oda Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı, Emi-
ne Füsün Sümer ve yedek üye Ali Osman Doruk katıldı.



Karan kurul üyeleri; Hüseyin Kuzu, Münevver Tetik, Kazım Singil, Ali Osman Doruk, Evren Korkmaz,
Füsün Sümer, Sabri İnce katıldı.

Kamu ve Özel Sektör Çalışanları Komisyonu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Kamu ve Özel Sek-
tör Çalışanları Komisyonu 2. toplantısını 1 Aralık 2018
tarihinde, Oda Genel Merkezi’nde yaptı.

Toplantıda kamu ve özel sektör çalışanlarının özlük
haklarına ilişkin görüş ve öneriler ele alındı.

Toplantıya; İMO Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya,
Genel Sekreter Yardımcıları, Bahaettin Sarı ve Halim



sinin ardından, 46. Dönem çalışmalarında yer alması planlanan konular görüşüldü.

Toplantıya Yönetim Kurulu Üyesi Şükrü Erdem, Genel Sekreter Yardımcısı Dilek Bekiroğlu, Kurul
üyeleri Rifat Akbıyıklı, Emine Füsün Sümer, Haydar Mesut Arslan, Ahmet Evcı ve Soykut Özer katıldı.

İnşaat Yönetimi Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 46. Dönem İnşaat
Yönetimi Kurulu ilk toplantısını 13 Aralık 2018 tarih-
inde Oda Merkezinde gerçekleştirdi.

Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem’in konu-
şmasıyla başlayan toplantıda, Kurulun Başkanlığına Rifat
Akbıyıklı, Raportörlüğüne Emine Füsün Sümer seçildi.

Toplantıda 45. Dönem çalışmalarının değerlendirilme-
sinin ardından, 46. Dönem çalışmalarında yer alması planlanan konular görüşüldü.



Teknik Dergi Editör ve Editör Yardımcıları

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Teknik Dergi Edi-
tör ve Editör Yardımcıları toplantı 7. ve 8. toplantılarını
yaptı. Toplantılarda dergiye gönderilen yazılar değ-
lendirildi.

Toplantıya Kurul Üyeleri Prof. Dr. Tuğrul Tankut, Prof.
Dr. İsmail Aydın, Prof. Dr. Alper İlki, Prof. Dr. İsmail Şa-
hin, Doç. Dr. Özer Çinicioğlu, Doç. Dr. Özkan Şengül,
Doç. Dr. Kutay Orakçal, Prof. Dr. Emre Güranlı, Prof. Dr.
Metin Ger, Ender Arkun katıldı.



Kumcu ile Genel Sekreter Yardımcısı Ceylan Özkul katıldı.

Su ve Enerji Yapıları Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Su ve Enerji Yapıları
Kurulu 3. toplantısını 11 Ocak 2019 tarihinde Oda Mer-
kezinde yaptı. 2. toplantıda belirlenen konularla ilgili
hazırlanan sunumlar ve çalışmalar değerlendirildi.

Toplantıya Kurul üyeleri; Ahmet Göksoy, Ömer Yüksek,
Hasan Yaşar Akyar, Ender Demirel ve Şerife Yurdagül

Afet Riski Altındaki Alanlar ve Kentsel Dönüşüm Komisyonu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 46. Dönem Afet Riski Altındaki Alanlar ve Kentsel Dönüşüm Komisyonu ilk toplantısını 11 Ocak 2019 tarihinde Oda Merkezinde gerçekleştirdi.

Oda Başkanı Cemal Gökçe'nin konuşmasıyla başlayan toplantıda, Komisyonun Başkanlığına Baykal Hancıoğlu, Raportörlüğüne Hıdır Çak seçildi.

Toplantıda 45. Dönem çalışmalarının değerlendirilmesinin ardından, 46. Dönem çalışmalarında yer alması planlanan konular görüşüldü.

Toplantıya Oda Başkanı Cemal Gökçe, Genel Sekreter Yardımcısı Dilek Bekiroğlu, Komisyon üyeleri Zeki Gür, Ufuk Yurtoğulları, Cumali Niğdelioğlu, Hıdır Çak, Baykal Hancıoğlu ve Hasan Alınç katıldı.



Mesleki Değerlendirme Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 46. Çalışma Döneminde faaliyet yürüten Mesleki Değerlendirme Kurulu (MDK) 4. ve 5. toplantılarını yaptı.

Toplantıda uzmanlık alanlarına göre SİM Belgesi ve İTB düzenleme esasları hakkında görüşüldü, şubelerden gelen üye taleplerini içerir dosyaların değerlendirmeleri yapıldı.

Toplantılara İMO Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcısı Serap Dedeoğlu, Kurul üyeleri; Mustafa Çobanoğlu, İsmail Selçuk Yılmaz, Nurgül Atabay, Baykal Hancıoğlu ve Sıdika Gülsun Parlar katıldı.



İnşaat Mühendisliği Eğitim Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İnşaat Mühendisliği Eğitim Kurulu üçüncü toplantısını 13 Aralık 2018, dördüncü toplantısını 22 Şubat 2019 tarihinde Oda Merkezinde yaptı.

Toplantılarda, bölüm başkanları ortak toplantısı programı ve işbölümü yapıldı. İMEK tarafından yapılan anketlere MÜDEK anketinin eklenerek anket içeriği oluşturuldu; 19 Ocak 2019 tarihinde yapılan Bölüm Başkanları Ortak toplantısı değerlendirildi. Kurul tarafından hazırlanan "Mevcut Durum Raporu 2019'un" son haline getirilmesi için görüşmeler yapıldı. Kurul tarafından Bölgesel toplantılar yapılması planlandı.

Toplantılara İMO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı ve Ceylan Özkul; Kurul Başkanı Halit Cenan Mertol, Kurul Raportörü Rıza Secer Orkun Keskin, Kurul Üyeleri; Serap Kahraman, Ahmet Ferhat Bingöl, Aynur Şensoy Şorman ve Metin Hüsem katıldı.



Kadın İnşaat Mühendisleri Komisyonu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Kadın İnşaat Mühendisleri Komisyonu ikinci toplantısını 23 Şubat 2019 tarihinde Oda Merkezinde yaptı.

Toplantıda 8 Mart etkinliklerinin hazırlıkları görüşüldü.

Toplantıya Genel Sekreter Yardımcıları Serap Dedeoğlu ve Dilek Bekiroğlu ile Sinem Kolgu, Sibel Tatar, Rabia Doğan, Ayşegül Bildirici, Zeynep Göksal, Nazlı Gül Araz, Nurhayat Sürmen, Necla Aydıntürk, Fusun Sumer, Canan Oğuz, Esengül Özdemir, Aslı Kahveci, Hazal Canpolat katıldı.





TMH Yayın Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası'nın yayın organı Türkiye Mühendislik Haberleri (TMH) Dergisi Yayın Kurulu 2. ve 3. toplantılarını Oda Merkezinde yaptı.

Toplantıda yayınlanmış olan 498. sayı değerlendirilerek 499. sayının hazırlıkları görüşüldü.

Toplantıya Kurul üyeleri; Hasan Akyar, Mustafa Atmaca, İbrahim Helvacı, Necat Özgür, Recep Bayramoğlu, Ali Aydın ve konuk Emin Özsoy katıldı.



Meslek İçi Eğitim Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Meslek İçi Eğitim Kurulu 3. toplantısını 8 Şubat 2019 tarihinde Oda Merkezinde yaptı.

Toplantıda 46. Dönemde düzenlenecek olan Bölgesel Geoteknik Eğitimi ve Plaxis Eğitim talepleri değerlendirildi. Toplantıda ayrıca, Kurul'a gelen yazılar görüşüldü.

Toplantıya, Genel Sekreter Yardımcısı Ceylan Özkul, Kurul Başkanı Nusret Suna, Raportör Koray Kaş ve Kurul Üyeleri Melek Gözde Hoşafçı ile Sadık Can Girgin katıldı.



Bilirkişilik Kurulu

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Bilirkişilik Kurulu 2. Toplantısını 31 Ocak 2019 tarihinde Oda Merkezi'nde gerçekleştirdi.

Toplantıda, kurula havale edilen yazılara ilişkin görüş ve öneriler sunuldu. Ayrıca "Bilirkişilik Alt Uzmanlık Dallarının Belirlenmesi" ve "İMO Bilirkişilik Yönetmeliği Uygulama Usul ve Esasları"nın hazırlanmasına dair çalışmalar başlandı.

Toplantıya; İMO Yönetim Kurulu Üyesi Bülent Erkul, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı ve Dilek Bekiroğlu, Kurul üyeleri; Canan Oğuz, Erdoğan Balcıoğlu, Salih Karakaş, Süleyman Adanur ve Hasan Hüseyin Tunçdemir katıldı.

TMMOB 45. Dönem 2. Danışma Kurulu Toplantısı Yapıldı

45. Dönem TMMOB 2. Danışma Kurulu Toplantısı 9 Şubat 2019 Cumartesi günü TMMOB Teoman Öztürk Öğrenci Evi ve Sosyal Tesisi'nde gerçekleştirildi.

Toplantı TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz'ın açılış konuşmasıyla başladı. Ardından TMMOB Genel Sekreteri Dersim Gül, TMMOB'nin 1. Danışma Kurulu'ndan bu yana geçen 4 aylık dönemde yapılan çalışmalar konusunda bir sunum yaptı.

Toplantıda İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça ve İMO İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna birer konuşma yaptı.

Toplantıya İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcıları; Bahaettin Sarı, Serap Dedeoğlu, Dilek Bekiroğlu ve Ceylan Özkul ile birçok üyemiz ile TMMOB Yöneticileri ve Danışma Kurulu üyeleri katıldı.

TMMOB Danışma Kurulu'nda İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Yaptığı Konuşma

Sayın Başkan, teşekkür ediyorum. Sabahki açılış konuşmanız için de şahsınıza, birliğinize ve yönetim kurulunuza da teşekkür ediyorum. Gerçekten iyi çalışmalar yapıyorsunuz, önemli çalışmalar yapıyorsunuz; sağ olun.

Ceren Damar kopya çekerken yakaladığı bir öğrencisi tarafından hepinizin bildiği gibi öldürüldü. Hakkı ve hukuku savunuyordu. Kopya çekmeyen öğrencilerin hakkını savunuyordu. Denebilir ki okulda güvenlik açığı varmış Ceren Damar'ın öldürülmesiyle ilgili olarak. Oysa sorun güvenlik açığı sorunu değil. Ceren Damar'ı öldüren öğrenci, okula silahla girmese de bu cinayeti okul dışında yine işlerdi. Öyleyse ülkemizde her şeyi güvenlik tedbirleriyle çözebiliriz anlayışının dışında tartışmak gerekiyor.

İki gün önce Kartal'da çöken, kendi kendisine çöken, herhangi bir depremle karşılaşmadan kendi kendisine çöken ve toplumumuzun enerjisini almak için ilk önce "3 kişi öldü, 1 kişi de yaralı olarak çıkarıldı" açıklaması yapıldı. 7 katlı bir binanın çökmesinin ardından 3 kişinin binadan ölü olarak çıkma şansı yoktur. Sabahleyin haberleri dinlerken 16 kişiye ulaşmıştı ölü sayısı. Değerli meslektaşlarım, değerli arkadaşlarım; bilmenizi isterim ki bu sayı daha da artacak.

Kısa bir süre önce Çorlu'da, teknik ihmaller nedeniyle, denetimsizlik nedeniyle insanlarımızın can ve mal güvenlikleri hiçe sayılmıştır. Bu tren kazasında 25 insanımızı toprağa verdik. Birkaç gün önce de, Ankara-Konya Hızlı Treni çarpışma nedeniyle 9 insanımızı toprağa verdik. Sinyalizasyon sistemi tamamlanmadan bu hattın ulaşımına açılmış olması nedeniyle bu kaza oldu. Bizim ülkemiz de güvenlikçi bir anlayışla birlikte, ne yazık ki, güvenlik sorunu da var. Yani can ve mal güvenliğimizi ortadan kaldıracak olan bir deprem sorunu var, yapı güvenliği sorunu var.

Aynı zamanda insanların sokaklarda yürüdükleri zaman arabaların çarparak öldürdüğü sorunlar da var. İnşaatlarda çalışan insanlarımızın, fabrikalarda ve atölyelerde çalışan insanlarımızın, işçilerimizin ve emekçilerimizin can güvenliği sorunu vardır. Açıkçası her alanda can güvenliği sorunu var. Peki, bir meslek odası olarak değerli arkadaşlarım, bizim yapmamız gereken ne? Bugüne kadar yapmış olduklarımızı, seslerimizi daha da yükselterek, herhangi bir yılgınlığa ve korkuya kapılmadan, özellikle 31 Mart'ta yapılacak olan yerel seçimleri de düşünerek çok daha gür bir sesle kendimizi ifade etmek durumundayız.

Neo liberal politikalar artık yıpranmışlıklarını, tükenmişliklerini, bizim söylediğimiz çerçevede ortaya koyarak, aynı papay yapılaşmada olduğu gibi, başka alanlarda olduğu gibi, kendilerinin yeni politikalar uygulayacaklarını ve geçmişle ilgili bir sorumlulukları olmadığını ifade ediyorlar, etmeye de çalışacaklar. Bu durum sadece Türkiye'nin bir sorunu değil, aynı zamanda dünyadaki tüm iktidarların yaptıkları işlerdir, deformasyonlardır. Mesleğimizle ilgili konularda da böyle yapıyorlar. Can güvenliğiyle ilgili konularda da aynı şekilde davranıyorlar.

Değerli meslektaşlarım, biz İnşaat Mühendisleri Odası olarak kendi meslektaşlarımızın etik, ahlaki ve mesleki bir sorunu varsa gerekli yaptırımların uygulanmasından yana oluruz. Mesleğin derinliği olan bir çerçevede işini yapmıyorsa, o arkadaşımıza da karşıyız. Mesleğimizin teknik ve bilimsel tarafını bir yana bırakarak sadece iş almaya ve iş yapmaya odaklanmasını doğru bulmayız. Eğitimini almadığı, uzmanı olmadığı işleri yapmak için "bana da, bana da" anlayışı çerçevesinde hareket eden diğer meslek gruplarını da doğru bulmayız. Bu noktada uzmanlığımız, bilgimiz, almış olduğumuz eğitim neyi gerektiriyorsa onu yapmak isteyen bir meslek odasıyız. Bu nedenle TMMOB'ye bağlı 24 meslek odamız var ve bu 24 meslek odamızın da farklı farklı uzmanlıkları var. Hepsinin başımızın üzerinde yeri var. Fakat üyelerine hoş görünmek için burada kürsüyü yumruklamanın da bir anlamı yoktur. Bu durum ahlaki değildir, etik değildir, şık değildir. Bu tür anlayış ve alışkanlıkları TMMOB'nin kürsüsünde de katıyen tekrarlamayalım. Bakın ne diyorduk? Biz, inşaat mühendisi meslektaşlarımızın da mesleğimizle ilgili doğru yapmadıkları konulara karşıyız.

Burada söylemem gerekir ki, bir meslek grubunun, yani söz konusu olan meslek grubunun, Türkiye Büyük Millet Meclisinde bulunan bir milletvekilinin eline bir yazı tutuşturup okutmasını da doğru ve şık bulmuyoruz. O milletvekili sadece ilgili odayı temsil etmiyor. Bizleri de temsil ediyor. Üstelik okuduğu yazı da doğru değil, bilimsel değil. Bu durum, Jeoloji Mühendisleri Odası ile bizleri birbirimizden uzaklaştırmaya, konuyu başka yerlerde tartışmaya neden olacak bir girişimdir. Biz de aynı şeyleri yapabiliriz. Bilgisiz, bilgiye ve alınmış olan eğitime denk düşmeyen talepler doğru talepler değil.

Bizim burada ifade ettiklerimiz, geçmişten bu yana meslek büyüklerimizin önümüze koymuş olduklarıyla ilgilidir. Her şeyi yeniden keşfedecek durumumuz yok. Bilimi ve bilgiyi de yeniden keşfedecek durumumuz yok. Dün başkanlar toplantısında ifade ettim, dedim ki: Türkiye'de Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği 1954 yılında kurulmuş. 65 yıllık bir geçmişimiz var. Amerika'nın İnşaat Mühendisleri Odasının 166 yıllık bir geçmişi var. İngiltere İnşaat Mühendisleri Odasının 201 yıllık bir geçmişi var. Fransa İnşaat Mühendisleri Odasının 170 yıllık bir geçmişi var. Değerli meslektaşlarım; bilim ve bilgi nerede ise onu alıp kullanmak



gerekmez mi? Hatta dini öğretiler bile, bilgi nerede ise onu al kullan demiyor mu? Eline tutuşturulan o yazıyı okuyan milletvekili şöyle diyor: “Efendim, Amerikan İnşaat Mühendisleri Odasının yapmış olduğu yönetmeliklerden alınarak Türkiye’de bir yönetmelik yapılmıştır. Avrupa dikkate alınmamış.” Yahu ayıptır. Avrupa’da deprem mi var? Nerede var? İtalya ve Yunanistan’da var. Amerika’nın deprem ve Deprem Mühendisliği konusunda, dünyanın önünde olan bir ülkedir. Kuzey Avrupa’da deprem mi var? Değerli meslektaşlarım; Amerikan Deprem Yönetmeliği bilime ve bilgiye dayalı. Türkiye’deki inşaat mühendisleri de, Türkiye’deki bilim çevreleri de, bilim nerede varsa, mühendisliğin bugüne kadar bilimsel öğelerini kim hazırlamış, ortaya koymuşsa, onu alıp kullanırlar. Bilinen bilim ve bilgiyi yeniden mi yaratacağız? “Şu ülkede yapılmış, onu almıyorum yeniden icat edeceğim” diye bir anlayış var mı? Bu nedenle, elbette ki dünyanın en ileri deprem yönetmeliklerinden birisi olan yönetmeliği inşaat mühendisleri almışlardır ve kullanmışlardır. Dolayısıyla konuyu bu

çerçevede tartışmış olmak gerekmez mi? Ayrıca, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayınlanmış olan “Tasarım Gözetimi ve Denetimi Tebliğini” Cumhurbaşkanına şikayet etmek ne kadar doğru ve etik.

Değerli meslektaşlarım, değerli arkadaşlarım; elbette ki biz kendi aramızda tartışalım. Fakat mecliste yapılan konuşma dahil olmak üzere, basının çeşitli kademelerinde yapılmış olan konuşmalar dahil olmak üzere, sadece ve sadece İnşaat Mühendisleri Odasının adını yazmadan yapmış oldukları açıklamaya ne deniyle biz de, İnşaat Mühendisleri Odası olarak, bir basın açıklaması yaptık. “Popülizm gerek yok” dedik. Çünkü ilgili açıklamalarda deniyor ki: “Türkiye’de yapı denetim kuruluşları yok mu? Bunlar, Türkiye’de yapı denetim hizmetlerini yürüten insanlar değil midir?” diyor. Arkadaşlar Türkiye’de mühendislik dibe vurmuştur. Bugün Türkiye’de mühendislik falan yoktur. Türkiye’de formaliteyi tamamlama vardır. Hiç kimse bana Bayındırlık ve İskan Bakanlığının sadece dosya üzerinden yapı denetçisi belgesi verdiği bir meslek insanının, inşaat mühendisleri de dahil olmak üzere, önüne gelen bir projeyi denetleyebilme yetkisinde, bilgisinde olduğunu söyleyemez. Eğer bugünkü yapı denetim sisteminin doğru bir sistem olduğunu, bilgiye ve etik anlayışa, ahlaka dayalı bir belgelendirme sistemi olduğunu söylüyorsa orada bir popülizm vardır. orada bir faydacılık vardır. Dolayısıyla biz sadece Jeoloji Mühendisleri Odamızın bir açıklaması nedeniyle bu açıklamayı yapmış değiliz. Ama gene de ilgili metinde şunu ifadeyi etmişizdir: “Üzüntüyle bu bildiriye yayımlıyoruz” demişizdir.

Değerli arkadaşlarım, sevgili başkan, affınıza sığınıyorum. Madem ki bir daha söz almayacağım; dün de ifade etmişim: Liberal düzeninin ve liberal insanların bizim alanımıza girerek bizi yönetmelerine ve yönlendirmelerine imkan vermemek gerekiyor. Kendi meslek alanlarımıza, kendi mühendislik alanlarımıza, kendi uzmanlık alanlarımıza mutlaka ve mutlaka sahip çıkmamız lazım. Kemal Taydaş altını çizdi, teşekkür ederim.

3458 sayılı yasa, sadece diplomayı şart gören, başka hiçbir kural tanımayan bu yasa mutlaka ve mutlaka değiştirilmelidir. Şöyle bir noktaya da düşmemek durumundayız;; Biz 3458 sayılı yasanın değiştirilmesini gündeme getirdiğimiz taktirde mevcut iktidar başka şeyler yapacaktır. Arkadaşlar artık mühendislik ve mimarlık alanına yönelik olarak yapılması gereken ne kadar kötülük varsa yapılmıştır. 3458 sayılı yasayı da değiştirebilirler. Belgelenme düzenini, başka kurum ve kuruluşlara verebilirler. Bizim mutlaka ön almamız lazım. Sadece bugünü değil, geleceğe yönelik olarak dünyanın hiçbir yerinde, sadece diplomaya bağlı mühendislik hizmetlerinin yapılmadığını, yapılmaması gerektiğini biliyoruz.

2005 yılında sevgili Soğancı’nın imzasıyla Bayındırlık ve İskan Bakanlığına göndermiş olduğu ve yine bizim “yetkin mühendislik” demiş olduğumuz anlayış çerçevesinde, 3458 sayılı yasa mutlaka değiştirilmelidir. TMMOB’nin de bakanlığa göndermiş olduğu o yasa taslağına bugün itibarıyla sahip çıkmasını ve artık arkadan gitmek değil, ön almak gerektiğinin altını çizmem gerekiyor. Biz kendi düşüncemizi, kendi anlayışımızı, bu yasanın nasıl değişmesi gerektiğini, oradaki öngörülerimizin ne olması gerektiğini mutlaka ve mutlaka ortaya koymak durumundayız.

Aksi halde Kartal’daki o işlenen cinayetle ilgili söylediğimiz gibi İstanbul, Adana, Bursa, Diyarbakır gibi kentlerimiz mezarlığa dönüşecek. Özellikle son zamanlarda ortaya konan imar barışı adı altındaki af konusu; kentlerimiz de bulunan binaların daireleri tabutluğa dönüşecek. Binalarımızı mezarlığa döndürmüş olmanın kötülüğünden kurtarma şansımız yoktur. Güvenli kentlere ve yapılara ihtiyacımız vardır. Sağlam ve deprem güvenliği olan yapıların yapılmasına ihtiyacımız vardır. Bunu biliyoruz, nasıl yapacağımızı da biliyoruz. Yeter ki kendi mesleğimize, kendi bilgimize, TMMOB ve ona bağlı diğer odaların bugüne kadar ortaya koymuş oldukları bilgiye, mühendisliğe ve tekniğe dayalı görüşleri hayata geçirebileyim. Bunu yaparız; bu noktada ön almak durumundayız diyorum, saygılarımı ve sevgilerimi sunuyorum.

13. Ulaştırma Kongresi

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 13. Ulaştırma Kongresi, Yaşanabilir Kentler İçin Kent-Ulaştırma Birlikliğinin Uyumlu Gelişiminin Yönetimi başlığıyla düzenlenecek. Odamız adına İMO Erzurum ve İstanbul Şubelerince düzenlenen Kongre, 10-11-12 Ekim 2019 tarihlerinde Erzurum'da gerçekleştirilecek.

Kongre Sekreterliği tarafından yapılan duyuruda, geride kalan 12 Ulaştırma Kongresi'nin, ülkemizin ulaştırma sorunlarına bilimin ışığında çözüm araştırma anlayışı doğrultusunda ve özellikle akademik çevrelerin artan ilgi ve desteğiyle geliştiği belirtildi. Hem kamu hem de özel kesim uygulamacılarıyla yaşanan verimli bir işbirliğinin son dönemlerde zayıfladığı belirtilen açıklamada, "Oysa kongre amaç ve ilkeleri içinde uygulamacı kuruluşlarla birliktelik büyük önem taşımaktadır. Bu nedenle uygulamacılarla ilişkilerimizi canlandırmak için yeni bir çaba içine girmeyi kararlaştırmış bulunuyoruz. Bu çabalarımızın karşılığını bularak olumlu sonuç vermesini diliyoruz" denildi.

 **TMMOB
İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI**



13. ULAŞTIRMA KONGRESİ

Yaşanabilir Kentler İçin Kent-Ulaştırma
Birlikliğinin Uyumlu Gelişimi

10-11-12 Ekim 2019 / Erzurum

DÜZENLEYEN

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Erzurum Şubesi

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi

Kongre Konuları

Güvenlik

- Altyapı
- Hızın sınırlandırılması ve denetimi
- Yasal düzenlemeler
- Trafik yönetimi
- Eğitim

Amaç ve Hedefler

- İnsan ve toplum mutluluğu
- Ekonomik ve toplumsal kalkınma
- Engelli ve tüm hareket kısıtlı bireylere destek
- Kazaların azaltılması
- Doğa ve çevrenin korunması

İlkeler

- Planlı gelişme
- Sürdürülebilirlik
- Erişebilirlik
- Bütüncül değerlendirme
- Ulaştırma-Arazi kullanımı etkileşimi
- Sosyal ve ekonomik çevre ile uyum

Politika Araçları

- Yasal altyapı
- Yatırımlar
- Halkın kararlara katılımı
- Karar süreçleri
- Sistem yönetimi
- Talep yönetimi
- Akıllı ulaşım sistemleri

İstanbul ve Diğer Büyük Kentlerde Ulaştırma Deneyimleri

- Planlı gelişme
- Sistem bütünlüğü içinde yönetim yeteneği
- Yatırım kararları
- Yatırım ve işletme kararı süreçleri

Günümüzde Öne Çıkan Konular

- Yaya ulaşım hakkı, bu hakkın kullanımı için gerekli yatırım ve düzenlemeler
- Bisiklet kullanımı
- Engelli ve hareket kısıtlı yolculara kolaylıklar
- Akıllı ulaşım sistemleri

Kongre Takvimi

Bildiri özeti gönderilmesi için son gün: 27 Mart 2019

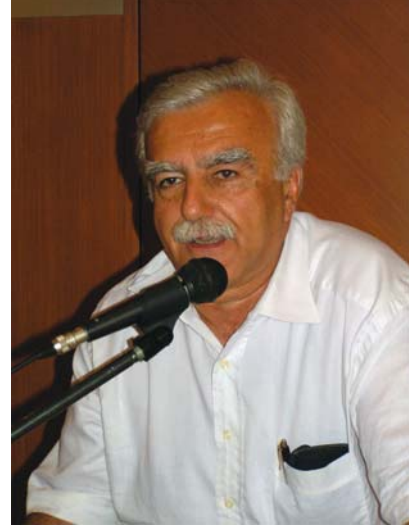
Bildiri özetinin kabulü ile ilgili olumlu/olumsuz kararın bildirilmesi: 30 Nisan 2019

Bildiri tam metninin gönderilmesi için son gün: 19 Haziran 2019

Bildiri tam metninin uygunluğu ile ilgili olumlu/olumsuz kararın bildirilmesi: 31 Temmuz 2019

Hakemlerce önerilen düzeltmeleri yapılmış bildiri tam metninin gönderilmesi için son gün: 28 Ağustos 2019

Hilmi Yüncü



Hilmi Yüncü'yü 1966 yılında ODTÜ'de tanıdım. O dönemlerde sınıflar, öğrenci sayısı 20'yi aşmayacak biçimde, soy adları dikkate alınarak gruplara ayrılırdı. Hilmi 'D Grubu'nda, ben 'A Grubu'nda idim.

İlk zamanlarda ilişkimiz ders aralarında koridorlarda veya kantinde karşılaşmaktan öte gitmemişti. İlerleyen zaman içinde dünyada ve ülkemizde meydana gelen olayların üniversite gençliğini de etkilemesi nedeniyle Hilmi ile yollarımız daha sık kesişir oldu ancak yine de ilişkimiz 1970 yılına kadar göz aşinalığının ötesine geçmedi. Öğrenciliğimizin son yıllarında, bölümde akademisyen olan Dr. Sedat Özkol'un da yönlendirmesi ile bir grup arkadaş, bir-iki yıl sonra, meslek örgütümüz olacak olan TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası'na gidip, gelmeye başladık. Hilmi de o grubun içinde idi. İMO'daki en önemli görevimiz üyelere gönderilecek olan duyuruları zarflara koyup, pullarını yapıştırmaktı. Yapıştırılacak olan pulların ıslaklığını önümüze konan su dolu çay tabaklarından ayarlamayı beceremediğimizden, genellikle yalamak zorunda kalırdık. Görevi tamamladığımızda, pul yalamaktan ötürü ağızlamızda oluşan pası gidermek için yakındaki Mülkiyeliler Birliği Lokali'ne gidip gereğini yapardık.

Bu gelip-gitmeler sırasında Hilmi'yi daha yakından tanıma fırsatını buldum. Ülkesini, insanları seven, onların mutluluğunu ve gönencini kendi çıkarlarından önde tutan bir arkadaşım vardı artık. Engin yurtseverliği ve insan severliğine ek olarak son derece ilkeli bir insandı. Son gününe kadar değerlerinden ve ilkelerinden taviz verdiği hiçbir olaya tanık olmadım. Sorumluluk almaktan kaçınmayan tam bir görev insanı idi. Siyasal Bilgiler Fakültesinde yapılan İMO Genel Kurulu'nda, kendisini işe alan DSI Daire Başkanını, Oda kimlik kartı olmadığı için salona almadığını DSI'li meslekdaşlarımdan dinlemiştim.

Sözünü ettiğim genel kurulu kaybeden sağcı ekibin, 12 mart koşullarından da yararlanarak, seçimi iptal ettirip, yönetimi geri almaları üzerine, yeniden örgütlenip, Oda'ya sahip çıkılması için bir araya gelen 8-10 kişinin içinde Hilmi de vardı. Zaman içinde bu grup giderek genişledi ve daha sonra İMO'nun devrimcilerini, demokratlarını bir araya getiren ve bence efsaneleşen kurum olan "Küçük Kurul"a evrildi. Her mücadelede yer alan Hilmi, Küçük Kurul'un oluşmasında da emeği geçen kuruculardan birisi olmuştu.

Kariyerizmi ve kariyerist olmayı elinin tersiyle iten Hilmi 1970 yılından başlayarak İMO etkinliklerine büyük bir adanmışlıkla katkı koymasına karşın, İMO Yönetim Kurullarına hiç aday olmamış, arkadaşlarının ısrarları sonucunda ancak 1990'lı yıllarda yönetimlerde görev almıştır. İMO içinde kurulan mesleki komisyonlarda çalıştığı gibi TMMOB tarafından oluşturulan odalar arası komisyonlarda da görev almış, İMO'yu temsil etmiştir.

1991 yılında İMO, inşaat mühendisi olan Filistin Devlet Başkanı Yaser Arafat'a "onur üyeliği" verdiğinde, o sıralar Tunus'ta sürgünde bulunan Arafat'a belgesini vermek üzere Tunus'a giden 3 kişiden oluşan İMO heyetinde Hilmi de vardı.

Hilmi iyi bir sosyalist ve demokrat olmanın yanı sıra iyi bir inşaat mühendisi idi. Bilginin hızla eskidiği günümüzde Hilmi, inşaat mühendisliği alanında meydana gelen gelişmeleri yerli ve yabancı yayınlardan izler, mesleki anlamda kendini sürekli olarak geliştirdi. Mesleki yaşantım boyunca zaman zaman karşılaştığım Hilmi ile birlikte çalışmış olan yerli ve yabancı meslektaşların istisnasız tamamı, onun mesleki yetkinliğinden, sorunlara yaklaşımından ve önerilerinden, kısacası "mühendis tavrından" son derece etkilendiklerini söylemişlerdi. Bunun son örneğini Hilmi'yi kaybettiğimiz günden bir kaç gün sonra onu tanımış olan yurt dışında bir kuruluştaki çalışan yabancı yöneticinin "Hilmi'nin kaybı Türkiye inşaat mühendisleri için çok büyük bir kayıp olmuştur" demesinde gördüm. Yabancı yöneticinin söylediklerinde büyük bir gerçeklik payı var. Hilmi yerli-yabancı meslektaşları ile çok sayıda ve çok önemli projelerde görev yapmış "ustad" bir projeci idi. Ben her zaman Hilmi'yi ülkemizin en kaliteli ve en yetkin mühendisleri arasında rahatlıkla ilk %1'e girebilecek birisi olarak gördüm. Hilmi ile birlikte çalışmış olan meslektaşlarımızın bu düşüncemi paylaşacaklarını sanıyorum.

53 yıldır tanıdığım, birlikte mücadele ettiğim, seçkin bir insanı anlatmak çok kolay değil. Ancak yazıyı şöyle bitirmek istiyorum:

Hilmi, doğru bildiğini, düşüncelerini zamanın ruhuna veya esen rüzgâra göre eğip bükmeden kararlı bir biçimde ifade etmekten hiçbir zaman kaçınmamıştır. Mesleki yaşantısında da, demokrasi mücadelesinde de Hilmi ile karşılaşmış, onu tanımış herkesin Hilmi'yi böyle anımsayacağını düşünüyorum.

Özü sözü bir, güvenilir, kararlı, iyi bir mühendis, iyi bir baba, iyi bir eş, iyi bir insan.

Biz onu unutmayacağız.

Umarım İMO da unutmaz.

Özellikle genç meslektaşlarımızın Hilmi abilerini daha yakından tanımalarını ve onu kılavuz edinmelerini çok arzu ederim.

Ali Ağan



Fotoğraf: Mustafa Atmaca



KAYIPLARIMIZ

İnşaat Mühendisleri Odası olarak, aramızdan ayrılan üyelerimizi üzüntüyle bildirir yakınlarına başsağlığı dileriz.



191
Refik Akarun
İTÜ
1929 - 2017



689
O.H.Naşıit Selçuk
İTÜ
1923 - 2018



797
Fahir Demirseren
İTÜ
1921 - 2018



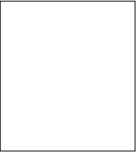
1043
İhsan Ermetin
İTÜ
1930 - 2018



1044 - Mehmet
Palamutoğlu
İTÜ
1928 - 2018



1143
Bilge Özgüner
İTÜ
1921 - 2018



1439 - Ali
Muammer Çağdaş
İTÜ
1919 - 2018



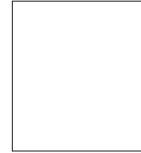
1758
Orhan İskit
Zürih Federal
1922 - 2018



2309 - Mustafa
Kandemir
Yıldız Teknik Üni.
1930 - 2017



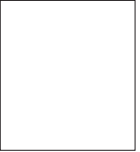
2356
Fuat Almas
İst. Amerikan Kol.
1928 - 2018



2443
Yücel Tanan
Stanford Üni.
1931 - 2018



2585
Fikret Pişkinsoy
İTÜ
1931 - 2018



2651
Vedat Ahmet Şen
İTÜ
1932 - 2017



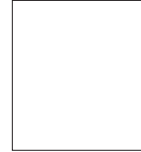
2722
İlhan Naci Emen
İTÜ
1933 - 2018



2784
Teoman Seyhun
İTÜ
1934 - 2018



2806
Ali Ziya Bilgin
İTÜ
1927 - 2018



2860 - Mehmet
Özer Kıcıman
Teksas Üni.
1931 - 2018



2992 - Hikmet
Turgut İçinsel
İTÜ
1934 - 2018



3094
İlhan Arif Şener
İTÜ
1935 - 2018



3328 - Mehmet
Doğan Yalaz
İTÜ
1936 - 2018



3350 - Mustafa
Çetin Pelit
İTÜ
1933 - 2018



3379 - Ahmet
Muhtar Açikkol
Yıldız Teknik Üni.
1937 - 2017



3453
Mustafa Şahin
İTÜ
1934 - 2018



3476 - Osman
Nuri Gençalioğlu
İTÜ
1932 - 2018



3507
Şefik Cofcof
Yıldız Teknik Üni.
1939 - 2018



3550
Bahtiyar Sarıoğlu
İTÜ
1933 - 2018



3555
Atilla Önen
İTÜ
1938 - 2018



3569
İlhami Akyılmaz
İTÜ
1930 - 2018



3586 - M. Uğur
Türkmenoğlu
İTÜ
1935 - 2018



3800
Abdülkadir Çınar
İTÜ
1938 - 2018

KAYIPLARIMIZ

İnşaat Mühendisleri Odası olarak, aramızdan ayrılan üyelerimizi üzüntüyle bildirir yakınlarına başsağlığı dileriz.



3888
Erol Ersoy
İTÜ
1938 - 2018



3976
Alp Arslan Unat
Yıldız Teknik Üni.
1934 - 2018



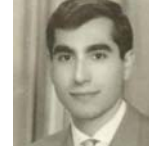
3998
Hayrettin Tekoğlu
İTÜ
1933 - 2018



4006
Metin Kural
İTÜ
1939 - 2017



4046
Sedat Kanık
İTÜ
1939 - 2017



4061
Mehmet Bilgin
İTÜ
1939 - 2018



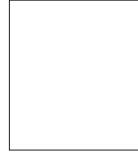
4089
Mehmet Önaşçı
İTÜ
1938 - 2018



4141
Tuncay Orhan
İTÜ
1939 - 2018



4164
Bahri Oğuz
İTÜ
1935 - 2018



4185
Çetiner Çalış
İTÜ
1940 - 2018



4309
Kazım Savaş
İTÜ
1935 - 2018



4531
Abbas Sağıroğlu
İTÜ
1936 - 2018



4608
Şahin Sevin
İTÜ
1936 - 2018



4619
Can Gürses
İTÜ
1939 - 2018



4768
B.Yılmaz Özkirişçi
İTÜ
1934 - 2018



4963
Ali Kukul
İTÜ
1940 - 2018



5071
Yaşar Halit Sipahi
İTÜ
1940 - 2018



5120 - Y. Oktay
Mataracıoğlu
İTÜ
1940 - 2017



5395
Hasan Ünal Atay
Robert Kolej
1935 - 2018



5404 - Mustafa
Haluk Bakkal
İTÜ
1937 - 2018



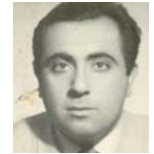
5408
Hasan Ünal
İTÜ
1943 - 2018



5781 - Emin
Şimşek Sargut
Robert Kolej
1939 - 2018



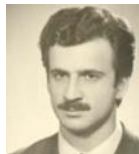
5859
Mustafa Güler
ODTÜ
1946 - 2018



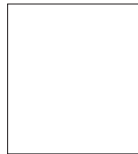
5936
Dursun Özeren
İTÜ
1941 - 2018



6122
Ali Kırık
İTÜ
1944 - 2018



6629
Önder Temeltaş
İTÜ
1943 - 2018



6711
Zafer Akkaya
ODTÜ
1947 - 2018



6733 - Mehmet
Akın Özmen
ODTÜ
1947 - 2019



6936
Hilmi Yüncü
ODTÜ
1948 - 2019



7026
Çevik Onur
Braunschweig Ü.
1938 - 2018



KAYIPLARIMIZ

İnşaat Mühendisleri Odası olarak, aramızdan ayrılan üyelerimizi üzüntüyle bildirir yakınlarına başsağlığı dileriz.



7184
Turgut Gülçat
İTÜ
1947 - 2019



7446
Ömer Faruk Yanar
İDMMA Işık MYO
1945 - 2018



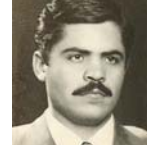
7531
İsmet Yılmaz
İDMMA Işık MYO
1945 - 2018



7593 - Nadir
Gürsen Ünal
Ege Özel Müh. O.
1944 - 2018



7722
Yüksel Soyer
İDMMA Vatan
1948 - 2018



8223
Mustafa Börekçi
İDMMA Yıldız
1948 - 2018



8312
Resul Kurtkaya
İDMMA
1945 - 2018



8387
Hasan Gürsel
AİTİA Zafer MYO
1948 - 2018



8515
Tanju Ayla
İDMMA Işık MYO
1946 - 2018



8756
Ersin Çetek
İDMMA Işık MYO
1948 - 2018



9294
İsmet Şahin
AİTİA Zafer MYO
1942 - 2018



9704
Halil Çelik
İDMMA Işık MYO
1945 - 2017



9779 - Hüseyin
Ertan Dursun
İDMMA Işık MYO
1948 - 2017



9863
Ükkaşe Kaplan
AİTİA Zafer MYO
1945 - 2018



10209
İsmet Kızılağaç
Elazığ DMMA
1949 - 2018



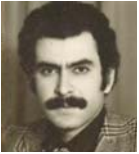
10271
Recep Okatan
ADMMA Yükseliş
1927 - 2018



10333
Nurettin Yücel
ADMMA Yükseliş
1949 - 2018



10365
Orhan Özbay
ADMMA Yükseliş
1942 - 2018



10697
Temel Sağman
İDMMA Galatasaray
1948 - 2018



10726
Şükrü Altındemir
İDMMA Kadıköy
1945 - 2018



11513
Kadir Tuncay
Ankara DMMA
1948 - 2017



11581
Mustafa Akar
Ege Üniversitesi
1950 - 2018



13882 - Muzaffer
Karagülle
Ankara DMMA
1951 - 2017



15768
Veli Ünal
İDMMA Işık MYO
1947 - 2017



16443
Ali Hikmet Halıcı
İDMMA Galatasaray
1947 - 2017



23598
Necati Topcu
İDMMA Vatan
1952 - 2017



26470 - Hüseyin
Taner Öztekin
KTÜ
1956 - 2017



29731
Kadir İshakoğlu
İTÜ
1957 - 2017



31103
Recai Tüylü
Dokuz Eylül Üni.
1957 - 2017



38373
Şerif Şenay
İTÜ
1962 - 2017



**ADANA
ENTEGRE SAĞLIK**

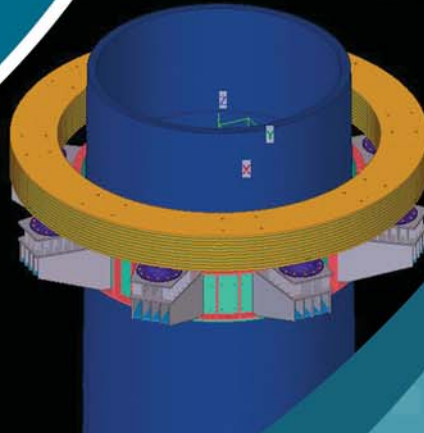
ENR2017 Dünya'nın en büyük
sismik izolatörlü yapısı

**İZMİR
MAHAL BOMONTİ**

Sismik enerji sönmüleyicili
İzmir'in en yüksek yapısı



**LÜLEBURGAZ
ARITMA TESİSİ**



**TÜPRAŞ ALİAĞA RAFİNERİSİ
TMD SİSTEMİ İLE GÜÇLENDİRME PROJESİ**

HDRB ile yapılan ilk TMD tasarımı



ÜLKER

Mühendislik Müşavirlik
Consulting Engineers

KURULUŞ : 1988

ÜLKER MÜHENDİSLİK MÜŞAVİRLİK
İNŞAAT ve SANAYİ TİC. LTD. ŞTİ.

Şemsettin Günaltay Cad. Gökay Sokak
No: 12 (Köşk) 34738 Erenköy - İstanbul
Tel: (0216) 368 75 41 3628 75 42 - 356 66 49
Fax: (0216) 363 22 07
E-mail: info@ulkermuhendislik.com.tr

www.ulkermuhendislik.com.tr

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.

