



TMMOB  
İnşaat Mühendisleri Odası

# 46. Dönem Raporlar, Görüşler, Değerlendirmeler 2018-2020

3-4-5 Nisan 2020  
Ankara



**TMMOB**

**İnşaat Mühendisleri Odası**

Necatibey Cad. No: 57 Kızılay / Ankara

Tel: 0.312.294 30 00 - Faks: 294 30 88

E-posta: imo@imo.org.tr - www.imo.org.tr

**Baskı**

LOTUS LIFE AJANS Rek.Tan.Bas.Yay.Org.Amb.İth.İhr.San.ve Tic.Ltd.Şti.

Şehit Cevdet Özdemir Mh. Sokullu Cd. Perçem Sk. No: 9/A Çankaya

Tel: 0312 433 23 10 (pbx) Faks: 0312 434 03 56 / info@lotusajans.com www.lotusajans.com

# İçindekiler

Sunuş.....	9
------------	---

## **Basın Açıklamaları**

23 Nisan 1920'nin İşçi Bugünü de Aydınlatacaktır!! 23 Nisan 2018.....	13
Köy Enstitüleri'ni Unutmayalım!! 23 Nisan 2018.....	14
1 Mayıs! 1 Mayıs 2018.....	14
5 Haziran Dünya Çevre Günü'nde Uyarıyoruz, Çevre Sorunları Giderek Büyüyor! 5 Haziran 2018.....	14
Hazırlanacak Olan Yeni Yapı Ruhsatları ile Mühendis ve Mimarlar İmar Sürecinden Dışlanıyor !!! 7 Haziran 2018.....	16
İmar Affı ile İlgili Olarak Yapı Kayıt Belgesi Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Açıklandı! Yapıların Deprem Güvenliği Yapı Sahibinin Beyanına Bırakılıyor! 8 Haziran 2018.....	17
25. Yılında Sivas'ta Katledilenleri Saygıyla Anıyoruz 2 Temmuz 2018.....	18
Felaketlerin Nedeni Doğa Olayları Değil, Mühendislik Bilgi ve Birikiminin Günlük Ticarete Teslim Edilmesidir! 9 Temmuz 2018.....	19
15 Temmuz Darbe Girişiminden Ders Aldık mı? 15 Temmuz 2018.....	20
Terörü Lanetliyoruz! 2 Ağustos 2018.....	21
Sel Sadece Ordu'yu Değil, Tüm Kentlerimizi Vuruyor! 9 Ağustos 2018.....	22
İMO: 17 Ağustos Depreminin 19. Yılında Depreme Hazır mıyız? 14 Ağustos 2018.....	23
30 Ağustos 1922 Tarihi Emperyalist İşgale Karşı Verilen Büyük Bir Mücadelenin Tarihidir 29 Ağustos 2018.....	30
1 Eylül Dünya Barış Günü Kutlu Olsun 1 Eylül 2018.....	31
25 Kişinin Yaşamını Yitirdiği Çorlu Tren Kazasına İlişkin İnceleme ve Değerlendirme Raporu Açıklandı 5 Eylül 2018.....	32
12 Eylül! 12 Eylül 2018.....	33
3. Havalimanında Neler Oluyor! 18 Eylül 2018.....	34
Cumhuriyeti Anlamak! 29 Ekim 2018.....	35
Mustafa Kemal, Bağımsızlık ve Özgürlük Mücadelesinin Önderi, Türkiye Cumhuriyeti Devletinin Kurucusudur 10 Kasım 2018.....	36
Kadınların Eşitlik ve Özgürlük Mücadelesini ve Bu Mücadele Yolunda Sürdürdüğü Dayanışmayı Selamlıyoruz 25 Kasım 2018.....	36
İnşaatlarda İşçi Ölümleri Kader Olmaktan Çıkarılmalıdır! 29 Kasım 2018.....	38
Değişen Bir Şey Yok! Geliyorum Diyen Bir Tren Kazası Daha (!) Ankara... 13 Aralık 2018.....	38
19 Aralık İnşaat Mühendisleri Gününüz Kutlu Olsun 19 Aralık 2018.....	39

# İçindekiler

TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası'nın Yanıltıcı ve Popülist Açıklamalar Yapmasını Bilim, Bilgi ve Mesleğimiz Adına Üzüntüyle Karşılıyoruz! <i>16 Ocak 2019</i> .....	41
İMO Kadın Üyeleri Olarak Örgütlülüğümüzün Verdiği Güçle Bir Aradayız! <i>7 Mart 2019</i> .....	43
Marmaray Projesinin Halkalı-Gebze Demiryolu Ulaşım Hattı Hazır Değilse Hizmete Açılmamalıdır! <i>10 Mart 2019</i> .....	44
TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin 31 Mart 2019 Tarihinde Yapılacak Olan Yerel Seçimlerle İlgili Açıklaması <i>28 Mart 2019</i> .....	45
1 Mayıs; Birlik, Mücadele ve Dayanışma Günüdür <i>1 Mayıs 2019</i> .....	48
Hukuk ve Demokrasi İktidar Siyasetinin İki Dudağı Arasına Teslim Edilmiştir <i>8 Mayıs 2019</i> .....	48
Yurt Dışında Çalışan Meslektaşlarımızın Can Güvenliği Sağlanmalıdır! <i>15 Mayıs 2019</i> .....	49
Bağımsızlık ve Kurtuluş Savaşımızın Başlangıcı Olan 19 Mayıs 1919'un 100. Yılı Kutlu Olsun <i>17 Mayıs 2019</i> .....	49
Bu Seçim; Demokrasi, Barış, Adalet, Hak ve Hukukun Seçimidir... <i>20 Haziran 2019</i> ...	51
2 Temmuz Sivas Katliamını Unutmuyoruz! <i>2 Temmuz 2019</i> .....	53
17 Ağustos 1999 Gölcük Merkezli Deprem'in 20. Yılında Yapı Stokumuz Güvenli mi? <i>17 Ağustos 2019</i> .....	54
Kaz Dağları'nda Altın Madeni Aranması İçin Binlerce Ağacın Kesilmesine Son Verilmeli; Havayı, Suyu ve Toprağı Kirleterek İnsan Yaşamını Riske Sokacak Olan Çalışmalar Derhal Durdurulmalıdır <i>20 Ağustos 2019</i> .....	64
Görevden Alınan Diyarbakır, Van ve Mardin Belediye Başkanları Görevlerine İade Edilmelidir <i>21 Ağustos 2019</i> .....	65
30 Ağustos Zafer Bayramı Kutlu Olsun! <i>29 Ağustos 2019</i> .....	66
1 Eylül Dünya Barış Günü Nedeniyle Savaşa Değil Barışa Çağrı Yapalım... İrkçiliğe, Mezhepçiliğe ve Her Türlü Ayrımcılığa Karşı Çıkalım... <i>1 Eylül 2019</i> .....	68
19 Eylül Mühendis, Mimar ve Şehir Plancıları Dayanışma Günü Kutlu Olsun! <i>19 Eylül 2019</i> .....	68
Avrupa Hareketlilik Haftası ve Otomobilsiz Kent Günü <i>21 Eylül 2019</i> .....	70
Yıllarca Yapı Stokumuz Alarm Veriyor, Kamu Yapılarımız Güvenli Değil Dedik Durduk! İnanmak İstemediler! <i>29 Eylül 2019</i> .....	70
Van Depreminin 8. Yılında Güvenli Yapı Üretiminin Neresindeyiz? <i>23 Ekim 2019</i> .....	71
Cumhuriyet Bayramınının 96. Yılı Kutlu Olsun <i>29 Ekim 2019</i> .....	72
Ülkemizin ve Cumhuriyetimizin Kurucu Önderi Mustafa Kemal Atatürk'ü aramızdan ayrılışının 81. yılında saygıyla ve sevgiyle anıyoruz... <i>10 Kasım 2019</i> .....	73
12 Kasım 1999 Düzce Depreminin 20. Yılında Acılarımızı Unutmadık! <i>12 Kasım 2019</i> .....	73

# İçindekiler

Gaziantep'te Cami İnşaatı İskelesinin Çökmesi Sonucu Bir Meslektaşımız Göçük Altında Kaldı 15 Kasım 2019 .....	75
Ülkemizde Her An Her Yerde Bir Kazaya Kurban Gitmeniz Mümkün!!! 17 Kasım 2019 .....	75
Kadınların Eşitlik Mücadelesini ve Bu Uğurda Sürdüğü Mücadeleyi Daha da Yükseltme Kararlılığı ile Kadın Dayanışmasını Selamlıyoruz 25 Kasım 2019 .....	76
İstanbul Kanal Projesi Neden Yapılmamalıdır? 11 Aralık 2019 .....	77
19 Aralık İnşaat Mühendisleri Gününüz Kutlu Olsun 19 Aralık 2019 .....	79
Deprem... 24 Ocak 2020 .....	80
Deprem Bir Doğa Olayıdır. Asıl Sorun, Depreme Dayanıklı Yapıların Üretilmemesidir. Yapı Stokumuz Depreme Dayanıklı Değildir... 25 Ocak 2020 .....	81
Ülkemizin En Temel Sorunu Fay Hatları Değil Yapı Stokunun Depreme Dayanıklı Olmamasıdır! 27 Ocak 2020 .....	82
İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Şube Genel Kurulu Öncesi Üyelere Göndermiş Olduğu Açıklama 20 Şubat 2020 .....	83
Bölgemizin Savaşa Değil Barışa İhtiyacı Var. Emperyalist Sömürücü Güçler Derhal Bölgemizi Terk Etmelidirler 28 Şubat 2020 .....	85
Tüm Kadınları ve Kadın Meslektaşlarımızı Dayanışma Ruhuyla Selamlıyoruz 7 Mart 2020 .....	85
Koronavirüsü (COVID - 19) ve İnşaat Sektörü 20 Mart 2020 .....	87
Korona Virüsünden Korunmak Önemlidir. Fakat İnsanın Bağışıklık Sistemini Güçlü Tutacak Olan Asgari Beslenme ve Geçim Koşullarının Sağlanması da Önemlidir 31 Mart 2020 .....	89

## **Basın Kuruluşlarına Yapılan Açıklamalar** .....

95

## **Etkinlik ve Çeşitli Toplantılarda Yapılan Konuşmalar**

Beton İzmir 2018 Fuarı 25 Nisan 2018 .....	117
Kıyı ve Deniz Mühendisliği Çalıştayı 4 Mayıs 2018 .....	119
Prof. Dr. Feyza Çinicioğlu Onuruna Teoriden Uygulamaya Geoteknik Mühendisliği Sempozyumu 10 Mayıs 2018 .....	121
İMO 46. Dönem 1. Danışma Kurulu Toplantısı 12 Mayıs 2018 .....	123
Balkan Mühendislik Forumu (Sofya) 21 Mayıs 2018 .....	128
Akdeniz Ülkeleri İnşaat Mühendisleri Birliği 'Mühendislik Eğitimi ve Bilimsel Araştırmanın Önemi' Konulu Konferans (Lübnan) 8 Eylül 2018 .....	131

# İçindekiler

Örgütlenme ve Meslek Yasası Çalıştayı (Uşak) 22 Eylül 2018 .....	139
Örgütlenme ve Meslek Yasası Çalıştayı (Konya) 27 Eylül 2018 .....	142
9. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu 1 Kasım 2018 .....	144
Uluslararası Ekonomi ve İklim Değişikliği Toplantısı (Atina) 7 Kasım 2018 .....	146
İMO 46. Dönem 2. Danışma Kurulu Toplantısı 1 Aralık 2018 .....	152
Üniversite Bölüm Başkanları Toplantısı 19 Ocak 2019 .....	155
Ulaştırma Politikaları Çalıştayı (Bursa) 26 Ocak 2019 .....	159
TMMOB 2. Danışma Kurulu Toplantısı 9 Şubat 2019 .....	164
Kentsel Altyapı Çalıştayı (Antalya) 22 Şubat 2019 .....	166
Ulaştırma Politikaları Çalıştayı (İstanbul) 2 Mart 2019 .....	168
Ulaştırma Politikaları Çalıştayı (Samsun) 23 Mart 2019 .....	173
Deprem ve Yapı Denetim Çalıştayı (Hatay) 6 Nisan 2019 .....	177
Deprem ve Yapı Denetim Çalıştayı (Muğla) 20 Nisan 2019 .....	182
10. Beton Kongresi 2 Mayıs 2019 .....	193
Ulaştırma Politikaları Çalıştayı (Eskişehir) 11 Mayıs 2019 .....	196
İstanbul Barosu Tarafından Düzenlenen Demokrasi İçin Dayanışma Nöbeti 22 Mayıs 2019 .....	203
Lizbon 2019 İnşaat Mühendisliği Zirvesi (Cemal Gökçe) 24 Eylül 2019 .....	204
Lizbon 2019 İnşaat Mühendisliği Zirvesi (Hüseyin Kaya) 24 Eylül 2019 .....	209
Ulusal 7. Yapı Mekaniği Laboratuvarları Çalıştayı 4 Ekim 2019 .....	212
13. Ulaştırma Kongresi 10 Ekim 2019 .....	214
8. Çelik Yapılar Sempozyumu 24 Ekim 2019 .....	219
4. Köprüler ve Viyadükler Sempozyumu 1 Kasım 2019 .....	221
Kentsel Su Hizmetleri Konferansı 8 Kasım 2019 .....	223
Kentsel Su Hizmetleri Konferansı (Ahmet Göksoy) 8 Kasım 2019 .....	225
İMO 46. Dönem 3. Danışma Kurulu Toplantısı 9 Kasım 2019 .....	226
Uluslararası 8. Goteknik Sempozyumu 13 Kasım 2019 .....	234
Bilirkişilik Paneli 27 Kasım 2019 .....	237
genç-İMO 12. Öğrenci Meclisi 30 Kasım 2019 .....	240
İMO İnşaat Yönetimi Panel-Forumu 7 Aralık 2019 .....	243
İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Genel Kurulu 22 Şubat 2019 .....	246
Bilim, Teknoloji, Mesleğimiz ve Demokrasi Mücadelesinde Harun Karadeniz'i Anlama ve Anma Etkinliği 7 Mart 2020 .....	249

# İçindekiler

## **Değerlendirmeler, görüşler, raporlar**

7143 Sayılı Vergi ve Diğer Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılması ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun hakkında Görüş 16 Mayıs 2018 .....	255
İstanbul Sütlüçü'de Çöken Bina ile İlgili Ön Teknik Değerlendirme Raporu 1 Ağustos 2018 .....	256
Çorlu Tren Kazası İnceleme ve Değerlendirme Raporu 15 Ağustos 2018.....	263
Şantiye Şefliği Görevlendirmesi Hakkındaki Görüş 26 Eylül 2018 .....	280
Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği Kapsamında Yapılacak Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Hizmetlerine Dair Tebliğ Taslağına Dair Görüş 1 Ekim 2018 .....	281
Polatlı Belediyesince Tahsil Edilen Mühendislik Çalışma Ruhsat Harcı Hakkında Görüş 5 Kasım 2018 .....	289
Riskli Yapıların Tespit Edilmesine İlişkin Esaslar Taslağı Hakkında Görüş 12 Aralık 2018.....	290
Zemin ve Temel Etüt Raporları Format ve Uygulama Esasları Taslağı Hakkında Görüş 14 Aralık 2018.....	294
Sığınak ve Ulusal Erken Uyarı Çalışmayı Taslak Sonuç Raporu Hakkında Görüş 5 Nisan 2019.....	299
Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum'a Gönderilen Görüş 10 Mayıs 2019.....	301
Bilirkişilik Hakkında Görüş 28 Mayıs 2019.....	306
Ruhsatlardan İmzaların Kaldırılması Hakkında Görüş 30 Temmuz 2019.....	309
Bisiklet Yolları Yönetmeliği Taslağı Hakkında Görüş 2 Ekim 2019 .....	312
"Gönlünüzden Geçen Ulus Nasıl Olmalı?" Projesi ile İlgili Görüş 10 Ekim 2019.....	322
Bazı Mesleki Faaliyetlerin Kontrolü ve Takibi Hakkında Görüş 5 Aralık 2019 .....	323
Önlisans ve Lisans Diploma Programlarının Yeniden İsimlendirilmesi ve Sınıflandırılması Çalışması Hakkındaki Görüş 18 Aralık 2019.....	326
Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelik Taslağı Hakkında Görüş ve Değerlendirmesi .....	328
Yapı Müteahhitlerinin Sınıflandırılması ve Kayıtlarının Tutulması Hakkında Yönetmelik Taslağı Hakkında Görüş .....	333
Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği'ne Dair Görüş .....	335
Coğrafi Bilgi Sistemleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi'ne Dair Görüş .....	337

<b><u>Basında İMO</u></b> .....	341
---------------------------------	-----



# Sunuş

Değerli meslektaşlarımız,

Odamız, her çalışma döneminde yüzlerce farklı konuda rapor hazırlamakta, görüş oluşturmakta ve değerlendirmeler yapmaktadır. “Değerlendirmeler, Görüşler, Raporlar” kitabı, Çalışma Raporu’nun eki olarak, Odamızın mesleki-teknik-politik yaklaşımını bir kitap olarak düzenleyip delegasyona iletmenin yararına inanıyoruz.

Basın açıklamaları, değerlendirme metinleri ve hazırlanmış olan raporlar, Odamızın görüş ve eğilimlerini yansıtmakta, meslek ve ülke sorunlarına ilişkin yönetim kurulunun köşe taşları olarak ortaya konulmaktadır.

Odamız 46. Dönemde, mesleğimizin doğrudan ilgi alanına giren konularda, bilimsel gerçeklere ve toplum yararına uygun açıklama ve değerlendirmelere büyük önem vermiştir. Kamu yararını her zaman çalışmalarının önüne koymuştur. Kaçak ve güvenli olmayan yapılaşmaya karşı her koşulda karşı çıkmıştır. Adına büyük projeler denilen ve kaynaklarımızı haksız bir şekilde tüketen yatırımlara yönelik değerlendirmelerde bulunulmuştur. Bu kapsamda kamusal değerlerin ulusal/uluslararası sermayeye peşkeş çekilerek ekonomik krize bir yanılla çağrı yapılmıştır. Yeşil alanların, orman ve su havzalarının imara açılması; kent içi ve kentler arası ulaşım alanındaki yanlış yatırımlar ülke insanımızı sürekli olarak borç öder noktasına getirmiştir.

Ayrıca mühendislerin işsizlik ve düşük ücretlere mahkûm edilerek haksız rekabete itilmeleri, mühendislik hizmetlerini olumsuz olarak etkilemiştir. Mühendislik eğitiminde yaşanan sorunlar ve mühendislik uygulamalarındaki nitelik kaybı; kentlerin deprem tehlikesi ile daha fazla karşı karşıya kalmasının bir nedeni olarak önümüze dikilmiştir. Yine toplumsal yaşamın deprem ve diğer doğa olaylarının yaratacağı tehlikelere karşı düzenlenmemesi önemli bir sorun olarak gündemdeki yerini korumaktadır. Kentsel dönüşüm projelerinin deprem tehlikesiyle meşrulaştırılması; mesleki konularla ilgili olarak meslek odalarının devre dışı bırakılması gibi başlıklar, meslek alanımızın başlıca sorunları arasında yer almıştır. Odamız tüm bu başlıklara yönelik olarak sadece eleştirmekle kalmamış, aynı zamanda çözüm önerileri de sunmuştur.

Elbette meslek alanında yaşadığımız sorunların pek çoğu ülkenin ekonomik, siyasal ve sosyal koşullarıyla doğrudan ilgilidir.

Bu sorunlara ve konulara yönelik olarak yazılı ve görsel medyada yapılmış olan açıklamalar bu kitapta sizlerle paylaşılmıştır.

İnanıyoruz ki “Değerlendirmeler, Görüşler, Raporlar” kitabı, İMO’nun kamu yararını öne alan çalışmalarının bir ifadesi olarak kurumsal hafızasına önemli bir katkı sağlayıp geleceğe ışık tutacaktır.

Saygılarımızla.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**46. Dönem Yönetim Kurulu**



# Basın Açıklamaları





# Basın Açıklamaları

## 23 Nisan 1920'nin Işığı Bugünü de Aydınlatacaktır!!

23 Nisan 2018

30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Antlaşması ile Osmanlı topraklarının işgal edilmesinin önü açılmış, devlet teslim olma noktasına gelmiştir.

Tek adam yönetimi ve onun güdümünde bulunan "Saltanat Şurası" iflas etmiştir.

Bağımsızlığa ulaşmanın tek yolu halk iradesine bağlı bir düzenin kurulmasında yatmaktadır. Bu amaçla 23 Nisan 1920 tarihinde Mustafa Kemal önderliğinde TBMM kurulmuştur.

Bağımsızlık savaşının kazanılıp Cumhuriyetin kurulmasıyla 23 Nisan ilk defa 1924 yılında bayram olarak kutlanmıştır. Ayrıca 23 Nisan'ın "Ulusal Egemenlik ve Çocuk Bayramı" olarak kutlanması 23 Nisan 1929 tarihidir.

23 Nisan Bayramı bugün 40'tan fazla ülkenin katılımıyla uluslararası bir çocuk şenliğine dönüşmüştür. Dünyada çocuklarına hediye edilen ve bu bayramı tüm dünya ile paylaşan bir ülke olmayı önemli buluyoruz. Bu nedenle;

23 Nisan; barıştır, demokrasidir, aydınlık bir geleceğin adıdır.

23 Nisan; halk egemenliğinin tek adamdan, halkın temsilcilerine geçtiği bir gündür.

23 Nisan; her yanı işgal edilmiş olan ülkemizin geleceğinin halkın iradesine bırakıldığı ve demokrasinin işletildiği bir gündür.

23 Nisan; "hattı savunma yok, sathı savunma vardır. Bu sathı tüm vatandır" denilen ve yediden yetmişe herkesin katıldığı bağımsızlık ve özgürlük savaşının tüm dünyaya duyurulduğu bir gündür.

23 Nisan; yokluklar ve zorluklar içerisinde bir halkın gösterdiği birlik ve dayanışma gününün adıdır.

23 Nisan; aynı zamanda ülkemizde kurulmak istenen "Tekçi" rejime karşı "demokrasiyi, barışı, özgürlüğü, adaleti ve laik Cumhuriyet'e" sahip çıkmanın adıdır.

Kutlu olsun.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

**Cemal Gökçe**

## **Köy Enstitüleri'ni Unutmayalım!!**

23 Nisan 2018

17 Nisan 1940 tarihinde Köy Enstitüleri kuruldu. Sadece öğretmen yetiştiren kurumlar olarak kalmadı. "Eğitim üretim içindir" ilkesiyle çalışmalarını sürdürdü. İnsanlarımızın kul olmaktan çıkarılarak "yurttaş" olmaları gerektiğini topluma aşıladı.

Bulunduğu çevreyi araştıran, geliştiren ve çevrenin kalkınmasını da ilke edinen kurumlar oldu. Bu amaca uygun toplumsal, kültürel ve ekonomik kalkınmaya katkı sağlayacak öğretmenleri yetiştirdi.

Ezberci, kurs ve sınav merkezli olan bir eğitim ve öğretim sistemini değil, öğrenci merkezli bir sistemi benimsedi. Yapararak ve yaşayarak insanı yoğuran bir eğitim sistemini ilke edindi.

Yönetici-öğretici-öğrenci üçlüsünün ortak katkı ve kararlarıyla yönetildi.

"Köylü eğitilmeden, işçiye iş verilmeden, köyde yaşayan herkesin toprağı olmadan demokrasi gelmez" ilkesiyle çalışmalarını sürdürdü. Gerçek demokrasinin sadece sandıklara kağıt atmak olmadığını yüksek sesle duyurdu.

Köy Enstitüsü; Kurtuluş savaşının ve 23 Nisan'ın bağımsızlıkçı, ilerici, demokrat ve aydınlanmacı geleneğine sahip çıkarak, "toplumcu" eğitim felsefesini daha da ileriye taşımanın adımıdır.

Bu addan başta büyük toprak ağaları olmak üzere korktular, kapattılar.

Köy Enstitüleri'nin 78. kuruluş yıl dönümü olan 17 Nisan nedeniyle başta Milli Eğitim Bakanı Hasan Ali Yücel ve Köy Enstitüleri Genel Müdürü İsmail Hakkı Tonguç olmak üzere; taş üstüne sayısız taş koyan "Köy Enstitüsü çıkışlılarını ve bu anlayışı sürdüren eğitim emekçilerini sevgi ve saygıyla anıyorum.

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## **1 Mayıs!**

1 Mayıs 2018

Birlik, mücadele ve dayanışma günüdür.

Karamsarlığın, yılgınlığın ve tüm korkuların yüreğimizden sökülüp atıldığı hak arama gündür.

Kutlu olsun.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## **5 Haziran Dünya Çevre Günü'nde Uyarıyoruz, Çevre Sorunları Giderek Büyüyor!**

5 Haziran 2018

Stockholm'de 1972 yılında toplanan, Birleşmiş Milletler Çevre ve İnsan Konferansı'nda çevre sorunları ele alındı. Temiz ve sağlıklı bir çevrede yaşamın temel bir insan hakkı olduğu kararıyla 5 Haziran, "Dünya Çevre Günü" olarak ilan edildi. Her yıl Birleşmiş Milletlere üye olan ülke-

lerde 5 Haziran, Dünya Çevre Günü olarak kutlanmaktadır.

Kalkınma, kentleşme ve sanayileşme politikalarının doğurduğu çevresel sorunlara dikkat çekebilmek amacıyla gündeme gelen Dünya Çevre Günü, aradan geçen uzun yıllara rağmen amacına ulaşabilmiş değildir.

Bugün, dünyanın çeşitli yerlerinde sürdürülen savaş ve yaşadığımız depremler, sel ve su baskınları da birer çevre kirleticisi olarak karşımıza çıkmaktadır. Savaşların yanı sıra; nükleer santrallerle birlikte termik santraller ve kimyasal atıklar da kentlerimizi kirletmektedir. Yeşil alanların yok edilerek tarım ve orman alanlarının yapılaşmaya açılması da doğal yapıyı bozarak kentlerimizi ve çevremizi kirleten etkenler olarak karşımıza çıkmaktadır.

Doğal çevrenin ve yaşam alanlarımızın bozulması ve kirlenmesi dünyada bulunan bütün ülkelerin sorunudur. Dünyanın herhangi bir yerinde ortaya çıkan ekolojik bozulma başka ülkeleri de etkilemektedir. Bu nedenle nerede yaşarsak yaşayalım çevre kirlenmesi günlük yaşamı etkileyen bir olaydır.

Sanayileşmenin gelişmesiyle birlikte, kırsal alanda ve köylerde yaşayan insanlar buldukları yerleri terk ederek kentsel alanlara göç ettiler. Bu nedenle kent nüfusu önemli ölçüde arttı. Sanayileşme, nüfus artışı ve motorlu kara taşıtlarının ortaya çıkardığı sorunlara karşı yeterli önlemler alınmadığı için yeni çevre sorunları ortaya çıktı. Bu sorunların en önemlisi çevre kirlenmesidir. Su, hava ve toprak kirlendi. Akarsularda ve denizde yaşayan canlı sayısı giderek azaldı, bazı yerlerde yok oldu. Hava kirliliği insan yaşamını önemli ölçüde etkiledi. Solunum sorunu ve solunumla ilgili hastalıklar çoğaldı. Bilinçsizce toprağa atılan ilaç ve gübreler toprağı kirletti. Bitki hastalıklarına ve diğer canlıların azalmasına veya yok olmasına neden oldu. Böylece havaya, suya ve toprağa karışan kimyasal atıklar önce doğayı bozdu, sonra da insan sağlığını bozdu, hastalıklar çoğaldı.

Bugün birçok ilimiz çevre sorunu ile karşı karşıya kalmış durumdadır. Altını kalın çizgilerle çizmek gerekir ki çevre sorunu, insan ve canlı yaşamını yakından ilgilendiren önemli bir konudur. Doğal çevrenin korunması önemli bir görev olarak karşımızda duruyor. Soluduğumuz havanın, içtiğimiz ve kullandığımız suyun, yaşadığımız çevrenin temiz olması gerekiyor. Bu nedenle çevremizi kirletenlere engel olmak gerekiyor. Bu görev yerel yönetimlerin ve ülkemizi yönetenlerin de en temel görevleri arasında yer almaktadır.

Ülkemizde inşaat sektörü, sermaye birikiminin ve zenginleşmenin temel aracı olarak görülmüştür. Bu nedenle orman ve tarım alanları, kıyılar, milli parklar, doğal sit alanları, meralar ve kentlerde bulunan boş alanlar yapılaşmaya açılmıştır. Vahşi ve denetimsiz madencilik faaliyetleri nedeniyle orman alanları ve doğal yapı önemli ölçüde tahrip edilmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak; sağlıklı bir çevrede yaşamının her insanın hakkı olduğu gibi; gelecek kuşaklara yaşayabilecekleri temiz bir çevre ve tükenmeyen kaynaklar bırakmanın da gerekliliğine inanıyoruz. Ekolojik bir krize dönüşen çevre sorunlarının çözümünde, bütünlüklü bir planlama ve politikanın önemine dikkat çekiyoruz. Hukuksal ve kurumsal düzenlemelerin geliştirilmesi ve uygulanması gerektiğini sürekli olarak vurguluyoruz. Çevremizin kirlenmesinin ve bozulmasının ciddi sorunlar doğurduğunu ve doğuracağını görüyoruz. Sorun yaratarak çevre sorununu çözmek yerine, stratejik bir bütünlük içinde hareket edilmesinin gerekliliğine inanıyoruz.

5 Haziran Dünya Çevre Günü nedeniyle ülkemizde bulunan her kurum ve her insana, önemli görevler düştüğünün altını bir kez daha kalın çizgilerle çizerek bir kez daha uyarıyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## Hazırlanacak Olan Yeni Yapı Ruhsatları ile Mühendis ve Mimarlar İmar Sürecinden Dışlanıyor !!!

7 Haziran 2018

02 Mayıs 2018 tarih ve 30409 (mükerrer) Resmi Gazete’de yayımlanan tebliğ ile yürürlüğe giren TS 8737 no’lu yeni Yapı Ruhsatı Form Standartları ile Yapı Ruhsatlarında; Proje Müellifleri ile Şantiye Şefi mühendis, mimarların ve yapı denetçilerinin imzalarının yer aldığı bölümler kaldırılmıştır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından 31 Mayıs 2018 tarihinde yapılan değişiklikle MAKS/Mekânsal Adres Kayıt Sisteminde değişiklik yapılarak uygulamaya geçilmiştir.

Daha önce de itiraz ettiğimiz gibi, bu uygulama “sahte mühendisliğin” önünü sonuna kadar açmış olacak ve hem kamusal hem de mesleki anlamda ciddi sorunları beraberinde getirecektir. Dolayısıyla, bu uygulamaya, ileride telafisi olmayan sonuçlar doğuracağı için SON VERİLMELİDİR.

Meslektaşlarımızın hizmet ürettiği ve isimlerinin yazılı olduğu bir belge olan yapı ruhsatının, bilgileri dışında oluşturulmasını KABUL ETMİYORUZ.

Gelişmiş ülkelerde yapı yapma işi, projelendirme sürecinden inşa sürecinin sonuna kadar kurumsal birimlerin denetiminde mühendis ve mimarlar tarafından gerçekleştiriliyor. Ülkemizde ise, sürekli değiştirilen mevzuatlarla süreç daha da geriye götürülerek, mühendis ve mimarlar devre dışı bırakılıyor. Mühendislik mimarlık hizmetleri ve projeleri ruhsat almanın formalite eki olarak görülüyor. Bu nedenle; meslek alanımızda olması gereken yetkinleşme sağlanamıyor.

Yapı ruhsatı düzenlemek zorunda olan ilgili idarelerin yapısında bulunan eksiklik ve yetersizlikler nedeniyle ruhsat işlemlerinin uzamış olması, proje müelliflerinin onay ve imzalarının alınmasına bağlanamaz. Ayrıca mühendis ve mimarların mesleki hak ve yetkilerini kullanmaları, “bürokratik bir mekanizma” ve işlemlerin uzamasının nedeni olarak gösterilemez.

Ruhsat standartlarının değiştirilerek mühendis ve mimarların mesleki hakları dışlanıyor. Mühendislik ve mimarlık hizmetlerinde sahte imza kullanılmasının önü açılıyor. Ruhsat düzenleme süreçleri, projeyi yapan mühendis ve mimarın bilgisi dışında tamamlanmak istenmektedir. Ruhsatların en temel eki olan proje tadilatı yapılması sürecinde teknik düzeyde karşılaşılabilecek sorunlar, ilgili idareyi de yeni bir hukuksal durumla karşı karşıya bırakacaktır.

Bu uygulamayı aynı zamanda “İmar Affı” sürecinde dışlanması planlanan mühendislik ve mimarlık hizmetlerinin bir gerekçesi olarak görüyoruz. Ayrıca, ülke toprakları inşaat sektörünün bir arazisi olarak görülerek, inşaat yapım süreciyle birlikte yürütülmesi gereken mühendislik ve mimarlık hizmetleri ortadan kaldırılmaya çalışılıyor.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı’nın yapı ruhsatı verilmesi aşamasındaki “bürokrasiyi azaltma girişimi” adı altında izlediği yöntem kesinlikle yanlıştır. Bu uygulama ileride telafisi olmayan sonuçlar doğuracaktır. Mühendis ve mimarı yok sayan bu uygulamaya SON VERİLMELİDİR.

Mühendis ve mimarların mesleki haklarını kısıtlayarak yapılan uygulamalar, “sahte imza” kullanımını artıracaktır. Ayrıca meslek mensuplarının yetkinleşmesini ve etik bir anlayışla hizmet üretmelerini sağlayan meslek kuruluşlarının sorumluluklarını yerine getirmeleri zorlaşacaktır.

Bu nedenle yapı ruhsatlarında bulunması gereken mühendis ve mimarların ıslak imzalarının kaldırılarak “devre dışı bırakılması” yerine, mühendis ve mimarların ruhsatlarda imzalarının bulunması uygulaması mutlaka sürdürülmelidir. Ayrıca, ELEKTRONİK İMZA kullanılarak bürokrasiyi azaltmanın bir sonraki aşaması olan “E-RUHSAT” uygulamasına biran evvel geçilmesi gerektiğini meslektaşlarımızın ve halkımızın bilgisine saygıyla duyuruyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## İmar Affı ile İlgili Olarak Yapı Kayıt Belgesi Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Açıklandı! Yapıların Deprem Güvenliği Yapı Sahibinin Beyanına Bırakılıyor!

8 Haziran 2018

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Haziran ayı başında TBMM tarafından çıkarılan "İMAR AFFI" ile ilgili Yapı Kayıt Belgesi Verilmesine İlişkin Usul ve Esaslar Tebliğini, 6 Haziran 2018 tarih ve 30443 sayılı resmi gazetede yayımladı.

Kaçak olarak yapılmış olan yapılara af getirildi. Bu yapılar ister ruhsatlı fakat ruhsat ekinde bulunan belgelere aykırı olsun, isterse tümüyle kaçak olarak üretilmiş olsunlar af kapsamına alındılar. Konuyu sevimli göstermek için af konusu topluma "İMAR BARIŞI" olarak sunuldu. 12-13 milyon konutun kaçak yapı kapsamında olduğu açıklandı. Bu tür yapılara "YAPI KAYIT BELGESİ" verilerek yasal bir duruma kavuşturulacağı hükmü temel alındı. Yapı Kayıt Belgesi alabilmek için yapı yaklaşık bedelinin konutlarda %3 ü, ticari kullanımlarda %5 oranında bir paranın yatırılması yeterli olacak. Ayrıca Yapı Kayıt Belgesi alan yapıların iskanlı hale getirilmesi için yapı kayıt belgesine yatırılan bedel kadar (Konutlarda %3, ticari yapılarda %5) bir paranın daha ödenmesi gerekecek.

Ne yazık ki ülkemiz toprakları ve kentlerimiz uzunca bir süredir; "YER SENİN GÖK ALLAHIN" anlayışıyla zenginleşmenin bir aracı olarak kullanıldı. Bilim, bilgi, mühendislik ve sağlıklı bir kentleşme anlayışı yok sayıldı. Çevre güvenliği olmayan, birçok sorunla iç içe yaşayan kentler yaratıldı. Orman alanları, su havzaları, yeşil alanlar, kıyılar ve büyük kentlerde bulunan deprem toplanma alanları yapılaştı. Özelleştirme kapsamına alınarak satılan Cumhuriyet Dönemi'nin fabrikaları kapatıldı, buldukları yerlerde lüks konutlar ve alışveriş merkezleri yükseldi. Ülkemizin ekonomisi üretim yerine inşaat sektörüne bağlı olarak yürütüldü. Bu anlayış yasal olmayan inşaatların yapılmasının önünü açtı. Ülkemiz tarihinde görülmemiş bir anlayışla ülke toprakları inşaat sektörünün bir arazisine dönüştürüldü. Kurumsal inşaat firmaları iş alamadıkları gibi haksız rekabet karşısında giderek eridiler.

Şimdi seçim var. Ülkemizin 450 milyar dolar iç ve dış borcu var. 2002 yılında 130 milyar dolar mertebesinde olan ülkemizin borcu 16 yılda 450 milyar dolara ulaştı. Borçlanılarak gerekli gereksiz inşaatlar yapıldı. Bugün döviz tırmanıyor, enflasyon yükseliyor. Ülkemiz de satılacak bir şey kalmadı. Her şey satıldı. Paraya ve oy almaya büyük ölçüde ihtiyaç var.

Namuslu vatandaş ve her zaman işini doğru yapan mühendis ve mimarlar bir kez daha cezalandırılıyor! Hayatı boyunca çalışarak ve kredi kullanarak kendisine mütevazı bir daire edinen namuslu yurttaş cezalandırılırken, kamu arazisini işgal ederek kaçak yapı yapanlar ödüllendiriliyor! İktidarın "İmar barışı" olarak açıkladığı düzenleme ülke genelinde mülkiyet ve imar sorunu olan ruhsatsız yapıların yanında, ruhsatlı fakat imar mevzuatına aykırı olarak eklentileri olan tüm yapılar da af kapsamına alınıyor. Doğal ve arkeolojik sit alanları üzerinde, otel ve ticari yapılar, kıyı bölgelerinde yapılan turistik tesisler, Uzun Göl ve Ayder Yaylası'nda bulunan birçok yapı kaçak olarak üretilmiş ve korunmuşlardır. 31.10.2018 tarihine kadar af için talepte bulunulması kayıt altına alındığına göre, bu süre içinde yeni kaçak yapıların yapı stokuna ilave edilmeyeceğinin bir garantisi de yoktur.

İmar aflarının her zaman kente, çevreye ve yaşam alanlarına olumsuz etkisi olmuştur. İmar aflarından sonra kaçak yapı üretimi arttığı gibi yurttaşlar arasında da eşitsizlikler yaratmıştır. Bir imar affı daha sonra yapılacak olan afların birer nedeni olarak karşımıza çıkmıştır. Yapı yasağının olduğu yerler kaçak yapılarla dolmuştur. Bu yasal olmayan yapılaşma anlayışı mühendislik ve mimarlık hizmetlerinin kalitesini olumsuz olarak etkilediği gibi mühendislik ve mimarlık mesleğinin gelişimine de olumsuz bir katkısı olmuştur.

Bugün bir kez daha inşaat yapım ruhsatının en temel eki olan projelere uymayıp kaçak ve yasa dışı inşaat yapanlar ödüllendiriliyor! Birkaç kat kaçak yapı yapabilirsin! İnşaatlarını enine ve boyuna büyütebilirsin! Hatta inşaat yapmak için arazi ve arsanın senin olmasına da gerek yok! Her hangi bir kamu arazisini işgal ederek inşaat yapabilirsin! Nasıl olsa "AF" gelecek anlayışı

var. Bu anlayış, kaçak ve mühendislik hizmeti almadan inşaat yapmanın önünü sürekli olarak açık tutuyor.

Şimdi, imar yasalarına uyarak inşaat yapanlarda, büyük bir zorluk içinde konut sahibi olan yurttaş da; bilime, tekniğe ve mühendislik ilkelerine uyarak işini doğru yapan mühendisler de cezalandırılıyor.

**HER TÜRLÜ KAÇAK YAPI, YAPI SAHİBİNİN BEYANI DOĞRULTUSUNDA AFFEDİLİYOR.**

Topraklarımızın büyük bir bölümü deprem tehlikesi altında bulunduğu gibi, yapı stokumuzun önemli bir bölümü de aynı zamanda deprem riski taşıyor. Yıllardır bu yapıların güçlendirilmesini veya yıkılıp yeniden yapılması gerektiğini ifade ediyoruz.

Oysa bugün ruhsatlı fakat ruhsat eklerine uyulmadan yapılan yapılarla tümüyle kaçak olarak yapılan yapıların DEPREM GÜVENLİKLERİ YAPI SAHİBİNİN KENDİ BEYANINA BIRAKILIYOR. Düşünsenize! Tümüyle kaçak olarak yapılan her türlü yapı, yani; otel, motel, okul, hastane, turizm tesisi ve konut nitelikli yapıların deprem güvenlikleri yapı sahibinin beyanına bırakılıyor. Böyle bir ülkede mühendislik ve mimarlık gelişir mi?

Bu yasayı çıkaranlarla; "İmar Affı Yapı Kayıt Belgesi Verilmesine İlişkin Usul ve Esasları" hazırlayan ve bunun altına imza atanlar adına bizim yüzümüz kızarıyor.

Kaçak yapının deprem güvenliği olur mu? İnşaat mühendislerinin diplomalarını yırtmaları gerekecek!

İmar affı kapsamında getirilen hükümler ve uygulamalar aynı zamanda mühendislik ve mimarlık mesleğini yapı sahibinin "beyanına" teslim etmektir. Bilimi, bilgiyi, adaleti ve mühendisliği "OY ve PARA" uğruna yok sayanları, halkımızın ve meslektaşlarımızın bilgisine önemle sunuyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## **25. Yılında Sivas'ta Katledilenleri Saygıyla Anıyoruz**

*2 Temmuz 2018*

Bugün Sivas katliamının 25. Yıl dönümü. Kendileri gibi olmayan ve kendileri gibi düşünmeyen 35 aydın, yazar, sanatçı, semah öğrencisini Madımak Otelinde yakarak hunharca katlettiler.

Tarih bu tür acıları zaman zaman yaşadı! Katliamı yapanlar her daim lanetlenirken, katledilen sevgi ve barış insanları hiçbir zaman unutulmadı.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak, insanlığa karşı işlenen suçların zamanaşımına uğramaması gerektiğini belirtiyor, kaybettiğimiz 35 insanı saygıyla anıyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## Felaketlerin Nedeni Doğa Olayları Değil, Mühendislik Bilgi ve Birikiminin Günlük Ticarete Teslim Edilmesidir!

9 Temmuz 2018

Uzunköprü-Halkalı arasında sefer yapan 12703 numaralı yolcu treni, 8 Temmuz 2018 günü Tekirdağ iline bağlı Sarılar bölgesi dolaylarında raydan çıkmıştır. Bir lokomotif ve altı vagon-  
dan oluşan yolcu treninin arkadaki beş vagonu raydan çıkıp devrilmiştir. Yolcu treninin vagon-  
ları bir menfezin üzerinden geçişi sırasında raydan çıkmış ve sürüklenmiştir. Kaza sonucu 24  
kişi hayatını kaybetmiş, 318 kişi de yaralanmıştır.

Demiryolu hattı dere yatağını kestiğinden, derenin akışını sağlamak için bu kesimde bir  
menfez inşa edilmiştir. Bu menfezin üst kısmı doldurularak demiryolu hattının geçişi sağlan-  
mıştır. İlk belirlemelere göre yolcu treni menfez ile demiryolu hattı arasındaki dolgu zemininin  
boşalması nedeniyle raydan çıkmıştır.

Bir taşıyıcı sistem olarak tasarlanan demiryolu üstyapısı ve altyapısı, taşıtların geçişi sırasında  
dinamik etkilere maruz kalır. Demiryolu yapısının bakım koşulları ve trenin hızı, dinamik etki-  
lerin büyüklüğünü belirler: Yapının bakımsız olması ve trenin yüksek hızı, dinamik etkileri art-  
tırır. Dinamik etkilerin (yüklerin) artması, demiryolu üstyapısı ve altyapısının aşırı derecede  
zorlanmasına neden olur. Demiryolu yapısının aşırı zorlanması, raylarda izin verilen sınırların  
ötesinde çökmeler oluşturur, bu da trenin raydan çıkmasına yol açabilir.

Tekirdağ'da meydana gelen olayda trenin lokomotif ve ilk vagonunun menfez üzerinden  
geçerken oluşturduğu dinamik etkiler, rayların altında bulunan zemini gevşetmiş, bu duru-  
mun da rayların aşırı derecede çökmesine neden olduğu anlaşılmaktadır. Diğer vagonların  
geçişi devam ederken dolgu zemin rayların altından tamamen kaymış, rayların daha çok çök-  
mesiyle vagonlar raydan çıkmış ve devrilmiştir.

Menfezin üst kısmı ile rayların arasında bulunan zeminin, son günlerde ve olay günü mey-  
dana gelen yağışlar nedeniyle gevşemiş olduğu kuvvetle muhtemeldir. Böylece, bu kesim-  
deki zeminin taşıma gücü zayıflamış, trenin geçişi sırasında maruz kaldığı dinamik etkilerle  
göçmüştür. Zemindeki bu zayıflamanın aniden ortaya çıkmadığı, yağışların ve diğer olumsuz  
etmenlerin birikimli etkisi ile ortaya çıkmış olduğu anlaşılmaktadır.

Bu olay, demiryolu hatlarının muayene ve bakımının düzenli şekilde yapılmasının önemini bir  
kez daha göstermiştir.

Yetkililer, her afet sonrası yaptıkları gibi konunun özünü unutup sonucuna göre hüküm veri-  
yorlar! Her afet sonrası ortaya çıkan afetlerin nedenleri değil, sonuçları üzerinde durulmakta-  
dır. Neden sonuç ilişkisi ne yazık ki dikkate alınmamaktadır!

Demiryolu hattının tarım arazileri içinden geçtiği görülmektedir. Tarım arazilerinin geçtiği  
yerlerde zeminin taşıma gücü zayıf olur. Çekilen fotoğraflarda balast ve alt balast tabakaları-  
nın yetersizliği nedeniyle işlevini yitirdiği hatta tabii zemin içinde kaybolduğu görülmektedir.  
Teknik olarak bu durma balast yutulması denilmektedir.

Konvansiyonel demiryolu üst yapısı; ray, travers, bağlantı malzemesi ve balast tabakasından  
oluşmaktadır. Demir yolu altyapısı ise alt balast, toprak, gövde ve doğal zeminden oluşmakta-  
dır. Balast tabakası demiryolu hattının elastik yatağı olarak işlev görür. Alt balast tabakası ise  
ince daneli zeminlerin suyun etkisiyle balast tabakası içerisine girmesini engelleyen bir filtre  
tabakası vazifesini üstlenir. Doğal zeminin veya demiryolu hattının üzerinden geçeceği men-  
fezin boyutlandırılması yapılırken; iklim şartları ve arazinin durumu da dikkate alınarak gerekli  
olan güçlendirmenin yapılması gerekiyor.

Sonuç olarak; ilk belirlemelere göre ciddi bir ihmali var. Demiryolu hattı yapılırken göçme,  
çökme ve tabaka kayması ve boşalması ile ilgili bilgiler dikkate alınmamıştır. Ayrıca yağın  
yağmurlar dikkate alınarak gerekli olan bakım ve kontrollerin yapılmadığı, bu kazanın sadece  
en son yağın yağmurlara bağlanmaması gerektiğinin bilinmesini de istiyoruz!

Suçlu yağmur değildir! Yapanlar, yaptıranlar ve yapılmış olan yapıları denetlemeyenlerdir.

Lokomotif ve arkasındaki vagonun hareketli yüklerin etkisiyle demiryolu üst yapısında kalıcı deformasyonların, yani çökmelerin olduğu ve arkadan gelen vagonların ray- tekerlek temasını kaybetmesi nedeniyle diğer vagonlarında raydan çıkarak devrilmiş olduğunu düşünüyoruz!

Ayrıca, yapı ruhsatlarından mühendis ve mimarların imzalarının kaldırılmış olmasının acı sonuçlarını, ileride fazlasıyla yaşayacağımızın altını bu kazayla birlikte, bir kez daha çizmek isteriz!

İnşaat Mühendisleri Odası olarak hayatını kaybeden yurttaşlarımızın yakınlarına başsağlığı, yaralananlara da acil şifalar diliyoruz.

### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

#### **Yönetim Kurulu**

## **15 Temmuz Darbe Girişiminden Ders Aldık mı?**

15 Temmuz 2018

Ülkemiz iki yıl önce 15 Temmuz günü kanlı bir darbe girişimi yaşadı.249 kişi yaşamını yitirdi 2196 kişide yaralandı. Yaşamını yitirenlerin ailelerine sabır ve bir kez daha baş sağlığı diliyoruz. Bu darbeyi yapanları ve işbirlikçilerini kınıyoruz.

Yıllardır bilinen din eksenli FETÖ cemaat örgütlenmesi adım adım devleti ele geçirdiği birçok insan tarafından söylenmesine rağmen, konunun üzeri sürekli olarak bazı çevreler tarafından kapatıldı. Üstelik "Devlet, cemaat tarafından ele geçiriliyor" diyenler mağdur oldu. Bunların bazıları öldürüldü, içeri atıldı ve çalışma yaşamları bitirildi.

Bu örgüt(FETÖ), siyasi iktidarların koruması altında ekonomik ve siyasi olarak çok büyük bir güce ulaştı!

İşsizlik ve yoksulluğun ülkemiz de oldukça fazla olması, iş edinme kaygısıyla bu cemaate doğru insanlar da bir yönelim yarattı!

Çocuklarının geleceğini kurtarmak isteyen birçok aile için umut olarak görüldü, gösterildi!

Üniversiteye giriş, TEOG, Emniyet, Askeri Lise, Öğretmen, memur ve benzeri giriş sınavları ve atamalarıyla ilgili sorular çaldı! Haksız rekabet ve bir dizi yolsuzluk ilişkileri oluşturuldu!

Üstelik en kralından bir de "CENNETE" gitmenin kolaylaşacağı propagandası yapıldı!

Cemaat, iş ve gelecek güvencesi olmayan ve umutsuzluk içinde kıvranan halkımız için bir umut yolu olarak sunuldu!

Devlet kurum ve kuruluşlarında üst düzey çalışanları için "LİYAKAT" sistemi ortadan kaldırıldı, göreve getirileceklerin inançlı ve inanmış olması yeterliydi!

Deprem, güvenli yapı, bilim, bilgi, mühendislik önemli değildi!!

Açtıkları okul ve dersaneler ülkemizin her yanına yayıldı, yetmedi dünyaya açıldı, korunup kollandı! Nasıl olsa Türklüğü ve dini her yerde tanıtıyorlardı!

Sebze ve meyve hali'nde çalışan biri bile depremle ilgili çalışma yapan kurumun başına gelebilirdi!! Getirildi!

Temeller atıldı, kurdellalar kesildi, finans kuruluşları ve bankalar açıldı!

"Bunlar dini bütün ve hak yolunda yürüyen insanlardı!" Korunup desteklenmeleri gerekirdi!

Devlet yoktu! Bunlar vardı! Hele sosyal devlet, halkın güvencesi olması gereken devlet hiç yoktu!

İnsan yanıltabilir! Ülkemizin en tepesinde bulunanlarda yanıltabilir! Fakat yanıltmalar çok kolay olmamalı! Dar ideolojik sınırlar içerisinde kalınarak verilen kararlar her zaman insanı yanıltır, yanıltabilir!

Bu nedenle tek adam yönetiminin yanılmayı ve yanlış yapmayı artıracığını her koşulda ifade ettik!

İnsanı ve devleti yönetenlerin yanılmayacakları ölçüler var. Dünya ve ülkemiz bugüne kadar çok şey yaşadı, çok şeyler biriktirdi.

Üstelik ülkemiz, 15 Temmuz kanlı darbe girişiminden önce de darbeler yaşadı. Sistemin yönetimi zora girdikçe bir dizi bahaneler yaratılarak darbeler yapıldı! Darbelerin arkasında bulunan gerçek nedenlerle resmî açıklamalar genel olarak hiç bir zaman örtüşmedi, örtüşmezde!

15 Temmuz darbe girişimi ile ilgili olarak TBMM tarafından kurulan "Darbe Araştırma Komisyonu Raporu" ne yazık ki basılıp yayınlanamadı!

Darbelerin arkasındaki gerçek nedenler, örgütlenme biçimleri ve darbenin siyasi ayakları mutlaka açığa çıkarılmalıdır!?

Çıkarılan OHAL Kararnemeleriyle 129420 kamu görevlisi ihraç edildi. 5705 Akademisyenin üniversitelerle ilişkisi kesildi. Bazı fakültelerde neredeyse akademisyen kalmadı! Zaten sorunlu olan eğitim ve öğretim alanı yeni sorunlarla yüklendi!

Oysa, OHAL kararnemeleriyle ihraç etmek yerine, kurulacak veya varolan komisyonların incelemeleri sonucunda verilecek kararlar daha az zarar getirirdi! Kurum ve kuruluşların içi de boşalmamış olurdu!

Meslekten ihraç edilenlerin bir kısmının Fetullah Gülen Cemaati ile ilişkileri olmadığı da biliyor! Binlerce insan göz altına alındı, tutuklandı. Haksızlıklara uğradı! Yaşın yanında kuru da yandı!

15 Temmuz darbe girişiminin arkasındaki gerçekleri tam olarak bilmek istiyoruz! Devlet kurumları içindeki bilgi akışının tıkanma nedenlerini öğrenmek her yurttaşın hakkıdır.

Bu darbe girişimi daha az zararla atlatılamaz mıydı!? Bu konuda bilinenlerin açıklanmasının bir ayıbı yoktur. Sadece bilmek istiyoruz!

Bir daha darbe olmaması için sormak ve öğrenmek gerekiyor!

Ülkemiz büyük bir kriz yaşadı. Bu kriz henüz atlatılmış değil! Ekonomik ve siyasal zeminde oluşan büyük sorunlar ancak büyük bir birlik ve uzlaşma anlayışı ile çözülebilir!

Ülkemizin toplumsal uzlaşmaya ve çoğulcu bir anlayışla yönetilmesine ihtiyaç var. Evrensel demokratik değerleri ve hukukun üstünlüğünü sonuna kadar savunarak düzleşme çıkabiliriz.

Demokratik yaşama müdahaleler, darbelerin önlenmesi, ancak demokrasi ve demokratik yaşamın gelişip, özgürlüklerin çoğalmasıyla ortadan kaldırılabılır!

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## **Terörü Lanetliyoruz!**

*2 Ağustos 2018*

Hakkari'nin Yüksekova ilçesinde 31 Temmuz 2018 tarihinde, bombalı terör saldırısı sonucu bir anne ve çocuğunun hayatını kaybetmesi karşısında büyük bir acı hissediyor, hayatını kaybedenlerin aile ve yakınlarına başsağlığı diliyoruz.

Ülkemizi ve dünyayı tehdit eden terör saldırıları ile annelere ve çocuklarına dek uzanan şiddet, katliamı, kınıyor ve lanetliyoruz.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak, bu terör saldırılarına son vermenin tek yolunun, yönetim sorumluluğunu üzerinde taşıyanların, sorumluluklarını yerine getirmeleri gerektiğini düşünüyoruz. Kamuoyuna önemle duyurulur.

Saygılarımızla,

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## **Sel Sadece Ordu'yu Değil, Tüm Kentlerimizi Vuruyor!**

*9 Ağustos 2018*

Ordu'yu sel aldı! Birkaç gün önce de Rize'yi sel almıştı! Bunların yanına Samsun, Antalya, Ankara ve İstanbul 'u da ekleyelim!

Çok mu yağmur yağıyor? Yağacak tabii!

Dağlarla oynuyoruz erozyon oluşuyor. Taş, kaya ve toprak aşağılara sürükleniyor. Bunlar "nereden geldi" diye yakınıyoruz! Oysa bir insan, yaşamı boyunca en az 4-5 defa, daha önce yaşamadığı doğa olaylarına tanık oluyor!

Rize Belediye Başkanı, taşkının dere yatağını aşıp kente doğru yol alması üzerine, "Allahım yardım et" diye bağıarak koşuyor! İyi güzel de, dere yataklarına inşaatların yapılması evresinde, dağların tepelerin oyulması evresinde, bugün yaşanan olay ve korku düşünülseydi, emin olun ki bu kadar büyük zararlar olmayacaktı!

Doğanın uzun yıllar içinde oluşan dengesini "aç gözlüler" rant uğruna bozmasaydı, sıkışınca "Allahım sen koru" diye bağılmayacaktı!

Allah'ın yarattığı doğayı bozarken aklınıza gelmeyen şeyleri, "korku duvarları aşınca" söylemiyor olacaktınız!

Yağmur yağarken bile çağıl çağıl akan dereleri izleyerek keyif alacaktınız!

Çarşamba'yı selin neden ve ne zaman aldığını biraz düşünseydiniz, bu yaşananlara "afet" demeyecektiniz!

İnsan eliyle, özellikle yönetici ve işbirlikçileri ile birlikte, afetlere açık kentler oluşmayacaktı!

Bu yaşananlar 100 sene, 200 ve 500 sene öncede yaşanmış diyerek dere taşkın alanlarını korumuş olacaktınız!

Ordu'da 8 köprü yıkılmayacaktı!

Fındık harmanlarını sel götürmeyecekti!

Yağan yağmur sularını alacak toprak bıraksaydınız, yeraltı su direnaji ile oynamasaydınız, bilimi ve bilgiyi yok sayarak ülke topraklarını inşaat sektörünün "tükenmez bir arazisi" gibi görmeseydiniz, bu yaşananlar sıradan bir doğa olayı olarak kalacaktı!

Yaptıklarınızın bedelini mutlaka ödeyeceksiniz! Üstelik sizin yaptıklarınızın bedelini hiç suçlu ve günahı olmayan yurttaşlarımız da ödemeyecekti!

Kentlerimizi "afete açık" hale getirenler, demec veriyorlar. "Oluşan zararlar karşılanacaktır" diye!

Bu zararlar sadece, zararların oluşmasında suçlu ve günahı olmayanlardan alınan vergilerle karşılanmamalıdır.

Zararların oluşmasında sorumluluğu olanlar da mutlaka bir bedel ödemelidir!

Yoksa, ülke topraklarını inşaat sektörünün bir arazisi olarak görenler, bu sevdalarından vazgeçmeyecekler!

İnşaat Mühendisleri Odası olarak, sel ve su taşkınlarından etkilenen yurttaşlarımıza geçmiş olsun dileklerimizi iletiyoruz.

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## **İMO: 17 Ağustos Depreminin 19. Yılında Depreme Hazır mıyız?**

14 Ağustos 2018

DEPREMİN KENDİSİ BİR DOĞA OLAYIDIR.

DEPREMİN AFETE DÖNÜŞMESİ DAHA ÇOK İNSANLAR ELİYLE YARATILMAKTADIR! BU NEDENLE DEPREMLERDE ORTAYA ÇIKAN CAN VE MAL KAYIPLARINI KADERE BAĞLAMAK DOĞRU DEĞİLDİR!

Ülke tarihimizin en büyük ve sonuçları itibariyle en acı depremlerinden biri olan Doğu Marmara depreminin üzerinden 19 yıl geçti. Bu depremde; binlerce insanımız toprak altında kaldı, binlerce insanımız yaralandı. Yapıların %6'sı, yerle bir oldu, %7'si ağır hasar aldı, %12'si de orta ölçekte hasar gördü. Yani yapılarımızın %25'i, kullanılamaz hale geldi. 16 milyar dolardan fazla ekonomik kayıp ortaya çıktı.

Daha sonra da birçok deprem yaşadık! İnşaat Mühendisleri Odası olarak deprem gerçeğini unutmamak, unutmayacağız. 17 Ağustos 1999 Gölçük, 12 Kasım 1999 Düzce depremleri ve daha sonra yaşadığımız depremlerde ortaya çıkan her acının yükünü kalbimizde taşıyoruz. "GÜVENLİ YAPI ÜRETİMİNİN ASIL UNSURU OLAN BİR MESLEK ODASI OLARAK"; başta yerel ve merkezi düzeyde ülkemizi yönetenler olmak üzere; her kurum, kuruluş ve imza sorumluluğunu üzerinde taşıyan her insanın bu günlerde bir kez daha oturup düşünmesini istiyoruz.

**YAPI STOKUMUZ YENİ BİR DEPREME VE BAŞKA DOĞA OLAYLARINA KARŞI HAZIR MI?**

İnşaat mühendisliği, yer altında ve yer üstünde güvenli ve sağlıklı yapı üretebilen ve bunu örnek uygulamalarla kanıtlayan bir bilim dalıdır. İnşaat mühendislerinin görevi sadece güvenli yapılar üretmek değildir. İnsanlarımızın sağlıklı ve güvenli bir çevrede, yaşanabilir bir çevrede yaşamalarını sağlamak gibi bir görevi de var.

Türkiye, bir deprem ülkesidir. Bir doğa olayı olan depremin afete dönüşmesi ve bu durumun bir türlü önlenememesi sorunun ana kaynağını oluşturuyor. İzlenmesi gereken tek yol, yapıların; mesleki derinliği olan, ahlakı ve etik anlayışı yüksek meslek insanları tarafından planlanması, tasarlanması, uygulanması ve denetlenmesidir. Açıkçası, kentleşme bilimine uygun olarak tasarlanan yapıların, "Deprem Yönetmeliklerine" uygun olarak tasarlanması ve üretilmesinin sağlanmasıdır. Ayrıca standartlara uygun malzemeler kullanılarak, etkili bir denetim mekanizmasının yapı üretim sürecinin önemli bir parçası olduğunun kavranmasıdır.

Bugünlerde ülkemizin farklı farklı yerlerinde sel ve su taşkınları oluyor. Bu sel ve su taşkınları dün oluyordu, bugün ve yarın da olacak. Bu tür doğa olaylarının olabileceğini öngörmek için, tarihi kaynaklara bakmak ve bu kaynaklardan ders çıkarmak yeterlidir. Çıkaracağınız derslerle kentleşme planlarını uygun olarak yapı stokunuzu oluşturmak gerekiyor. Nerelere yapı yapılmaması gerektiğini, bazı yapıların yapılması zorunlu ise (köprü gibi), tasarımlarınızı bilimin ve bilginin gereklerine göre yapmanız gerekiyor.

İstanbul'u, Ankara'yı, Bursa'yı, Antalya'yı ve Tekirdağ'ı zaman zaman sel ve dere taşkınları önemli ölçüde etkiliyor. Son günlerde Rize, Ordu ve Giresun sel ve dere taşkınlarından nasibini aldı! Bu olaylar doğanın kendisinden aldıklarınızı doğanın geri alması olayıdır!

Kentleşme ve imar konularında yapılan "rant odaklı" uygulamalar; doğal ve öngörülebilir olan deprem ve su taşkınlarını afete dönüştürüyor! Can kayıpları olmasa da ciddi ölçüde mal ve

ekonomik kayıplar ortaya çıkıyor.

Yapı stokumuzun durumuna baktığımızda doğa olayları karşısında son derece zayıf olduklarını söyleyebiliriz. Bugüne kadar yaşadığımız deprem ve diğer doğa olayları "tarihsel sürecin günümüze kadar taşıdığı öngörülebilir" olaylardı! Bu yaşananlar bizleri şaşırtmıyor! Ne yazık ki yaşadıklarımızın sonuçları da oldukça ağır oluyor!

#### ÜLKEMİZİN DEPREMSELLİĞİ VE 17 AĞUSTOS 1999 GÖLCÜK DEPREMİ

17 Ağustos 1999 Depremi, ortaya çıkan can ve mal kayıpları bakımından bir "MİLAT" olarak kabul edildi. Ülkemizin en doğusundan en batısına, en güneyinden en kuzeyine kadar, uzak veya yakın ölçekte her aileyi etkiledi. Ayrıca genel olarak kırsal alanlarda yaşanan deprem yıkımlarının dışında, "Bir Kent Depremi" olarak kayıtlardaki yerini almış oldu.

"Kuzey Anadolu Fay Hattı" olarak bilinen ve zaman zaman ters istikamette yürüyen fay hattı, dünyanın en tehlikeli faylarından biridir. Bingöl ilimizin Karlıova ilçesinden başlayıp Marmara Denizi'ne uzanan, oradan da Yunanistan'a geçen bir fay hattıdır. Bu fayın herhangi bir yerinde oluşan kırılma, bir deprem olarak etkisini göstermektedir. Ayrıca bu fay hattında oluşan her deprem, başka bir depremin habercisi olarak fay hattı üzerinde veya yakınında bulunan kentleri büyük ölçüde etkiliyor. Bu nedenle büyüklüğü 7,4 olan 17 Ağustos Gölcük merkezli deprem; başta İstanbul olmak üzere çevre illeri büyük ölçüde etkilemiştir. En büyük can kayıpları Kocaeli, Sakarya ve Yalova'da ortaya çıkmış, yaklaşık 16 ilimiz bu depremden etkilenmiştir.

İstanbul'un Marmara Denizi içerisinde olmasını beklediğimiz 7 ve üzeri büyüklükteki depremde Kocaeli, Sakarya, Tekirdağ, Bursa, Çanakkale, Balıkesir illeri başta olmak üzere birçok ilimizi etkileyecektir.

Kuzey Anadolu Fay Hattı'nın ürettiği tarihsel depremlere baktığımızda; yaklaşık olarak 250 yıllık dönemlere denk gelen 7 ve üzeri büyüklükte depremlerin olduğunu görüyoruz. 1766 Depremine dikkate aldığımızda 250 yıllık periyoda ulaşıldığı anlaşılmaktadır. 17 Ağustos 1999 Depremi ile birlikte bu sürenin artı/eksi 30 yıl olarak hesaplandığı ve beklenen depremin olma olasılığının %63 olduğu öngörülmektedir. Yine İstanbul'un yaşadığı ve küçük kıyamet olarak bilinen 1509 Depremi ile 1766 Depremi arasında 257 yıllık bir dönemin olduğu deprem kayıtlarındaki yerini almıştır. Ayrıca 1894 yılında İstanbul'un yaşadığı ve Kapalı Çarşının yandığı önemli bir deprem var!

Tarihsel süreç içerisinde Anadolu coğrafyası sayısız depremler yaşamış olmasına rağmen, 17 Ağustos 1999 Depremine, yeni bir durummuş gibi, hazırlıksız olarak yakalanmış olmak, başlı başına bir sorun olarak karşımıza çıkmıştır. 1999 yılına kadar yapı stokumuzu oluşturan anlayışın pek bir işe yaramadığı acı bir tecrübeyle görüldü. Oysaki depremle ilgili olarak ülkemizin tarihinde "MİLAT OLABİLECEK" 1939 Erzincan Depremi var. Bu depremde 32 binden fazla insanımızın hayatını kaybettiği unutulmuştur. 1966 Varto depremi, 1967 Adapazarı, 1970 Kütahya-Gediz, 1971 Bingöl, 1973 Elazığ, 1976 Çaldıran-Muradiye, 1983 Erzurum-İllica, 1992 Erzincan, 1995 Dinar ve 1998 Adana Ceyhan Depremleri var. Peki, 17 Ağustos 1999 Gölcük Merkezli Depremle, 12 Kasım 1999 Düzce Depremleri bir milat oldu mu? Bu sefer ders alındı mı?

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

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

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

olduğu gözler önüne serildi.

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

İnşaat Mühendisleri Odası'na göre temel sorun; plansızlık, çarpık kentleşme, yapı üretim sürecinin ve mesleki uygulamaların niteliksiz olması ve yapı üretiminin yetersizliği veya hiç olmasından kaynaklanıyordu.

Sorun, depremin kendisi değil doğurmuş olduğu sonuçlardır.

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

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

#### ŞANTİYE ŞEFLİĞİ, YAPI RUHSATLARINDAN MÜHENDİS VE MİMARLARIN İMZASININ KALDIRILMASI VE YAPI DENETİMİ

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

17 Ağustos 1999 Gölcük Merkezli deprem ve 12 Kasım Düzce Merkezli Depremler; yapı stokunun kaçak ve mühendislik hizmeti almadan üretilmiş olduğunu ortaya çıkarmıştır. Dolayısıyla tartışmalar daha çok bu ekseninde yürütülmüş, sağlıklı ve yaşanabilir kentlerin yaratılması için oldukça fazla çalışmalar yapılmıştır.

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

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

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

4708 sayılı Yapı Denetim Yasası'nın Genel Gerekeçe bölümü, sorun ve çözüm bağlamında doğru bir felsefi yaklaşıma sahiptir. Ancak bu durum, yasanın içeriği ile denk düşmemiştir. Anlaşılmıştır ki yasanın genel gerekçesini yazarlarla yasayı çıkaranlar konuyu farklı algılamışlardır. Doğru bir noktadan hareket etmek, doğru yere ulaşma anlamına gelmemiş, yasa yapıcı, yasanın etki alanını daraltarak, muafiyet sınırlarının genişletilmesini sağlayıcı düzenlemelere imza atmıştır.

Yapı üretim sürecinin önemli bir parçası olması gereken "Şantiye Şefliği" konusu da; çözümün

değil, sorunun bir parçası olmuştur. Farklı meslek disiplinleri ve uzmanlık alanları dikkate alınmadan şantiye şeflerinin görevlendirilmesi bilime ve bilgiye aykırıdır. Ayrıca bir şantiye şefinin 30.000 m<sup>2</sup>'ye kadar 5 inşaatın şantiye şefliğini yapmış olması doğru değildir. Şantiye şefliği inşaatın her şeyinden sorumlu olması gereken bir iştir. Öyle ki şantiyeden hiç ayrılmaması gereken bir görevdir. Buna rağmen 5 ayrı işin şantiye şefliğini bir mühendisin yapma şansı yoktur.

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

Açıktır ki, Yapı Denetim Yasası'nda gerekli değişiklikler, ihtiyaç duyulan düzenlemeler yapılmaz ise, on yıl sonra aynı sorunlarla karşı karşıya kalınacak, olası bir depremde başta kamu binaları olmak üzere konutlar, işyerleri ağır hasar görecek, çok sayıda bina yıkılacak, can ve mal kayıpları yaşanacaktır.

#### PLANLAMA YAPILAŞMA VE KENTSEL DÖNÜŞÜM

Nasıl ki 1999 depremleri yapı imalatı dinamiklerinin değişmesi ve yapı denetim sisteminin kurulması için bir milat olarak kabul edildiyse, 2011 Van Depremi de "Kentsel Dönüşüm" için milat olarak kabul edildi.

2011 yılında yaşanan Van depremine kadar büyük tepki alan kentsel dönüşüm proje ve uygulamaları, 2012 yılında 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Kanunu ile yasalaştı.

Hafif hasarla atlatılması gereken depremlerde dahi yapıların kullanılamaz hale gelmesi ve can kayıplarına yol açması, mevcut yapılardaki tehlikenin boyutunu gözler önüne sermektedir. Ülkemizde yaklaşık yirmi milyon yapı bulunmakta, ancak bu yapı stokunun ayrıntılı bir envanteri çıkarılmadığı için depremlerde bir bütün olarak bu yapıların nasıl bir davranış gösterecekleri bilinmemektedir. Bilinen, mevcut binaların % 67'sinin ruhsatsız, % 60'ının 20 yaşından büyük olduğudur.

Bu veriler, kentsel dönüşüm projelerinin meşrulaştırılmasını ve kabul edilebilirliğini sağlamış, uygulamalar başlamıştır.

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

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

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

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

Taraflar açısından beklentileri optimum kılacak koşullar gelişmedikçe yapılar yenilenmemekte, uygulamalar müteahhitlerin insafına terk edilmekten öteye gidememektedir. Bütünlüklü bir planlama yerine parçacı bir anlayışla yapılar yıkılıp yeniden yapılmakta, kentlerin teknik ve sosyal altyapı sorunları ile birlikte iyileştirilmesi olanağını ortadan kaldırmaktadır. Bu durum, kentlerimizin yeni afetlere açık hale getirmektedir.

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

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

Kentlerimiz inşaat projelerinin birer "ARAZİSİ" haline dönüşmüştür.

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

#### İMAR AFLARI-İMAR BARIŞI

YAPI SAHİPLERİNİN YAPI GÜVENLİĞİNE İLİŞKİN BEYANLARININ KABUL EDİLMESİ, İNŞAAT MÜHENDİSLERİ VE MİMARLARIN YOK SAYILMASIDIR! İNŞAAT MÜHENDİSLERİNİN DİPLOMALARINI YIRTMALARI GEREKİR! BU KONU VİCDANLARI SIZLATAN ACI BİR DURUMDUR. YAPILARIMIZIN NEDEN YIKILDIĞININ ÇEVRE VE ŞEHİRCİLİK BAKANLIĞI VE TÜRKİYE BÜYÜK MİLLET MECLİSİ TARAFINDAN TESCİL EDİLMESİDİR!

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

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

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

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

Sağlık sorunlarını gidermek için en iyi doktoru arayan Sayın Özhasseki ve dönemin milletvekilleri, mühendis ve mimarları yok sayarak "güvenli yapı üretimine de ihtiyaç olmadığını" ortaya koymuşlardır. Mühendisin varlığını, bilgisini parayla ölçenleri mühendisler hiçbir zaman unutmayacaklar.

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

Yeni yapılacak olan yapıların güvenli bir şekilde üretilmesi, sorunun temel kaynağı olarak karşımıza dikilmiş bulunuyor.

TBMM Meclis Araştırma Komisyonunun Marmara Depreminden sonra yaptığı araştırmada, deprem bölgelerinde hasar gören ya da yıkılan yapıların % 80'inin imar aflarından yararlandıkları saptanmıştır. Bu gerçek tüm çıplaklığı ile kayıt altına alınmışken, getirilmiş olan imar affı ile; 3194 sayılı İmar Kanunu, 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkındaki Kanun ve 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun işlevsiz bir hale gelmiştir.

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

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

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

17 Ağustos 1999 ve 2011 Van Depremlerinden bile hiçbir dersin çıkarılmadığı görülmüş, para ve oy uğruna halkımızın can ve mal güvenliği tehlikeye atılmıştır.

Beyoğlu-Sütlüce’de kaçak olarak yapılmış olan bina yıkılmasaydı, çıkarılmış olan aftan yararlanarak yasal hale gelecekti.

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

#### YAPI STOKUNUN MEVCUT DURUMU VE YAPI ÜRETİM ANLAYIŞI

17 Ağustos 1999 tarihinden bu yana 19 yıl geçmesine rağmen, her an deprem tehlikesi ile karşı karşıya olan ülkemizde, kısa süreli ve acil olan bazı önlemlerin bile alınmadığı, para uğruna var olan risklere yeni risklerin eklendiği görülmektedir. Üzülerek söylemek gerekir ki deprem güvenliği bakımından 1999 yılından daha iyi durumda değiliz.

Yapıları depreme karşı hazırlamanın iki yolu vardır:

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

İkincisi; yeni yapılacak olan yapıları bilim, teknoloji ve mühendislik ilkeleri doğrultusunda yapmaktır. Planlama ve tasarım aşamasından yapının kullanıma açılmasına kadar tüm süreç mesleki yeterliliğe sahip mühendisler tarafından yönetilmeli ve denetlenmelidir. Ayrıca, risklerin transfer edilmesi bakımından yapı sigortası ve mesleki sorumluluk sigortası yapılmalıdır.

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

İstanbul ve büyük şehirler başta olmak üzere kentlerimiz doğal afetlere karşı duyarlı olmadığı gibi hazırlıklı da değildir. Üstelik İstanbul’un mutlaka yaşayacağını bildiğimiz bir depreme hazır olmadığı da açıktır. Deprem sonrası insanlar dışarı çıktıktan sonra gidebilecekleri, toplanıp ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri boş alanlar kalmamıştır. Bu alanlar AVM ve gökdelenlere dönüşmüştür. Bu kapsamda:

1-Sel ve su baskınları doğal bir hal aldı, afete dönüştü.

2-Isı adaları oluştu iklim değişti.

3-Havalar düne göre çok daha fazla kirlendi.

4-Kentlerimiz depreme hazırlıklı değil.

5-Yeni inşaat ve kentsel dönüşüm uygulamaları sosyal ve toplumsal sorunları artırdı.

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

#### SONUÇ OLARAK

- Bugüne kadar bilinen bilgiler ve var olan teknolojilerle fayların buldukları yerleri bilmek mümkündür. Fakat fay hattının kırılacağı yeri ve fayların üreteceği depremin zaman ve tarihini bilmek mümkün değildir. Bu nedenle zaman kaybetmeden yapılarımızı deprem güvenli hale getirmek gerekiyor.
- Yaşamış olduğumuz orta büyüklükte bir depremde bile yapılarımızın hasar görmesi ve can kayıplarının ortaya çıkması yapı stokumuzun büyük bir risk altında olduğunu gösteriyor.
- Daha güvenli ve yaşanabilir yerleşim yerleri ve yapıların üretilmesi deprem risk yönetiminin temel amaçlarından. Bunu sağlamanın en etkili yolu; yerleşim planlarında ana riskleri göz önüne alarak, gerekli düzenlemeleri yapmak için “Deprem Yönetmeliklerini” ödünsüz bir şekilde uygulamak gerekiyor.

- Hiç kimse bize 1999 depremlerinden sonra bilgi eksikliğini söyleyemez. Yeni bir "Bina Deprem Yönetmeliği" yayımlandı. Zemin durumunu ve fay hatlarını biliyoruz. Artık "ULUSAL DEPREM STRATEJİSİ VE EYLEM PLANINI-UDSEP 2023"ü güncelleyerek uygulamaya koymak gerekiyor.
- Mesleki Yetkinliği temel alan "YETKİN MÜHENDİSLİK YASASI" çıkarılmalıdır.
- Mühendislik biliminin gerekleri dikkate alınarak, yapı tasarım uygulama ve denetim evresinin sağlıklı bir şekilde işletildiği ülkelerde, doğa olaylarının afete dönüşmediği görülmektedir. Bu bağlamda, yapı stokunun oluşturulması evresinde dikkate alınması gereken yer seçimi kararlarından, yapı tasarımına, yapı üretimi ve yapı denetimine kadar, bilimsel ve çağdaş ölçekte bütünlüklü bir yapı üretim düzeni kurulmalıdır.
- 1999 depremleri önemli ölçüde can ve mal kayıpları ortaya çıkarmakla kalmamış, çok daha büyük bir tehlikenin henüz yaşanmamış olduğunu ortaya koymuştur. Bu da 1766'yılından bu yana kırılmamış olan fay nedeniyle Marmara Denizi'nin içinde olacak bir depremdir. Bu deprem başta İstanbul olmak üzere Marmara Bölgesini ve çevresini önemli ölçüde etkileyecektir.
- 2003 Yılında İstanbul Ana Kent Belediyesinin yapmış olduğu İstanbul Deprem Master Planı (İDMP), 2004 yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı'nın yapmış olduğu "1. Deprem Şurası" ve yine 2009 yılında aynı bakanlığın yapmış olduğu "Kentleşme Şurası"na çok sayıda bilim insanı ve uzman katılmış ve son derece önemli çalışmalar yapılmıştır. Fakat devlet bürokrasisinin sürekli olarak değiştirilmesi ve "LİYAKAT ölçüsüne bağlı kadrolar yerine," söz dinleyen ve bilmeyen kadroların göreve getirilmiş olması; "deprem zararlarını azaltmak ve planlı bir kentleşmeyi" sağlamak için hazırlanan raporların uygulama alanı bulamamasına neden olmuştur.
- Her yıl çok sayıda mühendislik diploması verilmesine rağmen kaliteli bir mühendislik eğitimi yapılamamaktadır. Can ve mal güvenliğini sağlayan bir mesleğin insanları olarak; fiziki şartları uygun olmayan, öğretim kadrosu son derece yetersiz olmasına rağmen inşaat mühendisi diploması veren okullar açılmaktadır. Bu anlayışa son verilmelidir.
- Her afetten sonra sık sık yapılan "yara sarma" anlayışından kurtulup; bilimin, tekniğin ve aklın gerektirdiği işleri yapmak gerekir. Deprem bir doğa olayı olduğu kabul edilmeli ancak denetimsizliğin neden olduğu olumsuzlukları "kader" gibi değerlendiren yaklaşımlar terk edilmelidir. Bugüne kadar yapılan çalışmalar, deprem öncesi alınacak önlemlerin deprem riskini önemli ölçüde azalttığını ortaya koymaktadır. Sorunu sorun olmaktan çıkarak olan tek çıkar yol, deprem yaşanmadan önce alınacak önlemlerde saklıdır.
- Deprem yaşanmadan önce alınacak önlemler ve parasal harcamalar, deprem yaşandıktan sonra yapılacak düzenleme ve parasal kayıplardan 20 kat daha azdır.
- Ruhsatlardan mühendis ve mimarların imzasının kaldırılması mesleğimizin gelişimini engelleyecek, sahteciliğin önü açılacaktır.
- Oda ile meslek insanı arasına örülmeye çalışılan duvarlar kaldırılmalı, mühendis ve mimarlardan oda belgesi istenmesine yönelik uygulama güncellenmelidir.
- Kentsel dönüşüm konusu; fiziksel, sosyal ve ekonomik yönden çöküntü ve bozulma sürecine girmiş kentsel alanları, içinde yaşayanlar için yaşam kalitesi daha yüksek olacak şekilde, kente kazandırmayı hedefleyen bir plan stratejisidir. Oysa getirilmiş olan "İmar Affı" ile kentsel dönüşüm arasında çelişkili bir durum ortaya çıkmıştır.
- Kentsel dönüşüm; parçacı bir anlayışla değil, bütünlüklü kent planlarının bir parçası olarak ele alınmalıdır.
- Ne yazık ki var olan yapı stokumuz; deprem başta olmak üzere diğer doğal olaylara karşı hazırlıklı ve güvenli değildir.
- Özellikle İstanbul başta olmak üzere kentlerimiz; doğal olan olaylara karşı güvenli olmadığı gibi, doğal olmayan yangın gibi afetlere karşı da güvenli değildir.

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

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## **30 Ağustos 1922 Tarihi Emperyalist İşgale Karşı Verilen Büyük Bir Mücadelenin Tarihidir**

*29 Ağustos 2018*

30 Ağustos, ülkemizin emperyalist işgalinden kurtulmasının dönüm noktasıdır. 26 Ağustos 1922'de başlayan Büyük Taarruz, Mustafa Kemal önderliğinde işgalcilere karşı verilen "Kurtuluş Savaşı'nın" ilk adımı olmuş, 30 Ağustos Zaferiyle de taçlanmış. Bu zafer, Türkiye Cumhuriyeti Devleti'nin kuruluşunda önemli bir kilometre taşı olarak tarihteki yerini almıştır.

Birinci Dünya Savaşı'nın başlangıç tarihi olan 1914 tarihinde, emperyalist ülkeler dünyayı paylaşmak için büyük bir savaş başlattılar. Göz diktikleri ülkelerin yeraltı ve yerüstü kaynaklarıyla birlikte, dünya pazarını ellerine geçirmek için kan döktüler. Milyonlarca insan hayatını kaybetti, yaralandı, kentler yakılıp yakıldı. İnsanlık büyük bir yıkımla yüz yüze geldi.

Bu emperyalist savaşa büyük hayallerle Almanya'nın yanında giren Osmanlı İmparatorluğu, yenilen tarafla birlikte tarih sahnesinden çekilmekle yüz yüze kaldı. Osmanlı'nın tarih sahnesinden silinmesiyle ortaya çıkacak boşluğu İngiltere, Fransa, ABD, İtalya ve Yunanistan gibi ülkeler dolduracaktı.

Bu savaş; bugünkü Irak, Libya, Tunus, Suriye gibi ülkelerin, açıkçası Ortadoğu ülkelerinin Petrollerine ve diğer zenginliklerine sahip olmanın savaşıydı.

19 Mayıs 1919 Tarihinde Mustafa Kemal'in Samsun'a çıkması ile "Kurtuluş Savaşı'nın" temelleri atılmış; 26 Ağustos 1922 Tarihinde Büyük Taarruz başlamış, 30 Ağustos 1922 tarihinde yapılan Başkomutanlık Meydan Savaşıyla da zafere ulaşılmıştır. Bu Savaşın temel sloganı, "Hattı Müdafaa yok, Sathı Müdafaa vardır. Bu Sath, Tüm Vatanıdır" anlayışı üzerine oturmuştur. 30 Ağustos, emperyalist işgalden kurtuluşunu ilan eden Türkiye Cumhuriyeti'nin doğuş tarihidir.

9 Eylül 1922 tarihinde İzmir, 6 Ekim 1923 tarihinde İstanbul emperyalist işgalden kurtulmuş, 24 Temmuz 1923 tarihinde de Lozan Barışı imzalanmıştır.

Açıkçası 30 Ağustos 1922 tarihi özgürlük ve bağımsızlık savaşının önemli bir halkasıdır. Bu mücadeleyi haklı ve meşru yapan da emperyalist işgale ve emperyalist projelere karşı verilen özgürlük ve bağımsızlık savaşı olmasıdır.

Ayrıca, Mustafa Kemal ve Kurtuluş Savaşı önderlerinin vermiş oldukları bu mücadele, Osmanlı İmparatorluğu'nun bir karikatürünü kurma mücadelesi değildir. Bu mücadelenin bir yanı da yüzünü ileriye, bilime ve çağdaşığa dönmenin mücadelesidir.

Ülkemizde bugün 30 Ağustosunu unutturmak isteyen ve bağımsızlık mücadelesini bağımlı hale getirmeyi amaçlayan çok sayıda insan var. Açıklıkla altı çizilmesi gerekir ki; 15 Temmuz darbe girişiminin görünen yüzü cemaat ve gericilik olsa da; bu hareket özünde, dış emperyalist güçlere dayalı bir rejimin hakim kılınmasının bir sonucu olarak ortaya çıkmıştır.

Ülkemizde 94 yıldır bitmeyen bir mücadele var. 15 Temmuz darbe girişiminden yeterli ölçüde ders alınmadığını da görüyoruz. Bilime, bilgiye ve çağdaşığa dönük olan yüzümüzü ters çevirmek isteyenler var.

Haklı ve meşru temelleri olan Türkiye Cumhuriyeti bugün Ortadoğu'da sürdürülen yeni bir paylaşım savaşının içinde yok edilmeye çalışılmaktadır. Ülkemiz, giderek bölgemizde güçle-

nen gerici, adaletsiz ve baskıcı bir rejime teslim edilmeye çalışılmaktadır.

Ülkemizin yeni bir kurtuluşa ihtiyacı var. Bu kurtuluş gerici, asalak, bağımlı ve sömürgeci olma-  
yan; adaletli, barışçı ve özgürlükçü bir kurtuluş olmalıdır.

Bugünlerde yaşadıklarımızı bir kez daha düşünmek gerekiyor. Siyasi bağımsızlıkla birlikte eko-  
nomik bağımsızlığı da düşünmek gerekiyor. Vicdanları kararmayanlar, Mustafa Kemal Atatürk  
ve Kurtuluş Savaşı Önderlerinin ne kadar zor bir işi başardıklarını görmeleri gerekiyor.

Bağımsız bir Türkiye Cumhuriyeti Devletini kurarak bize bırakan önder kadroyu, başta Mustafa  
Kemal Atatürk olmak üzere saygıyla anıyoruz.

Bağımsızlık Bayramımız kutlu olsun.

### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

#### **Yönetim Kurulu**

## **1 Eylül Dünya Barış Günü Kutlu Olsun**

*1 Eylül 2018*

1 Eylül 1939 tarihinde Almanya'nın Polonya'yı işgal etmesiyle 2. Dünya Savaşı başlamış, bu  
savaşta binlerce insan yaşamını kaybetmiştir.

Bu acı ve yıkım karşısında, sürekli bir barışa ulaşmak için Birleşmiş Milletler kurulmuştur. Bu  
kuruluşun 5 daimi temsilcisi Çin, İngiltere, Rusya, Fransa ve ABD'dir.

Bütün dünya ülkelerinin savaş yerine barışı savunmalarıyla barışı sağlamak mümkündür.

Oysa bu 5 ülke, savaş için en fazla silah üreten ülkelerdir.

Bölgemiz bugün bile büyük bir gerilim içinde yaşıyor.

Dünya barışı, tüm insanlık için gerilimsiz ve gerçekten barış içinde yaşamak istemenin bir  
yoludur.

Birleşmiş Milletler, 21 Eylül tarihini barış günü olarak kutluyor.

Ülkemizde ise, 2. Dünya Savaşının başlangıcı olan 1 Eylül tarihi "Dünya Barış Günü" olarak kut-  
lanmaktadır.

Barışa ulaşmak için, silah tacirlerinin ve aç gözlü sömürgeci acımasızlığını barış isteyenle-  
rin mutlaka kırması gerekiyor.

Bir kez daha: "Yurtta barış, dünyada barış" diyerek, barışı savunan devletleri ve insanları kut-  
luyoruz.

### **Cemal Gökçe**

#### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## 25 Kişinin Yaşamını Yitirdiği Çorlu Tren Kazasına İlişkin İnceleme ve Değerlendirme Raporu Açıklandı

5 Eylül 2018

Yetkililer, her afet sonrası yaptıkları gibi konunun özünü unutup sonucuna göre hüküm veriyorlar! Her afet sonrası ortaya çıkan afetlerin nedenleri değil, sonuçları üzerinde durulmaktadır. Neden sonuç ilişkisi ne yazık ki dikkate alınmamaktadır!

Demiryolu hattının tarım arazileri içinden geçtiği görülmektedir. Tarım arazilerinin geçtiği yerlerde zeminin taşıma gücü zayıf olur. Çekilen fotoğraflarda balast ve alt balast tabakalarının yetersizliği nedeniyle işlevini yitirdiği hatta tabii zemin içinde kaybolduğu görülmektedir. Demiryolu hattı yapılırken göçme, çökme ve tabaka kayması ve boşalması ile ilgili bilgiler dikkate alınmamıştır.

Ayrıca yağın yağmurlar dikkate alınarak gerekli olan bakım ve kontrollerin yapılmadığı, bu kazanın sadece en son yağın yağmurlara bağlanmaması gerektiğinin bilinmesini de istiyoruz!

Suçlu yağmur değildir! Yapanlar, yaptıranlar ve yapılmış olan yapıları denetlemeyenlerdir.

Demiryolu olayları ya da kazalarına çok sık rastlanmaz. Demiryolu güvenlik sıralamasında ulaştırma türleri arasında üstlerdeki yerini almıştır. Dünya geneline yayılabilecek bu saptama, kendiliğinden gerçekleşen süreçlerin bir çıktısı olmayıp; demiryolu ulaştırmasının özündeki güvenlik potansiyeli ile birlikte, bir bütün olarak tüm demiryolu bileşenlerinin belirli bir (gelecekte) disiplin anlayışıyla, denetim ve bakımlarının yapılıyor olmasının beklenen bir sonucudur. Japonya'da Tokyo-Osaka kentlerini 1964 yılında 200 km/sa hızla birbirine bağlayan dünyanın ilk yüksek hızlı treni Shinkansen, bugüne kadar kaza yapmadan hizmet vermeyi başarmış bir demiryoludur.

Demiryolu güvenlidir, ancak onu güvenli yapan arka planda sistemi yönetenlerin güvenlik anlayışıdır. Gelişmiş çoğu ülkenin ulaştırma hizmetlerinden sorumlu otoriteleri, ülkelerinde meydana gelen demiryolu olaylarına/kazalarına ilişkin inceleme ve değerlendirme raporlarını açık bir şekilde kamuoyu ile paylaşırlar. Bu yaklaşım biçimi de demiryolu güvenliği (ve güvenilirliğini) pekiştirmeye hizmet eden güvenlik anlayışının bir ürünüdür. Demiryolu olayları/kazaları açıklanabilir nedenlerle meydana gelir ve tekrar etmemesi için alınması gereken dersler ve önlemler için öğretici olurlar. Bir kamu hizmeti olan demiryolu ulaştırmasından sorumlu olanların başlıca görevlerinden biri, demiryolu olaylarını/kazalarını şeffaf ve nesnel biçimde değerlendirip, elde edilen bulguları kamuoyuyla paylaşmak, benzerlerinin tekrar etmemesi için alınacak önlemleri belirleyip hayata geçirmektir.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun 2013 yılında yürürlüğe girmiştir. Bu kanuna göre TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü demiryolu altyapısından sorumlu tutulurken, yolcu ve yük taşımacılığı hizmetlerinin kurulan TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yürütülmesi yasalaşmıştır. Bu düzenlemeler, demiryollarında daha önceki yıllarda başlatılan personel azaltma uygulamalarının devamında yapılmıştır. Yeni yasayla, demiryolu ulaştırmasının organizasyon bileşenleri ve bunlar arasındaki ilişkiler büyük ölçüde yeniden tanımlanmış ve oluşturulmuştur. Bu süreçte yüzyıllık kurumsal birikimin ve çalışanların deneyim birikimlerinin birçoğunun heba edildiği gözlenmektedir.

Kurumlar, onu meydana getiren birimler ve bunlar arasındaki ilişkilerin uyumu kadar, ona hayat veren çalışanların kuruma duydukları aidiyet duygusu kadar güçlü olurlar. Diğer tüm kurumlar için geçerli olan altın kural TCDD için de geçerlidir: Liyakat esaslı görevlendirmeler yapmak, alınan kararlar ve uygulamalarda evrensel akıl ve vicdan ölçütlerini gözetmek. Demiryolları, çalışanlarının hizmet vermekten gurur ve mutluluk duydukları bir kurum olması sağlanmalıdır. Yaşanan olumsuzlukları neden-sonuç bağlamında inceleyip sonuçlarını şeffaf bir şekilde kamuoyuyla paylaşmak sorumluluğu da kamu hizmeti yapmanın bir gereği olarak hassasiyetle yerine getirilmelidir.

8 Temmuz günü Çorlu'da meydana gelen yolcu treninin raydan çıkma olayı, söz konusu hattın demiryolu altyapısına ilişkin zayıflıkları ve denetim eksiklerini gözler önüne sermiştir.

-Bölgede olaydan önceki günlerde görülen kısa süreli şiddetli yağışlar, yol ve altyapı tesisleri denetiminin sıklaştırılması için önemli bir işaret sayılmıyordu; ancak, bu verinin yeterince değerlendirilmediği anlaşılıyor.

- Olayda ön planda olan üstündeki dolgu boşalan menfez, trenin raydan çıkmasında doğrudan etkili olmayıp, buradan geçerken şiddetli sarsıntı hissedilen makinistlerin seri fren yapmasına neden olmuş olabilir. Trenin normal fren yapması ya da fren uygulamaması halinde, yoluna raydan çıkmadan devam etmesi muhtemeldi.
- Özel durumlarda treni kısa mesafede durdurmak için uygulanan seri fren, trenin frenleme işlevlerinden biridir. Kurplu kesimlerde (dönemeçlerde) uygulanması güvenlik nedeniyle tavsiye edilmezken, yolun doğru kesimlerinde (aliymanlarda) uygulanmasında bir sakınca bulunmamaktadır. Altyapısı ve üstyapısı yeteri kadar iyi durumda olmayan demiryolu hatlarında uygulanan seri fren, üstyapıda burkulma gibi çeşitli geometrik bozulmalara neden olabilmektedir. Çorlu'daki olayda, uygulanması kaçınılmaz gibi görünen seri fren uygulamasının raylarda burkulmaya yol açabileceği değerlendirilmektedir. Ayrıca raydan çıkarak devrilen tren geçip gitse bile, arkadan gelen başka bir trenin aynı yerde raydan çıkarak devrilmesi büyük bir olasılıktır.
- Olaydan sonra menfez dolgusunda ve menfezden sonraki hat kesiminde yapılan onarım işlerinin tekniğine uygun yapılmadığı yerinde gözlemlenmiştir. Bu koşullarda, aynı yerde benzer olayların meydana gelmesi kaçınılmazdır.

## **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

### **Yönetim Kurulu**

## **12 Eylül!**

12 Eylül 2018

12 Eylül, ülke tarihimizin karanlık bir dönemi olarak tarihte ki yerini aldı.

Bir ayıptan bin ayıp yaratmanın başlangıcı oldu!

Bu dönemde 173 kişiye işkence edilerek öldürüldüğü ve 12 kişinin gözaltında kaybedildiği belgelendi. 650 bin kişi gözaltına alındı, binlerce insan tutuklandı. Meclis kapatıldı, hükümet lağvedildi.

Siyasi partiler, sendikalar, meslek ve demokratik kitle örgütleri kapatıldı veya faaliyetleri durduruldu.

Gazeteler 300 gün yayın yapamadı. 12 Eylül Konseyi'nin uygun görmediği haberler sansürlendi. Yalan haberlerle rejim desteklendi! Doğru haberler ters yüz edilerek toplum yalanlarla beslendi.

Demokrasinin bize bol geldiği söylenerek; "politik olmaktan korkan insan" yetiştirmenin temelleri atıldı.

1402 sayılı Sıkıyönetim Yasası uyarınca binlerce kamu görevlisi işten atıldı. Binlerce kişi sürgüne gönderilerek istifaya zorlandı.

Ben de; Sıkıyönetim Yasası uyarınca, 1. Ordu ve İstanbul Sıkıyönetim Bölgesi dışına çıkarılan şanslı(!) insanlardan biri oldum!

1 milyon 683 bin kişi fişlendi. Kamu kurum ve kuruluşlarında çalışan binlerce dürüst ve liyakat sahibi insan işlerinden edilerek devletin içi boşaltıldı.

Bugünkü özelleştirme ve kamu kurumlarının işlevsizleştirilmesinin temelleri o günlerden atılmış oldu!

Bugün üretmeyen, sürekli tüketen bir ülke haline geldik!

Tahılda, ette, baklagillerde ve benzeri gıda maddelerinde kendisine yeten yedi ülkeden biri iken, samanı bile ithal eden bir ülke olduk.

Halk Bankası ve Vakıflar Bankası gecenin bir saatinde düşük kurdan döviz satmayı bile şeker gibi sunuyor! Ortada bir sorumlu yok!

Bugün; yalanı doğru gibi, acıyı şeker gibi ustalıkla sunan bir yönetimimiz var!

Değerler sisteminde ciddi bir bozulma var!

Şarbona yakalanan insanlar hastaneleri dolduruyor, ortada bir sorumlu yok!

12 Eylül döneminde mi yaşıyoruz! Şeffaf ve açık olmak gerekmez mi?

Ne yazık ki; bir ayıptan bin ayıp yaratmaya devam ediyoruz!!

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

### 3. Havalimanında Neler Oluyor!

18 Eylül 2018

300-400 bilim insanı ve uzmanın üzerinde çalışarak yapmış olduğu "İstanbul Anayasasına-Planına" göre 3. Havalimanı Silivri'ye yapılacaktı.

Aslında İstanbul'a iki adım mesafede olan Çorlu Havalimanı ve Atatürk Havalimanı genişletilerek İstanbul'un ihtiyacı fazlasıyla karşılanabilirdi.

İstanbul Anakent Belediyesi'nin 300-400 bilim insanı ve uzmanına yaptırdığı "Çevre Düzeni Planı" yok sayıldı. Akıl ve kentleşme bilimi ranta teslim edildi, insan yaşamı dikkate alınmadı!

Üretime değil de rant ekonomisine dayalı bir ekonomik sistem, bilim ve bilgiyi de dışlayıp hiç yapılmayacak bir yere, Kuzey Ormanlarının ve su havzalarının bulunduğu yere 3. Havalimanı yapıldı.

Beşli konsorsiyumun, yap işlet devret sistemiyle yapacağı havalimanı inşaatı için ihtiyaç duyduğu krediyi, hazine garantisıyla kamu bankaları karşıladı, 4,5 milyar dolar kredi verdi.

Bugünkü ekonomik ve siyasal krizin bir nedeni de bu ve benzeri banka kredilerinin üretim alanlarına değil de, rant alanlarına teslim edilmesidir.

3. Köprü, Osman Gazi Köprüsü ve Avrasya Tüp Tüneli'nde olduğu gibi; geçsen de geçmesen de, uçağa binsen de binmesen de dolar karşılığı paralar ödenecek!

Böyle bir yerde çalışan insanlar;

Ödenmeyen paralarını istiyorlar,

Tahta Kurullarıyla birlikte yatmak istemiyorlar,

Ücretlerimiz elden ödenmesin bankaya yatırılın,

Tuvalet ve banyolarımız temiz olsun,

18.Yüzyıl koşullarında çalışılmasın,

Arkadaşlarımız iş cinayetlerine kurban gitmesin diyorlar.

Açıkçası insani koşullarda çalışmak istediklerini talep ediyorlar.

Bu ve benzeri masum ve oldukça insani olan taleplere coplarla karşılık verildi. İşçiler gözaltına alındı, hırpalandı! Havalimanına girişler yasaklandı, milletvekilleri bile içeri alınmadı.

Olmayan hukuk ve demokrasi bir kez daha kendisini ele verdi!

Üstelik 29 Ekimde açılacağı ilan edilen Havalimanı açılmazsa suçlular şimdiden belli oldu!

Hak arayan işçiler suçlu olacak!

Üstelik inşaat yapım safha ve sürelerini gösteren iş programları var. Bu programlar bu tür işlerde önemsenmez! İş programı da neymiş, "büyüklerimiz şu tarihte açılacak" diyorlar.

Açıkçası inşaatlarda ortaya çıkan iş cinayetlerinin bir nedeni de, insan fiziğini ve beynini zorlayan daha hızlı ve daha fazla sürdürülen günlük çalışma koşullarıdır.

Hukukun, demokrasinin, insani koşullarda çalışma ve haklı taleplerin her zaman destekçisi olacağız.

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## Cumhuriyeti Anlamak!

29 Ekim 2018

Cumhuriyetimizin 95. Yıldönümünü kutluyoruz.

Cumhuriyet, monarşi ve oligarşinin karşıtıdır.

Anayasası olan değil, Anayasanın işletildiği ve kuvvetler ayrılığına dayanan bir yönetim biçimidir.

Cumhuriyet, başta parlamento olmak üzere anayasada ve yasalarda belirtilmiş olan kurumların yönetimidir. Bağımsız, Laik, Özgür, Özerk tüm kurum ve kuruluşların, açık ve şeffaf bir şekilde görevlerini yapmaları üzerine temellendirilir.

Cumhuriyette Egemenlik, kral, kraliçe, padişahın ve sultan gibi tek bir kişiye ait değil halka aittir. Toprakları işgal edilmiş olan ülkemizi emperyalist güçlerden kurtarmak için, 23 Nisan 1920 de kurulan bir meclisin bağımsız bir ülke kurma iradesidir. Mustafa Kemal önderliğinde, bilime ve bilgiye dayalı bir anlayışla yapılan "Kurtuluş Savaşı" nın son halkasıdır.

"Polatlı'dan top sesleri duyulmasına rağmen, Ankara'nın içinde arkeolojik araştırmalar" yaptırılan bir bilgeliktir, ilericiliktir.

Cumhuriyet, kadınlar için olmak ve olmamak konusudur. Kadını erkeklerle eşit hale getirip, sosyal hayatın kadın ve erkeklerden oluştuğunu bilerek geleceğe dair umutların yeşertilmesidir.

Toplumunu "ümme" olmaktan çıkararak yurttaş olma temelinde birleştiren bir rejimdir Cumhuriyet.

Laik düşünce; modern insanın bir özelliği olduğu gibi, laikliğin olmayacağı yerde bilimin de olmayacağını bir ifadesidir. Esasında laiklik bilim için var denebilir. Bilimsel düşünce, çağımız Aydın'ı için entellektüel bir zorunluluktur. Laik düşünce yoksa bilime de ulaşamaz.

21. Yüzyılda insanın en önemli özelliği bilimi inançlarına teslim etmemesidir.

İnsan Evrim'inin bugünkü aşaması hurafelerden uzak durması ve aklını doğru kullanmasıdır.

Bugünkü uygarlığın temeli bilimdir. Bilim kuşkucudur, eleştirel düşünceye dayanır. Bilim bize, dünyayı kendimize göre yorumlamayı değil, olduğu şekliyle kavratmayı amaçlar.

İşte bu nedenle Cumhuriyetin en temel ilkesi laikliktir.

Laik düşünce akli harekete geçirir, akıl bilim ve bilimsel düşünceyi harekete geçirir. Bu nedenle de bilim ve bilimsel düşünce aydınlanmanın kapısını aralar ve açar.

Bilimi, bilimsel kuramları ve yöntemleri dışlayarak tartışmak, Cumhuriyetimizin neden kurulduğunu anlamamak veya bilerek onu tahrif etmektir.

Bağımsız bir ülke yaratan, onu laiklik ve hukukun evrensel ilkeleri eksenine oturtan başta

Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, Cumhuriyetimizin kurulmasında emeği olan herkesi saygı ve sevgiyle anıyoruz.

Cumhuriyetimizin 95. Kuruluş yılı kutlu olsun..

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## **Mustafa Kemal, Bağımsızlık ve Özgürlük Mücadelesinin Önderi, Türkiye Cumhuriyeti Devletinin Kurucusudur**

*10 Kasım 2018*

Aynı zamanda bağımsızlık mücadelesi veren tüm ulusların umudu olmuştur.

Cumhuriyet, demokrasi, laiklik ve aydınlanmacı bir geleceğin plan ve programcisidir.

Ülkemizde kadınlara seçme ve seçilme hakkının verilmesini sağlamış; “Çalışmanın boşuna yorulmak ve terlemek olmadığını söyleyerek, zamanın gereklerine göre bilimden, teknikten ve her türlü uygar buluştan azami ölçüde yararlanmak” gerektiğinin altını çizmiştir.

Bilim ve tekniğe verdiği önemi sürekli olarak tekrarlamış; “Okumuş olanlardan en büyük cahiller çıkabileceğini” söyleyerek, bugünleri de görmüştür.

“Bir halkın, zenginliği ile değil ahlaki değerleri ile ölçülmesi gerektiğini” bilen bir felsefeye sahiptir.

“Biz kimsenin düşmanı değiliz. Yurtta Barış, Dünyada Barış” diyerek barışı evrensel değerde görebilen, Ülkemizi yoktan var eden bir kadronun önderidir.

Gazi Mustafa Kemal Atatürk’ü saygıyla anıyoruz.

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkan**

## **Kadınların Eşitlik ve Özgürlük Mücadelesini ve Bu Mücadele Yolunda Sürdüğü Dayanışmayı Selamlıyoruz**

*25 Kasım 2018*

25 Kasım 1960, Dominik Cumhuriyeti’nde diktatörlüğe karşı mücadelede sembol haline gelen Mirabel kardeşlerin öldürüldüğü gündür.

1981 yılında Latin Amerika Kadınlar Kongresi’nde Mirabel kardeşler anısına 25 Kasım tarihi “Kadına Yönelik Şiddete Karşı Uluslararası Dayanışma ve Mücadele Günü” olarak ilan edildi.

1999 yılında ise Birleşmiş Milletler 25 Kasım’ı resmi olarak “Kadına Yönelik Şiddetin Ortadan Kaldırılması İçin Uluslararası Mücadele Günü” olarak benimsenmesine karar verdi.

Bugün, kadına yönelik şiddetin devletin uyguladığı politikalarla nasıl iç içe geçtiğini gösteren ve kadın dayanışmasının şiddetle mücadelede en önemli dayanak olduğunu ifade eden bir gün olarak anılıyor. Dünyanın her yerinde kadınlar bugünü etkinlikler, eylemlilikler düzenleyerek, mücadeleyi yükselttikleri bir gün olarak anıyorlar.

Avrupa Kadın Hakları Girişimi’nin, kadınların vazgeçilmez ve ertelenemez bu mücadele günü için yayımladığı bildiri şöyle:

“Mirabel kardeşlerin bu katliamı ibret-i alem tarzında tüm dünya kadınlarını, en çok da demokrasi ve devrim mücadelesine katılan kadınları korkutmak, sindirmek ve baskı altında tutmak için yapılmıştır. Sistemin sahipleri kadınların örgütlü gücünden korkuyor. Çünkü tarih defalarca gösterdi ki dizginlerinden boşalan kadınların öfkesi onların saltanatları için büyük bir tehlike. Dünyanın neresinde olursa olsun kadınların özgürlük haykırışları her türlü baskıya rağmen hiç bir zaman susturulamadı ve susturulamayacak, çünkü kadını isyana teşvik eden tüm koşullar dün olduğu gibi bugün de mevcut. Baskının olduğu yerde isyan etmek meşrudur.”

Ülkemizde de var olan ve her geçen gün artmakta olan baskının, şiddetin en çok etkilediği kesimlerden biri kuşkusuz kadınlar. 2018 yılı itibari ile 335 kadının çoğunlukla eşleri, eski eşleri ya da 1. dereceden yakınları tarafından öldürüldüğü, kadın cinayetlerinin son 14 yılda 4 kat arttığı ülkemizde, kadınlar her gün daha fazla sindirilmeye, sömürülmeye, susturulmaya ve ev/aile içine hapsedilmeye çalışılıyor.

2008 yılından beri şiddetten hayatını kaybeden kadınlar için dijital bir anıt uygulaması olan Anıt Savaş ile her yıl giderek artan sayılarda, toplamda 2424 kadının, yalnızca kadın olmaktan kaynaklanan bir nedenle, yani yalnızca cinsiyetleri nedeni ile yaşamlarını yitirdiklerine tanık olduk. Elbette kaybettiğimiz her bir canı yalnızca istatistiksel bir veri olarak algılamıyoruz, ancak olayın büyüklüğünü gözler önüne sermekten ve takipçisi olmaktan kaçınmayacağız.

Şiddetin bu kadar yaygın hale gelmesinde siyasal iktidarların uyguladığı bio-sosyo-ekonomik politikaların çok etkili olduğunu biliyoruz. Kadınların doğrudan bedenlerine, giyinme ve yaşama şekillerine, hatta ses tonlarına müdahale etme cüretini gösteren eril zihniyete tahammül etmek zorunda olmadığımızı bulduğumuz platformlarda dile getireceğiz.

Kadına yönelik şiddet; her yaştan, her eğitim grubundan, her bölge ve refah düzeyinden kadınlar için tehdit oluşturuyor. Bununla birlikte kadınların istihdam oranı erkeklerin istihdam oranının yarısı kadardır ve tüm eğitim düzeylerinde çalışan kadınlar erkeklerden yüzde 17,8 daha düşük ücretler almaktadır. Kadın işsizlik oranı yüzde 14,6, genç kadın işsizliği ise yüzde 25,6'dır. Çalışma yaşamındaki kadınların yüzde 44'ünün hiçbir güvencesi yoktur. Bu veriler, kadınların çalışma hayatındaki en önemli üç sorununu ortaya koyuyor; düşük ücret, işsizlik ve sigortasız çalıştırılma. Kadınların yüzde 23,2'si işe alım sürecinde ayrımcılık yaşamakta ve yüzde 92'si sendikasız çalıştırılmaktadır. Bu tablo, ekonomik şiddetin ve eşitsizliğin boyutlarını ortaya koymaktadır.

Ülkemizdeki bu vahim gerçeklikten İnşaat Mühendisi kadınlar olarak bizler de payımıza düşeni alıyoruz. Son derece yüksek orandaki işsizlik, özellikle yeni mezun genç kadın meslektaşlarımızı mağdur durumda bırakıyor. Henüz meslek yaşamlarının başında karşılaştıkları bu olumsuz durum onları, hem mesleklerini uygulama pratiklerine hem de çalışma yaşamına karşı antipati oluşturacak bir duruma itiyor. Bu durum çalışma imkanı olarak meslek dışı alanlara yönelmelerine neden oluyor. Üniversite mezunu/istihdam dengesi kurulmaksızın açılan İnşaat Mühendisliği eğitimi veren bölümlerin çokluğu genç mezun arkadaşlarımızın karşısına böyle bir olumsuzluk olarak çıkıyor.

Toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin giderilmesi ve şiddetle mücadelenin temel ayağı sadece kadınların değil tüm toplumun örgütlenmesine bağlıdır.

Ancak biz kadınlar; kadına şiddetle mücadele yollarının tariflendiği yasal ve kurumsal haklarımızın geliştirilmesinde toplumun tüm kesimleriyle birlikte çalışarak sonuç almayı hedeflemekteyiz.

Ve biliyoruz ki; baskının arttığı her yerde özgürlük talepleri de artar. Onun için bu dönem “Kadınlar Birlikte Güçlü” diyerek mücadeleyi yükselttiğimiz bir dönem olacak.

Mirabel kardeşlerin mücadelesinin kelebek etkisiyle bizlere kadar ulaşacağına inanıyoruz.

Direnmenin, dayanışmanın, yan yana durmanın gücüyle kadın dayanışmasını selamlıyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Kadın İnşaat Mühendisleri Komisyonu**

## İnşaatlarda İşçi Ölümleri Kader Olmaktan Çıkarılmalıdır!

29 Kasım 2018

Kuzey Marmara Otoyolu'nun Kocaeli Gebze kesimindeki viyadük çalışmaları sırasında beton blokun düşmesi sonucu bir işçi yaralandı, enkaz altında kalan 3 işçi ise hayatını kaybetti. 30 metre yüksekliğindeki 7 no'lu viyadükte ayak başı montajı sırasında yaşanan olay, montajı yapılan parçanın dökülen betonun ağırlığını taşınamaması nedeniyle gerçekleşti. Yaralanan ve hayatını kaybeden işçiler de bu blok üzerinde çalışanlardı.

Olayın hemen ardından Gebze 1. Sulh Ceza Hakimliği, "toplum sağlığının ve ahlakının zedelenmemesi, kamuoyunun yanlış bilgilendirilmemesi ve çalışmaların sekteye uğramaması için" olayla ilgili yayın yasağı getirdi. Böylece işçi sağlığı ve güvenliğini ihmal ederek işçilerin ölmesine neden olmanın değil, bu ölümlerin haberini yapmanın toplum sağlığı ve ahlakını zedelediğini öğrenmiş olduk.

Türkiye iş cinayetlerinde Avrupa'da ilk, dünyada ise üçüncü sırada yer alıyor. Ülkemizde en fazla iş cinayeti inşaat işkolunda yaşanıyor. Son beş yılda 10 binden fazla işçi cinayet kurbanıyken bunlardan 2300'ü inşaatlarda yaşamını yitirdi.

Kayıt dışı istihdam, denetimsizlik ve cezasızlık, işçi sağlığı ve iş güvenliğini hiçe sayan işyeri koşulları, işin hızlı bitirilmesi için uzun çalışma saatleri ve iş yükü, sendikasızlık ve örgütlenmenin önüne konulan büyük engeller; iş cinayetleri konusunda Türkiye'nin Avrupa'da ve dünya-daki üst sıralardan neden düşmediğini açıkça gösteriyor.

İnşaat sektöründe iş cinayetlerini durdurmak mümkündür. Odamızın büyük önem verdiği, çalıştaylar ve sempozyumlar düzenlediği, raporlar hazırladığı işçi sağlığı ve iş güvenliği konusunda ciddi bir birikimimiz vardır. Yeter ki siyasetin özneleri, kamu kurumlarının idarecileri ve sektörün tüm bileşenleri bu cinayetleri fitrat olarak görmesin, sorunu görmezden gelerek çözüm üretecek kararlar almaktan kaçınmasınlar.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak, hayatını kaybeden işçilerimizin yakınlarına sabır, yaralanan işçimize acil şifalar diliyoruz.

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası

#### Yönetim Kurulu

## Değişen Bir Şey Yok! Geliyorum Diyen Bir Tren Kazası Daha (!) Ankara...

13 Aralık 2018

Ankara'dan Konya'ya gitmek üzere 06.30'da hareket eden Yüksek Hızlı Tren, Ankara Marşandiz İstasyonu'na geldiğinde yol kontrolü yapan kılavuz tren ile aynı ray üzerinde kafa kafaya çarpışmıştır. Trenin iki vagonu raydan çıkmış, kazanın olduğu bölgede bulunan üst geçit vagonların üzerine devrilmiştir. Kazada 3'ü makinist, 6'sı yolcu olmak üzere toplam 9 insanımız yaşamını yitirmiş, çok sayıda insanımız da yaralanmıştır.

Bilindiği gibi 8 Temmuz 2018 tarihinde yaşanan Çorlu tren kazası birçok eve ateş düşürmüştü, 25 insanımız yaşamını yitirmiş, 341 insanımız da yaralanmıştı.

Hazırlamış olduğumuz Çorlu Tren Kazası Raporu'yla; demiryolu altyapısının gerekli olan mühendislik ve teknik kurallara uygun olarak yapılmadığını örneklerle ortaya koymuştuk.

Son yıllarda demir yollarında sık sık sorunlar yaşıyoruz. Kazalar oluyor insanlarımız yaşamlarını yitiriyorlar. 13 Aralık 2018 tarihinde Ankara'da acı bir tren kazası daha yaşandı. Birçok eve yeni acılar ve ateş düştü.

Uzun bir süredir ülkemizde liyakat sisteminin ortadan kalktığı, bilimin, mühendisliğin ve tekniğin önemli ölçü de ihmal edildiği bilinmektedir. Ne yazık ki bu ihmal ve sorumsuzluğun acı sonuçlarını hep birlikte sıcak bir şekilde yaşıyoruz.

Yapılan inceleme ve edinilen bilgilere göre Ankara-Sincan Hattında sinyalizasyon sistemi bulunmamaktadır. Buna rağmen kılavuz tren Ankara Garına ulaşmadan üzerine Yüksek Hızlı Trenin (YHT) sevk edilmiş olması kazanın görünen nedeni olarak açıklanabilir!!

Oysa demiryolu ulaşımı en güvenli ulaşım sistemidir. Bu sistemin güvenli olmasının bir nedeni de sinyalizasyon sisteminin bulunmuş olmasıdır. Eğer bir hatta bir tren varsa sistem uyarı verir ve hattı ulaşımına kapatır. Demiryolu ulaşım sisteminin güvenli olmasının bir nedeni de budur.

Bilinen bir kural vardır. Hızlı Demiryolu Hatlarında sistem bütünlüğü sağlanmamışsa o hat işletmeye açılmaz, açılmamalıdır. Ne yazık ki son yıllarda hızlı yapmak ve işletmeye açmak adına bilim ve mühendislik yok sayılmaktadır. Bu nedenle can ve mal güvenliği büyük ölçüde ihmal edilmekte, ortaya çıkan olayın kendisi değil, sonuçları üzerinden hüküm verilmektedir.

Yeni sorunların ve yeni kazaların yaşanmaması için meydana gelen olayı kapsamlı bir şekilde inceleyip araştırmak yerine, olayların üzeri kapatılmaya çalışılıyor. Bu ve benzeri tutum ve davranışlar, yaşanan olaylardan ders çıkarmayı önlediği gibi yeni kazaların ve acı sonuçlarının tekrarlanarak yaşanması gibi bir sonuç doğuruyor. Ankara Tren kazası da bu kapsamda göz göre göre ortaya çıkan ve "sonucu belli olan" bir kaza(mı)dır!! düşünmek gerekir.

Bir kez daha uyarıyoruz; bilimi, tekniği ve mühendisliği yok sayarak sağlıklı sonuçlara ulaşmak mümkün değildir.

"Bu ve benzeri acı sonuçlar doğuran kazalar neden oluyor?" sorusunu detaylı bir şekilde inceleyip araştırmak insan yaşamına olan saygının bir gereğidir. Aksi halde "BUMERANG OYUNUNUN" bir parçası olmaya devam edeceğiz.

Yaşamını yitirenleri saygıyla anarken, yakınlarına sabır, yaralılara acil şifalar diliyoruz.

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## 19 Aralık İnşaat Mühendisleri Gününüz Kutlu Olsun

19 Aralık 2018

Sevgili Meslektaşlarım,

İnşaat Mühendisleri Odası, 19 Aralık 1954 tarihinde kurulmuştur. Kuruluşumuzun 64. yılını kutluyoruz. Bu kutlamayı tüm şubelerimizle birlikte yapıyoruz.

Kurucu Genel Kurulumuzun sayın başkanı Rüştü Özal'dan başlayarak, ilk Genel Başkanımız Hikmet Turat'ı ve bugüne kadar yöneticilik yapan tüm yönetici ve meslek büyüklerimizi saygı ve sevgiyle selamlıyoruz.

Odamızın kuruluş günü olan "19 Aralık İnşaat Mühendisleri Günü"nü kutluyoruz.

19 Aralık 1954 tarihinde toplanan Kuruluş Genel Kurulu'na hakim olan düşünce bugün de devam ediyor. O gün deniyordu ki; "Dileğimiz odur ki; bugünkü coşkumuz hep sürekli olsun. Taşadığımız heyecanın bir sınırı olmasın."

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

İnşaat mühendisliği kurucu mühendislik alanlarının başında geliyor. Bu nedenle inşaat mühendisliği evrensel bir meslektir. Sürdürülebilir bir yaşam kalitesini artırmak amacıyla mesleki bir yetkinlik, etik bir anlayış ve geniş bir işbirliği içerisinde çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Kuruluş

günleri aynı zamanda doğum günleridir. Bu günler, geçmiş ile gelecek arasında sıkı bağların kurulması gereken günlerdir. Geçmiş ile gelecek arasında kurulacak köprünün oldukça sağlam olması gerekiyor. "Geçmişini bilmeyen geleceğini kuramaz" diye önemli bir söz var. Geleceğimizin sağlıklı bir şekilde kurulması için mesleki-politik hattımızın sürekli olarak bilim, bilgi ve akılla beslenmesi gerekiyor.

Bugünkü dünyamız dünkü dünya kadar büyük değildir. Dünyanın her hangi bir yerindeki doğal ve ekolojik değerlerin bozulması yerel düzeyde kalmıyor tüm insanlığı etkiliyor. Sürdürülebilir bir planlama ve sürdürülebilir sosyal çevrenin oluşturulması hizmet sürecinin ana halkası olarak bizleri de şekillendiriyor. Bu nedenle, hizmet üretim sürecinde sadece bilimsel ve teknik gerekliliklerin yerine getirilmesi yeterli olmuyor. Hayatın genel akışı içerisinde doğaya ve yaşam alanlarına haksızca müdahale edenlere karşı sesimizi sürekli olarak yükseltmemiz gerekiyor.

Bugün ülkemizin ve dünyanın nüfusu giderek artıyor. Aynı zamanda teknolojik gelişmeler inşaat mühendisliği uygulamalarının kapsamını, boyutunu ve önemini her geçen gün artırıyor. Bu duruma paralel olarak bilgi üretimi de hızlı bir şekilde artıyor. Odamız, inşaat mühendisliği alanında ortaya çıkan gelişmeleri ülke ölçeğinde yaygınlaştırmak için çalışmalarını sürdürüyor.

Sevgili Meslektaşlarım,

Bugün dünya 4. endüstri devrimini yaşıyor. Bilgi ve bilişim alanı her geçen gün gelişiyor. Ülkeler artık sektörlerden daha çok sektörleri dönüştürecek teknolojilere odaklanıp yeni yatırımlar yapıyor. Yaşam bilimlerine, malzeme bilimlerine ve bilgi iletişim teknolojilerine büyük önem veriliyor. Bu gelişmelerden inşaat mühendisliği alanı da, Odamız da önemli ölçüde etkileniyor. Çünkü inşaat mühendisliği ihtiyaç duyulan her yapıyı farklı malzeme ve tasarımlarla bir araya getirip düşünceyi eyleme dönüştüren önemli bir meslektir. Bizler, insanların güven ve huzur içerisinde yaşamaları için sürekli olarak öğrenmek durumundayız. Bu amaçla can ve mal güvenliğini korumak için güvenli yapılar üretiriz.

64 yılı geride bırakan bir Meslek Odasının üyeleriyiz. Bundan sonra her yıl aramıza katılacak 10 bin inşaat mühendisi ile birlikte mesleğimizin değersizleşmesini önlememiz gerekiyor. Fiziki yapısı yetersiz, laboratuvarı olmayan, akademik seviyesi oldukça yetersiz inşaat mühendisliği bölümlerinin açılmasını mesleğimizin önemi açısından doğru bulmuyoruz.

Artan toplumsal gereksinmelere rağmen; mesleki yetki, mesleki yeterlilik ve attığımız imzanın bizlere yüklediği sorumluluğu bilerek budanan yasal haklarımızı yeniden kazanmamız gerekiyor. Yasal haklarımızın yetersizliği sayısal çoğunlukla birleşince; ücret düşüklüğü, işsizlik ve haksız rekabet gibi önemli sorunlarla karşılaşıyoruz. Bu nedenle daha çok birliğe, dayanışmaya ve mücadele etmeye ihtiyacımız var.

Her şeye saldıran; bilimi, tekniği, kamu yararını ve mühendisliği yok sayan bir ortam içerisinde haksızlıklara karşı mücadele ediyoruz. Sürdürdüğümüz mücadelede yanımızda yer alınız. Sizlere kuruluşumuzun 64. yılı nedeniyle teşekkür ediyoruz.

Sevgili Meslektaşlarım,

Görevimiz, hep birlikte yaşamış olduğumuz sorunları çözmek ve mesleğimizin toplumdaki yerini ve etkinliğini yükseltmektir. Meslektaşlarımızın ve yöneticilerimizin biriktirdikleri deneyimlerin veri tabanı, her zaman aklımızı yönetiyor. Biz biliyoruz ki; geçmişi anımsama becerisini yitirmiş olanlar, gelecekle ilgili planlar yapamazlar. Oysa geçmişteki yaşanmışlıkları anımsayarak gelecekle ilgili planlar yapmak arasında çok sıkı bağlar var. İnsanın geçmişini beyinde canlandırabilme becerisi, aynı zamanda, geleceği sağlıklı bir şekilde kurmasının yolunu açar. Bu özellik insanları diğer canlılardan ayıran bir özelliktir. Mesleğimizin ve ülkemizin bizimle ilgili olan sorunlarını birebir yaşamış olmamız, bizleri yetkili kıldığı gibi daha da güvenli yapar. Bu nedenle Odamızın ve mesleğimizin geçmişi, gecesini gündüzüne katarak fedakarca çalışanların ve dünümüzü bugünlere taşıyanların tarihidir. Bu tarih; aynı zamanda mesleğe bağlılık, kamu yararını her şeyin önünde tutan ve emeğe olan saygıyı dikkate alan bir tarihtir.

19 Aralık kuruluş günümüz nedeniyle tüm meslektaşlarımızı kutluyoruz. Ayrıca Meslekte 25-40-50 ve 60 yılını tamamlayan meslektaşlarımız var. Bu meslektaşlarımız "Hizmet Belgesi, Onur Belgesi ve Plaket" almayı fazlasıyla hak ettiler. Ülkemizin gelişmesi ve imarı doğrultusunda önemli hizmetler yaptılar. Bu nedenle büyük bir saygıyı fazlasıyla hak ettiler. Bilimsel ve teknik konularda kararlar oluşturulurken, çoğu zaman bilgi ve birikimlerini kullanamadılar. Fakat ısrarla çalışmalarını sürdürdüler. Meslek yaşı daha genç olan meslektaşlarımızın bu anlayışla çalışacaklarına inanıyoruz. Planlayıcı, tasarımcı ve denetleyici olan bir mesleğimiz var. Aynı zamanda bizler; toplumun sosyal, çevresel ve ekonomik motoruyuz. Yapı üretim sürecinde denetimsiz üretime ve denetimsiz kentleşmeye karşı mücadele etme sorumluluğu taşıyoruz.

Oysa bugün inşaat mühendislerine formaliteyi tamamlama rolü veriliyor. İnşaat mühendisleri kendilerine biçilmiş olan formaliteyi tamamlama görevini hiçbir zaman kabul etmeyecekler. Ülkemizin ve mesleğimizin çok ciddi sorunları olduğunu biliyoruz. Bu sorunları aşabilecek bir bilgi birikimine sahibiz. Aynı zamanda eşitlikçi, adaletli, barışçı ve refah seviyesi yüksek bir ülke olma yolunda sorumluluğumuz var. Bu ağır sorumluluğu her zaman omuzlarımızda taşıyacağız. Birçok meslektaşımızın önünde hiç de az olmayan hizmet yılları var. Bu yılları başarılı ve sağlık içerisinde geçirmeniz en büyük dileğimizdir.

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

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## **TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası'nın Yanıltıcı ve Popülist Açıklamalar Yapmasını Bilim, Bilgi ve Mesleğimiz Adına Üzüntüyle Karşılıyoruz!**

16 Ocak 2019

TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası, 11 Ocak 2019 tarihinde Resmi Gazete'de yayınlanan Tasarım Gözetimi ve Kontrolü ile ilgili tebliğin içeriğine ilişkin bir açıklama yaptı. Bu açıklamayı Sayın Cumhurbaşkanı başta olmak üzere birçok kişi ve kuruluşla paylaştı. Bu paylaşımda; "Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Hizmetlerine Dair Tebliğ'de" Van-Erciş Çelebibağ mahallesinde, yani kırsal kesimde yaşayan bir yurttaşımızın yapacağı tek katlı konut veya samanlık yapısı ile İstanbul – Şişli'de yapılacak 100-150 katlı gökdelen inşaatının 'gözetim ve kontrolü'nün aynı esaslar çerçevesinde yapılacağı" iddia edilmiştir.

İlk okuyuşta bildirinin yukarıya alınan ilk paragrafından, öne sürülen iddianın hangi gerekçeye dayandığı anlaşılammaktadır. Ancak bildirinin son paragrafında verilen küçük bir ayrıntı dikkat çekmektedir. Son paragrafta "dar gelirli yurttaşımızın Van-Erciş Çelebibağ mahallesinde inşa edeceği tek katlı konutun ZF sınıfı zemin üzerine oturacağı" belirtilmiş, ancak bu zemin sınıfı ile ilgili hiçbir açıklama yapılmamıştır.

Yeni Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği'nin detaylarını bilmesi beklenmeyen sade bir yurttaşın, hatta henüz 1 Ocak 2019 tarihinde yürürlüğe giren yönetmeliği ayrıntılı olarak inceleme fırsatı bulamamış bir inşaat mühendisinin bile ileri sürülen iddianın gerekçesini son paragraftan anlaması mümkün değildir. Bu belirsizliğe rağmen Jeoloji Mühendisleri Odası, hiçbir teknik gerekçe ileri sürmeksizin, Resmi Gazete'de yayınlanan tebliğ ile "yapılarda mühendislik hizmetlerinin yürütülmesinin neredeyse imkansız hale getirildiği" ve "Anayasamıza göre en temel insan haklarından olan, yurttaşlarımızın barınma ihtiyaçlarını karşılanmasının olanaksız hale getirildiği", "bazı deprem istismarcılarına rant aktarma amacı taşıyan düzenlemeler yapıl-

diği” şeklinde, ileri derecede popüler ve ağır ithamlarda bulunmaktan çekinmemiştir.

Jeoloji Mühendisleri Odası’nın açıklamadığı teknik gerekçe, yayınladıkları bildirisinin son paragrafında belirtilen ZF sınıfı zeminle ilgilidir. Bu zemin sınıfı, Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği (2018) Bölüm 16’da yerel zemin sınıflarını tanımlayan Tablo 16.1’de aşağıdaki özellikleri ile tanımlanmaktadır:

Yerel Zemin Sınıfı: ZF

“Sahaya özel araştırma ve değerlendirme gerektiren zeminler:

- 1) Deprem etkisi altında çökme ve potansiyel göçme riskine sahip zeminler (sıvılaşabilir zeminler, yüksek derecede hassas killer, göçebilir zayıf çimentolu zeminler vb.)”
- 2) Toplam kalınlığı 3 metreden fazla turba ve/veya organik içeriği yüksek killer,
- 3) Toplam kalınlığı 8 metreden fazla olan yüksek plastisiteli ( $PI > 50$ ) killer,
- 4) Çok kalın ( $> 35$  m) yumuşak veya orta katı killer.

Her şeyden önce konunun uzmanı olduğu iddiasındaki Jeoloji Mühendisleri Odası, Van-Erciş Çelebibağ mahallesinde yaşayan dar gelirli yurttaşımızın yukarıdaki tanıma göre “deprem etkisi altında çökme ve potansiyel göçme riskine sahip” bu denli zayıf bir zemin üzerinde hiçbir özel araştırma ve değerlendirme yapılmaksızın konut yapmasını onaylar görünmektedir. Oysa aşağıda açıklandığı üzere, Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği’ne göre bu mümkün değildir. Olmamalıdır da.

Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği’ne göre ZF sınıfı zeminlerde, yukarıda verilen tanımın gereği olarak “sahaya özel zemin davranış analizi” yapılması zorunludur. Yönetmelik Bölüm 16’da ayrıntıları verilen ve konunun uzmanı bir inşaat mühendisi tarafından yapılması gereken bu analizde 11 adet deprem kaydının kullanılması ve zeminin doğrusal olmayan davranışının gözönüne alınması zorunludur. Bu ileri düzeyli analiz yapılmadan Van-Erciş Çelebibağ mahallesindeki ZF sınıfı zeminin üzerine konut yapılması mümkün değildir. Jeoloji Mühendisleri Odası’nın bu işin ciddiyetinin farkında olmadığı anlaşılmaktadır.

Görüldüğü üzere, zayıf zeminlerde sahaya özel zemin davranış analizi’nin yapılması konusu, 11.01.2019 tarihinde yayınlanan “Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Tebliği”nden önce, 18.03.2018 tarihinde yayınlanan ve 01.01.2019 tarihinde yürürlüğe giren Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği’nin zorunlu kıldığı bir analizdir. Sağlıklı ve hassas bir şekilde yapılması gereken bu analizlerin, konunun uzmanı tasarım gözetmenleri tarafından gözetim ve kontrolünün yapılabilmesi için bu konuda, diğer bazı özel mühendislik konuları ile birlikte, “Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Tebliği” kapsamına alınmıştır. Bu kapsama giren uygulama alanlarından biri de, EK 1’de TGUA 2: “Zemin Davranış Analizleri ve Yapı-Kazık-Zemin Etkileşimi Analizleri” başlığı altında TGUA 2(a): “Deprem Etkisi Altında Doğrusal Olmayan Zemin Davranış Analizleri”dir. Bu kapsamda zemin davranış analizleri, deprem etkisinin zayıf zeminlerde uğradığı değişimin ortaya çıkarılması amacıyla, temelleri kazıklı olan binalarda yapı-kazık-zemin etkileşimi analizlerinin bir kısmı olarak değerlendirilmektedir.

Yaşamış olduğumuz depremlerde ortaya çıkan büyük ölçekli can ve mal kayıplarının nedenleri düşünülmeden, Jeoloji Mühendisleri Odası’nın yapmış olduğu bu açıklama bizleri üzmüştür. 17 Ağustos 1999 Gölcük Merkezli Depremle 2011 yılında yaşamış olduğumuz Van-Erciş Depremini unuttuk mu yoksa? Her insanın her yere yapı yapması gibi bir yaklaşımı öngören bu tür açıklamaları, bilimsel ve teknik bir hatta kalmasını beklediğimiz Jeoloji Mühendisleri Odası tarafından yapılmış olması, Yönetim Kurulumuz tarafından kaygıyla karşılanmıştır. Üstelik, teknik ve bilimsel ölçekte kalmasını beklediğimiz ve ilgili uzmanlık alanlarının bilimsel ve teknik ölçülerde konuşmaları gereken basit bir zemin konusunun Cumhurbaşkanı’na kadar taşınmış olması da oldukça düşündürücüdür.

Yukarıda yapmış olduğumuz açıklamalardan anlaşılacağı gibi Jeoloji Mühendisleri Odası’nın yayınladığı bidiri; ülkemizde çok sık rasladığımız ve bugünkü kötü ve güvensiz yapılaşmaya büyük ölçüde altlık oluşturan, meslek odalarımıza ve güvenli kentleşmeye yarar getirmeyecek popüler bir yaklaşımdır. Van- Erciş Çelebibağ mahallesinde, yani kırsal kesimde yaşayan bir yurttaşımızın yapacağı tek katlı konut veya samanlık yapısının, 11.01.2019 tarihinde yayın-

lanan Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Tebliği'nin kapsamı ile uzaktan ve yakından hiçbir ilgisi yoktur.

Basınımızın sayın temsilcilerine, meslektaşlarımıza ve kamuoyuna önemle duyurulur. Saygılarımızla.

### **TMMOB İnşaat Mühendisleri**

#### **Odası Yönetim Kurulu**

## **İMO Kadın Üyeleri Olarak Örgütlülüğümüzün Verdiği Güçle Bir Aradayız!**

7 Mart 2019

İnsanlık çok önemli bilimsel, tarihsel-toplumsal gelişmeleri gerçekleştirmiş; hemen her alanda doğruların egemenliği için yoğun mücadeleler vermiştir. Tarihteki her ileri adımın altında insanların emekleri, birikimleri, mücadeleleri bulunmaktadır. 16 Aralık 1977'de Birleşmiş Milletler (BM) Genel Kurulu, 8 Mart'ı Dünya Kadınlar Günü olarak kabul etmiştir. BM, ilan kararında New York'ta ölen işçilerin anısına değinmeksizin bizi günün hikâyesinden uzaklaştırırsa da, 8 Mart'ı "Dünya Kadınlar Günü" olarak uluslararası bir yaygınlığa kavuşturmuştur.

Bugünün hikâyesi, 8 Mart 1857 yılında New York'ta dokuma işçisi olarak çalışan kadınların insanlık dışı koşullarda çalışmak istememişler ve bu koşullarda çalışmamak için direnmişlerdir. Kadınların direnişi zorla bastırılmaya çalışılırken çıkan yangında 129 kadın işçi hayatını kaybetmiştir. Clara Zetkin 1910 yılında toplanan 2. Enternasyonale bağlı Uluslararası Sosyalist Kadınlar Konferansı'nda 8 Mart gününü "Dünya Emekçi Kadınlar Günü" olarak anılması önerisinde bulunmuştur. 1921'de Moskova'da gerçekleştirilen 3. Uluslararası Kadınlar Konferansı'nda 8 Mart, "Dünya Emekçi Kadınlar Günü" adıyla tescil edilmiştir. Kadın hareketine karşı duyarsızlıklar ve hatta karşı tavır alışlarla büyük ölçüde 8 Mart'ı unutturmuştur. Oysa ülkemizde 8 Mart "Emekçi Kadınlar Günü" 1921 yılında kabul edilmiştir. Kadınların ilk ve öncül olan "oy hakkı" talebi, 20 Mart 1930 yerel seçimlerinde Cumhuriyetin önemli kazanımlarından biri olarak hayat bulmuştur.

Başta "Anayasanın 10. Maddesi" "Kadın erkek eşitliğinin sağlanması devletin sorumluluğudur". Konusu başta olmak üzere diğer ilgili maddelerine, ilgili mevzuata, 1985 yılında imzalanmış olan CEDAW (Kadına Karşı Her Türü Ayrımcılığın Ortadan Kaldırılması Sözleşmesi), 2011 yılında imzalanmış olduğumuz İstanbul Sözleşmesi (Kadına Karşı Şiddetin ve Aile içi Şiddetin Önlenmesi ve Bunlarla Mücadeleye İlişkin Avrupa Konseyi Sözleşmesi), 08.02.2012 yılında 6284 sayılı Ailenin Korunması ve Kadına Karşı Şiddetin Önlenmesine Dair Kanun ve Yükseköğretim Kurulunun (YÖK) 28.05.2015 tarihli Genel Kurul kararına dayanılarak hazırlanan "Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Tutum Belgesi", hatta Aile, Çalışma ve Sosyal Hizmetler Bakanlığı'nın toplumsal cinsiyet eşitliği temel alınarak yazılmış çok sayıda metni var. Türkiye, toplumsal cinsiyet eşitliğinin sağlanmasını bir politika olarak benimsemiş ve bunu kurumlarına da yansıtmıştır.

Çok yakın bir zamanda 20 Şubat'ta Yükseköğretim Kurulu (YÖK) tarafından, 'Tutum Belgesi' adıyla üniversitelere gönderilen Yükseköğretim Kurumları Toplumsal Cinsiyet Eşitliği Tutum Belgesi, YÖK Başkanı Yusuf Saraç tarafından, "Toplumca kabul görmediği" gerekçesiyle kaldırıldı. Projenin durdurulması, Anayasa'ya, devlet politikasına aykırı bir durum oluşturarak gelecek nesillerin toplumsal cinsiyete dayalı ayrımcılıklardan ve eşitliksizlerden etkilenmesi adına güçlü ve saygın bir mücadele yürütülmesi önlenmiştir. Bununla beraber, kadına yönelik şiddetin arttığı böylesi bir dönemde kaldırılması manidardır."

Ne tesadüftür ki, eş zamanlı olarak Cumhurbaşkanının 2013 yılında imzalanan İslam Konferansı Örgütü Kadının İlerlemesi Teşkilatı Tüzüğü'nü Kanun teklifi olarak TBMM Meclis Başkanlığına ilettiğini, teklifin 18 Ocak'ta TBMM Başkanı tarafından "Kadın Erkek Fırsat Eşitliği Komisyonuna

havale edildiğini öğrendik.

İçeriğinde “İslami değerlere uygun olacak şekilde eğitim, öğretim ve iyileştirme gibi çeşitli mekanizmalar vasıtasıyla kapasite, yetenekler ve yetkinliklerin geliştirilmesi; Müslüman aleminde, hızla değişen ve modernleşen bir dünyada kadınların, erkeklerin saygı duyulan eşleri olarak yetiştirilmesi...” gibi kadını aşağılayan, ayrımcı ifadeler barındıran tüzük usulca indirilivermişti komisyona. Üstelik kuruluş amacı ve çalışma ilkeleri; kadın merkezli ve eşitlik mekanizmalarını oluşturmak üzere 2009 da yine kadınların mücadeleleri sonucu kurulmuş olan komisyona...

Kadının ülkemizdeki yasal kazanımlarının, sosyal yaşama yansımada kadınları güçlendirmekle beraber yetersizliği, cinsiyet ayrımcılığının ortadan kaldırılamayışı biz kadınların evrensel sorunları olmayı sürdürürken, genç Cumhuriyetin kazanımlarının birer birer yitirilişini izlemek Cumhuriyetin 96. yılında acı ve endişe verici boyutlara ulaşmış durumda.

Toplumsal cinsiyet eşitsizliğinin giderilmesi, şiddetle mücadelenin temel ayağı ve toplumsal ve siyasi katılım, sadece kadınların değil tüm toplumun örgütlenmesine bağlıdır. 6284 sayılı kanun ve İstanbul Sözleşmesi maddeleri “kadına şiddetle mücadele” yollarını çok iyi tariflemiştir. Bu nedenle kadına şiddete karşı toplumun tüm kesimleriyle birlikte çalışarak sonuç almayı hedeflemeliyiz.

Mesleğimizin seçiminden, eğitim sürecine ve icrasına kadar cinsiyet ayrımcılığının birçok biçimiyle karşılaşıyoruz. İnşaat mühendisliği mesleğini fiziksel güçle ilişkilendirerek “erkek mesleği” ilan eden bilim dışı bir anlayışı asla kabul etmiyor, yetenek, beceri, donanım, eğitim ve üretebilme kabiliyetiyle şekillenen mesleğimizin tüm çalışma alanlarında kendini gösteren cinsiyet ayrımcılığına karşı mücadeleyi sürdüreceğimizin bilinmesini istiyoruz

Tüm kadınları ve kadın meslektaşlarımızı dayanışma ruhuyla selamlıyor, 8 Mart Dünya Kadınlar Günümüzü Kutluyoruz. 8 Mart’ların göstermelik karanfil/gül dağıtımı gibi etkinliklerle sınırlandırılmasındansa; tıpkı 1 Mayıslar gibi, kadınların eşitlik ve özgürlük mücadelelerinin günü olarak tanınmasını diliyor ve talep ediyoruz.

Oysa 8 Mart kadınların “Biz de varız ve var olacağız” dedikleri gündür. Kadınlar gününü bu ısrar ve inançla selamlıyoruz. Yaşasın Dünya Kadınlar Günü Yaşasın Kadın Dayanışması

Susmuyoruz, korkmuyoruz, itaat etmiyoruz...

Yaşasın Mücadelemiz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**46.Dönem Kadın İnşaat Mühendisleri Komisyonu**

## **Marmaray Projesinin Halkalı-Gebze Demiryolu Ulaşım Hattı Hazır Değilse Hizmete Açılmamalıdır!**

10 Mart 2019

Ülkemizin ve İstanbul’un önemli ulaştırma altyapı projeleri arasında bulunan Marmaray hattının 12 Mart 2019 tarihinde hizmete açılacağı duyuruldu. Bu açılışı memnuniyetle karşılamak varken, konuyla ilgili yapılan çelişkili açıklamalar, bu memnuniyetimizi şüpheye dönüştürmektedir.

Geçmiş 15 yıla uzanan ve Asrın Projesi olarak nitelenen Marmaray projesinin deyim yerindeyse başına gelmeyen kalmamıştır. Erken tamamlanan 13,6 km uzunluğundaki Boğaz geçişi batırma tüpler ve tüneller ile birlikte Kazlıçeşme ve Ayrılık Çeşmesi istasyonları arasında 29 Ekim 2013 tarihinde açılmıştır. Ancak iki yakada eski banliyö hatlarının bulunduğu koridorlar boyunca yapılması gereken yenileme işleri yılan hikâyesine dönmüştür. Projenin planlama evresinin yeterince iyi çalışılmamış olmasıyla birlikte ihale yönetiminden kaynaklanan sorun-

lar, açılış tarihlerinin ha bire ertelenmesine ve projenin bugüne kadar tamamlanamamasına neden olmuştur. Marmaray projesi iyi bir fikir, ama proje, yaşanan bu olumsuzlukları hiç hak etmiyor.

Defalarca ertelenen açılış tarihlerinden sonuncusu 10 Mart olarak duyurulmuştu. İşler yolunda gitmemiş olmalı ki, açılışın 12 Mart'ta yapılacağı ilan edildi. Marmaray ölçeğindeki bir projenin açılış tarihinin iki gün ertelenmesi başka ne anlam taşır? En basit anlatımla öngörü eksikliği...

İdarenin bu yaklaşım tarzı projenin geneline ilişkin bir güven sorunu yaratmaktadır. Yapılan bazı açıklamalar da bu yöndeki düşünceleri kuvvetlendirmektedir. Yaklaşık 76 km uzunluğundaki Halkalı–Gebze Marmaray koridoru içindeki kent içi ve şehirlerarası trenlere ayrılan hatların sinyalizasyon ve trafik kontrol sistemleri tamamlanmadan kesinlikle hizmete açılmamalıdır. Hatların teknolojik ve personel eksikleri üzerinde titizlikle çalışılmalı ve gerekli sertifikasyon çalışmalarının ardından açılış yapılmalıdır. Bu işler ne kadar süre gerektiriyorsa bundan kesinti yapılmamalıdır.

13 Aralık 2018 tarihinde Ankara'da meydana gelen ve 9 kişinin yaşamını yitirdiği sinyalizasyon bağlantılı YHT olayının acısı henüz çok tazedir. Gün içinde az sayıda trenin işletildiği bu hatta hatalı trafik yönetimi ve ihmallerin yol açtığı bu olayda kafa kafaya çarpışma meydana gelmiştir. Sinyalizasyon sistemi tamamlanmadan yetersiz personel eğitimiyle hattın işletmeye açılması, yaşanan acı sonucu doğurmuştur. Bu ve geçmişte benzerleri yaşanmış olaylardan ders alınmalı, aynı hataları tekrarlamaktan kesinlikle kaçınılmalıdır.

Marmaray hattındaki tren trafiğinin hacmi Ankara-Konya YHT hattındakinden kat be kat fazladır. Çok sayıda tren işletilen hatlardaki trafiğin manuel yürütülmesi güvenliği tehlikeye atmak olur. Benzer şekilde eksik sinyalizasyon da işletim güvenliğini riske atar. Demiryolu ulaştırmasında güvenlik diğer tüm hedeflerin önünde gelir. Başka amaçları önceleyip güvenliği geri plana atmak ne akla ne de vicdana sığar. Marmaray hattı tüm teknik ve teknolojik gerekler tamamlanmadan kesinlikle hizmete açılmamalıdır.

## **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

### **Yönetim Kurulu**

## **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin 31 Mart 2019 Tarihinde Yapılacak Olan Yerel Seçimlerle İlgili Açıklaması**

28 Mart 2019

Sayın Meslektaşım,

31 Mart Pazar Günü Yerel Yönetim Seçimleri yapılacak. Ülkemizde ciddi bir ekonomik kriz ve işsizlik var. Meslektaşlarımız da bu ortamdan kendilerine düşen payı önemli ölçüde alıyorlar. İşsizliğin ve ekonomik durgunluğun yaşandığı bir dönemde yerel yöneticilerimizi seçeceğiz.

Yerel yönetimler, insana yakın olması gereken ve insana dokunabilen kurumlardır. Yaşanabilir kentlerin oluşturulması için doğal ve kültürel alanların korunması gerekir. Bizim mesleğimiz de yaşatan ve koruyan bir meslektir. Diğer meslek disiplinleri ile birlikte canlı ve cansız varlıkların yaşam alanlarını etkileme sorumluluğu taşıyoruz. Yapmış olduğumuz çalışmalarla ortaya koyduğumuz ve koyacağımız görüşler, seçilecek olan yerel yöneticilerin işini oldukça kolaylaştıracaktır. Yeter ki almasını bilsinler. Biz, bildiklerimizi paylaşmaya hazırız.

24 Haziran 2018 tarihinde bir seçim yapıldı. Yürütme yetkileri tümüyle tek elde toplandı. Parlamenter demokratik sistem yetkilerini tek adam rejimine bıraktı. Başta İstanbul olmak üzere kentlerimiz bugüne kadar merkezi idarenin etkisi altında kalarak merkezden yönetildi. Yerel demokrasi rafa kaldırıldı. Bugün, ihanet edildiği açıklıkla ifade edilen kentlerimizin

sadece siluet sorunu yok. Aynı zamanda ulaşım, yaşanabilir bir çevre, eğitim, sağlık, kültür ve deprem güvenliği gibi sorunları var.

Merkezi idarenin bugüne kadar büyük yetkilerle donatılmış olması nedeniyle kentlerimizin kıyıları, ormanları, meraları, su havzaları, deprem toplanma alanları büyük ölçüde yapılaştı. Ülkemizin birçok kentinde, planlama ve mühendislik hizmetlerinin gerektirdiği bilimsel ve teknik ölçüler dikkate alınmadı. Kentlerimiz doğal afetlerin kucağına atıldı. Kendi kendine çöken binalar, toprak kaymaları, yangın, sel ve su baskınları gibi olaylar olağan bir hale geldi.

Mühendislik ve mimarlık hizmetleri formalitenin bir eki olmaktan bile çıkarıldı. Çok önemli depremler yaşamış olmamıza rağmen, ortaya çıkan büyük ölçekli can ve mal kayıplarından gerekli olan dersler çıkarılmadı. TBMM Meclis Araştırma Komisyonu, 17 Ağustos 1999 tarihinde meydana gelen Gölcük Merkezli Depremden sonra bir araştırma yaptırdı. Bu araştırmaya göre, deprem bölgelerinde hasar gören binaların %80'inin imar aflarından yararlanmış oldukları anlaşıldı. Buna rağmen bugüne kadar çıkarılmış olan imar aflarını aratacak bir af çıkarıldı.

Sayın Meslektaşım,

2018 yılında "imar barışı" adı altında çıkarılan yeni bir af yasasıyla yapıların deprem güvenlikleri yapı sahiplerinin beyanlarına bırakıldı. Bilim, bilgi ve mühendislik hizmetleri dışlandı. Getirilen her imar affı, imar hareketlerinde disiplinin kaybolmasına neden oldu. Hak, hukuk, adalet ve alın teri yok sayıldı. İmara aykırı olarak yapılan yapılar yasal yollarla tasfiye edilmeyip, çıkarılan aflarla sistemin temel unsuru haline getirildi. Can ve mal güvenliğini dikkate almayan her uygulama; can ve mal güvenliğini sağlamaktan sorumlu olan bir mesleğin insanları olarak bizleri yaralıyor. Mesleğimizi yok sayan uygulamaları kabul etmiyoruz. Her deprem sonrası açığa çıkan psikolojik ezikliğe rağmen, kaçak yapılaşmadan ve bu yapıların affedilmesinden vaz geçilmemesinin yaratacağı tehlikelerin iyi anlaşılmasını istiyoruz.

Ülkemizde, kaçak ve mühendislik hizmeti almadan üretilen her yapı, değişimin ve gelişimin önünü tıkamıştır. Deprem nedeniyle ortaya çıkan can ve mal kayıpları bile mesleğimizin önemi bakımından bir dönüm noktası olamamıştır. Bilim, bilgi ve mühendislik dışı uygulamalar, mekânsal ve çevresel ölçekte nitelikli bir yapılaşmanın ortaya çıkmasını engellemiştir. Açıkçası sağlıksız büyüme kentlerimizi yeni risklerle karşı karşıya bırakmıştır.

Ayrıca kentlerimiz, deprem tehlikesi ve ulaşım sorunu başta olmak üzere eğitim, kültür, sağlık hizmetleri ve yeşil alanların eksikliğini sürekli olarak yaşamıştır, bugün de yaşıyor.

Kamu yararı önceliği dikkate alınmayarak içinden otoyolların geçtiği çocuk, engelli, hasta, yaşlı, ve yoksulların önemsenmediği bir yapılaşma düzeni ortaya çıkmıştır. Kentlerimizin olmazsa olmazı olan altyapı hizmetleri ile eğitim, sağlık ve çevresel alanlardan sağlanması gereken sosyal hizmetler özelleştirilmiştir.

Kentlerde yaşayan insanların çoğunluğu bu hizmetlerden eşit ölçüde yararlanamamıştır. Planlama, imar, kentsel altyapı ve ulaşım için yapılan hizmetler, açık ve şeffaf olmayan uygulamalarla kent yaşamını daha da sorunlu hale getirmiştir. Bilimsel kent planlamasının dışında yapılan projeler bir yandan kentlerimizi yaşanmaz bir hale getirirken, diğer yandan sağlanan kentsel rant, belli kesimlerin çıkarları için kullanılmıştır. Belli kişiler zenginleşirken ülkemiz fakirleşmiştir.

Sayın Meslektaşım,

"Kentsel dönüşüm" adı altında yapılan uygulamalarla kentler bütünlüklü bir planlamadan uzaklaşmış, parçacı bir yapılaşma süreci içine girmiştir. Bu süreç, sosyal kutuplaşma ve mekânsal ayrışmaya neden olmuş, kültürel bir yozlaşma ortaya çıkmıştır. Kentlerin nüfus yapısı bozulmuş, fiziksel eşikler aşılmıştır. Kentler yeni bir altyapı sorunu ile karşı karşıya kalmıştır.

Kentsel hizmetlerin ayrıcalıklı olmaması gerekir. Barınma, eğitim, sağlık ve ulaşım hizmetlerinin bir insan hakkı konusu olduğu ne yazık ki unutulmuştur. Kentlerimizde var olan sorunların aşılması için; mekân güvenliğinin yanında, sağlıklı, yaşanabilir ve güvenli bir çevrenin yaratılmasına ihtiyaç var. Bunun için Odamız ve meslektaşlarımız, kentsel hizmet üretim alanlarına

etkili bir şekilde müdahil olmalıdır. Kentsel gelişmenin ve ilerlemenin özü, demokratik katılım ve etkili denetim hizmetlerinin yapılmasından geçmektedir.

İnşaat mühendislerinin yapı üretimi ve denetimi hizmetlerinin dışında tutulması kabul edilemez. Ayrıca, şeffaf ve hesap verebilir bir yerel yönetim anlayışının hâkim kılınması gerekiyor. Kent insanından kaçırılarak yapılan uygulamaların toplumsal yarar yerine kişisel ve grupsal çıkarlar sağlayacağı açıktır. Bu tür uygulamaların kamu yararı sağlaması düşünülemez.

Sayın Meslektaşım,

Biz kentlerimizi ve insanlarımızı çok seviyoruz. Herhangi bir çıkar beklemeden çalışmalarımızı sürdürüyoruz. Ahlak, mesleki yetki ve etik bir anlayış içinde hizmet üretmeye çabalıyoruz. Mesleğimizi en iyi şekilde yapmak istiyoruz. Bugünkü gidişin iyi bir gidiş olmadığını yaşayarak görüyoruz. Meslektaşlarımızın etkili ve yetkili bir şekilde hizmet üretmelerini istiyoruz.

Demokratik bir yerel yönetim sadece kentlerin imar, şehircilik ve sağlıklı yaşamasını ortaya koyan bir örgütlenme şekli değildir. Yönetim sürecine demokratik bir katılımın sağlanması gerekir. Ayrıca, gittikçe kaybolan toplumsal bir tartışma kültürü ve hoşgörünün, öncelikli olarak ülkemizi ve kentlerimizi yönetenlerin bilincine yerleşmesini önemsiyoruz. Merkezi idarenin baskısı altında kalan yerel yönetimlerin, "yerinde yönetim ve yerel demokrasi" bağlamında özerk bir yapıya kavuşmaları gerekmektedir.

Aristo'ya göre bir toplum bir kişi tarafından yönetilirse bu rejimin adı monarşi; toplum bazı kişiler tarafından yönetilirse o rejimin adı aristokrasi; toplum bütün kişiler tarafından yönetilirse bu rejimin adı da demokrasidir. Aristo'nun altını çizmiş olduğu konu; toplumun nasıl yönetilmiş olması değil, demokratik bir toplumda yönetim erkinin tüm toplumun katılımı ile sağlanmış olmasıdır. Yaklaşık olarak 2500 yıl önce yaşamış olan bir filozofun demokrasi ve demokratik katılım anlayışına vurgu yapıyor olmaktan üzüntü duyuyoruz.

Sonuç olarak;

31 Mart Pazar günü yapılacak olan Yerel Yönetim Seçimleri dünyayı sona erdirecek bir seçim değildir. Demokratik ve barış ortamı içerisinde kullanılacak her oy büyük bir öneme sahiptir. Öncelikli olarak kimin kazanmasından çok daha önemli olan bir konu var. O da, tüm yurttaşlarımızın ve meslektaşlarımızın sandık başına giderek oylarını kullanmaları ve kullanmış oldukları oylarına sahip çıkmalarıdır.

Pazar günü yapılacak olan seçim, kime oy vermekten daha çok, kime oy verilmemesi gerektiğini vicdanımıza bırakan ve sandığa giren OY'un aynı şekilde sandıktan çıkmasını sağlayan bir seçim olmalıdır.

Bu seçimin, ülkemize ve kentlerimize yarar getirmesini diliyoruz.

Saygılarımızla.

**Cemal GÖKÇE**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## 1 Mayıs; Birlik, Mücadele ve Dayanışma Günüdür

1 Mayıs 2019

1 Mayıs; tüm emekçilerin birlik, mücadele ve dayanışma günüdür. Aynı zamanda sömürüye, savaşa, adaletsizliğe ve hukuk tanımazlığa karşı birlikte yürütülen bir mücadele ve dayanışma gününün adıdır. Kutlu olsun.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak; tüm üyelerimizi emeğimize ve mesleğimize sahip çıkmaya, kaybolan mesleki ve ekonomik haklarımızın geri kazanılması için birlik ve dayanışma içinde olmaya çağırıyoruz.

NOT: 1 Mayıs Çarşamba günü TMMOB ile iç içe olup, kortejlerdeki yerimizi alacağız.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## Hukuk ve Demokrasi İktidar Siyasetinin İki Dudağı Arasına Teslim Edilmiştir

8 Mayıs 2019

Yüksek Seçim Kurulu 6 Mayıs 2019 tarihinde hukuka uygun olmayan bir şekilde 31 Mart'ta yapılan İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı seçimlerini iptal etti.

31 Mart Yerel Yönetim Seçimleri tüm devlet ve basın olanaklarının tek taraflı işlediği şartlarda yapıldı. Buna rağmen İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı el değiştirdi. Uzun bir süredir İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'nı elinde tutanlar kaybetmeyi bir türlü içlerine sindiremediler. Seçimi kazandıkları her dönem, sandığı ve sandıktan çıkanları demokrasinin bir gereği olarak kutsayanlar, bu sefer sandıktan çıkanlara karşı büyük bir mücadele başlattılar. Seçmen iradesini yok saydılar.

Ülkemiz oldukça zor koşullar yaşıyor. Ekonomik kriz oldukça fazla. İşsizlik oranı çığ gibi büyüyor. Yatırımlar durmuş, yeni yatırım yok. Döviz ve faiz oranları çok yüksek. Hukuk ve demokrasiye duyulan güven kaybolmuş. Yerli ve yabancı yatırımcıların yeni yatırım yapmaları olanaksız. Yargı ve yargıç bağımsızlığının kaybolduğu ülkelere kimse yatırım yapmaz.

YSK, 6 Mayıs 2019 Tarihinde almış olduğu bir kararla, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı seçimlerini iptal ederek yeni bir güvensizliğin tohumlarını atmıştır.

Aynı sandık kurulu üyeleri ile yapılan, aynı zarfa konulan, aynı sandığa atılan İlçe Belediye Başkanlığı, Belediye Meclis Üyeliği ve Muhtar seçimler geçerli sayılırken, İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı seçimi iptal edilerek hukuk terminolojisine yeni bir madalya eklenmiştir.

YSK'nin yerelde kendi temsilcisi olan ilçe seçim kurullarının belirlediği sandık kurullarının yasal olmadığını söylemek, kamu vicdanını yaralamıştır. Oysa 24 Haziran Cumhurbaşkanlığı seçimleri de aynı sistem ve aynı ölçüler içinde yapılmış ve geçerli olmuştur. Sahtekarlık varsa 24 Haziran seçimlerinde de sahtekarlık vardır.

31 Mart Seçimlerinde 3800 oyla seçimin kazanıldığı ilan edilmişken, "13-14 bin oyla seçim mi kazanılır" noktasına gelinmiştir. Anlaşıyor ki İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı seçimlerinin iptal edilmesi hukuki bir karar değil, siyasi bir karardır. Ülkemizin yargı bağımsızlığını, ekonomik çöküntüsünü ve demokrasiye olan inancını daha da sarsmaya yol açan bir karardır.

Türkiye uzun bir süredir demokrasi ve hukukun evrensel ilkelerinden uzaklaşmıştır. Hukuk ve adalet, iktidar siyasetinin iki dudağı arasına teslim edilmiştir. YSK'ya "kendinizi aklayın" diye direktif verilmiştir.

Demokrasi ile hukukun açık olan evrensel ilkelerine müdahale etmek bir darbe girişimidir.

YSK'nın bu kararı kamu vicdanını büyük ölçüde yaralamış, ülkemizin dünyadaki itibarını daha da sarsmıştır.

Bilinmesini isteriz ki; insan haklarını, demokrasiyi, adaleti ve hukukun evrensel ilkelerini her zaman savunduğumuz gibi savunmaya devam edeceğiz.

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## **Yurt Dışında Çalışan Meslektaşlarımızın Can Güvenliği Sağlanmalıdır!**

*15 Mayıs 2019*

Yine bir meslektaşımızı, Mustafa Serhad Aydın'ı 12 Mayıs 2019 tarihinde Somali'nin başkenti Mogadişu'da arabasına düzenlenen bombalı saldırı sonucunda kaybettik.

Yaşanan bu olay bir kez daha göstermiştir ki yurt dışında çalışan meslektaşlarımızın can güvenliği tehdit altındadır.

İç karışıklık yaşayan ülkelerin imarını üstlenen firmalar ülke ekonomisine katkı sağlamakta, sektörümüzü canlandırmakta, sektör bileşenlerine iş alanı açmaktadır. Türkiye ekonomisi için inşaat firmalarının yurt dışında aldığı işler önemli bir yer tutmaktadır. Ancak bu firmaların personelleri için, gerek buldukları ülkelerdeki can güvenliği gerekse iş güvenliği konularına yeterli önem verilmediği anlaşılmaktadır.

Açıktır ki devletin yurt dışında çalışan yurttaşları hakkında kapsamlı bir can güvenliği politikası geliştirmesi hayati bir ihtiyaçtır.

İstanbul Şubemiz üyesi Mustafa Serhad Aydın'ı kaybetmenin derin üzüntüsü içinde ailesine, dostlarına ve meslektaşlarımıza baş sağlığı diliyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## **Bağımsızlık ve Kurtuluş Savaşımızın Başlangıcı Olan 19 Mayıs 1919'un 100. Yılı Kutlu Olsun**

*17 Mayıs 2019*

19 Mayıs 2019 tarihi Mustafa Kemal Atatürk'ün Samsun'a çıkışının ve Bağımsızlık Savaşının 100. yıldönümü. Yeniden doğmanın ve yenilenmenin başlangıç günü, kutlu olsun.

1914 yılında başlayan 1. Dünya paylaşım savaşında ülkeler İtilaf ve İttifak Devletleri olarak ikiye bölünmüştür. Bizim de içinde olduğumuz İttifak Ülkeleri savaşı kaybetmiştir. Anadolu'nun dışında tüm Osmanlı Devleti'ne ait topraklarda süren savaş, Mondros Antlaşması kağıt üzerinde sona ermesine rağmen İtilaf Devletlerinin istek ve talepler bitmemiştir. İtilaf Devletleri, 1.Dünya Savaşı'ndan sonra Osmanlı Devleti'ni nasıl paylaşacaklarına karar verememişlerdir. Bu nedenle Sevr Antlaşması'na kadar ön anlaşma niteliği taşıyan Mondros Antlaşması'nı yapmışlardır. İttifak yapmış olduğumuz Almanya, Macaristan ve Avusturya da savaşta yenilmişlerdir.

30 Ekim 1918 tarihinde Osmanlı Devleti ile İtilaf Devletleri arasında Mondros Ateşkes Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma ile boğazlar bütün devletlere açık hale getirilmiş ve

yönetimi İtilaf Devletlerine bırakılmıştır. Osmanlı Ordusu terhis edilerek orduya ait silahlara el konulmuştur. Ulaşım yolları ve donanma İtilaf Devletleri'nin denetimine bırakılmıştır. İtilaf Devletleri güvenlik sorunu nedeniyle her türlü stratejik bölgeyi işgal edebilme hakkına sahip olmuşlardır. Ayrıca İtilaf Devletleri; Erzurum, Van, Bitlis, Sivas, Diyarbakır ve Elazığ'da karışıklık çıkması durumunda bu illeri işgal edebileceklerdir. Açıkçası Mondros Antlaşması ile birlikte Osmanlı toprakları işgale hazır hale gelmiştir.

Mustafa Kemal Atatürk 1. Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru İngiltere'yi durdurmak için önce Yıldırım Orduları Grup Komutanlığına bağlı Yedinci Ordu Komutanlığı emrine, daha sonrada Yıldırım Orduları Komutanlığı'na atanmıştır. Filistin, Suriye ve Irak Cephe komutanlıklarını yürütmüştür. 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Antlaşması'na uymayacağını Savaş Bakanı'na defalarca ilettiği için İstanbul'a çağırılmış, 16 Mayıs 1918 tarihine kadar da İstanbul'da kalmıştır. Anlaşıyor ki bu süre içerisinde Kurtuluş ve Bağımsızlık Savaşı'nın hazırlıklarını yapmıştır.

Samsun'da İngiltere İşgal Kuvvetleri bulunmaktadır. Çıkan isyanları yerinde incelemek ve rapor vermek için 9. Ordu Müfettişi olarak Samsun'a gönderilmiştir. Oysa gerçek olan Mustafa Kemal Samsun'a, oradan da Anadolu'nun diğer illerine geçerek emperyalist işgalcilere karşı "Kurtuluş Savaşı"ni örgütleyecektir. Üstelik 15 Mayıs 1919 tarihinde İzmir Yunanistan tarafından işgal edilmiştir. Bu işgal İngiltere, Fransa, İtalya ve Amerika tarafından desteklenmiştir. İstanbul başta olmak üzere Devletin her yanı emperyalistler tarafından işgal edilmiştir.

Mustafa Kemal ATATÜRK 16 Mayıs 1919 tarihinde 18 kişi ile birlikte İstanbul'dan ayrılmıştır. Artık İstanbul'da kalınarak dört bir tarafı işgal edilmiş olan ülkemizin kurtarılması mümkün değildir. Anadolu'ya geçerek Kurtuluş Savaşı'nın örgütlenmesi gerekiyordu. İçerisinde buldukları Bandırma Vapur'unun batırılma tehlikesi olduğu için kıyı hatları izlenerek Samsun'a varılmıştır. Mustafa Kemal Atatürk "geldikleri gibi giderler" diyerek arkadaşları ile birlikte Samsun'a çıkmıştır. Bu nedenle 19 Mayıs tarihi Kurtuluş Savaşı'nın bir simgesi olarak kabul edilmektedir.

Samsun'da bulunan İngiliz Yüksek Komiserliği Türk halkının silahlandığını ülkelerine bildirmişlerdir. Bu nedenle Mustafa Kemal Atatürk'ün tutuklanması istenmiş fakat başarısız olmuştur.

Amasya, Sivas ve Erzurum Kongrelerinin yanında Anadolu ve Trakya'nın birçok yerinde yerel kongreler ve toplantılar yapılmıştır. Bu kongrelerde her ilden yerel temsilciler seçilerek Ankara'ya gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Büyük bir yoksulluk ve can güvenliği sorunu içinde 23 Nisan 1920 tarihinde açılacak olan Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ön hazırlıkları yapılmıştır.

Mustafa Kemal ATATÜRK'ün büyük bir öngörü ve cesaretle ortaya koyduğu kararlılık aynı zamanda dünya halklarına örnek olmuş, sömürgecilğe karşı çıkan bir dönemin perdesi açılmıştır.

Bağımsızlık ve Kurtuluş Savaşımız sadece sömürüye karşı çıkan bir mücadele alanı değildir. Geçmişin birikimlerini yiyerek halkı cehalete mahkum eden ve sultanların çökerttiği bir düzene karşı gelmiş olmanın da bir mücadelesidir. Aynı zamanda devletin gelişmesi ve sanayileşmesini engelleyen kapitülasyonlara karşı gelmektir. Gümrüksüz bir şekilde Osmanlı Devletinin topraklarına giren ve vergi vermeden büyüyen yabancı sermayenin kurmuş olduğu tahakküme karşı çıkmaktır. 19 Mayıs aynı zamanda Kapitülasyonlara bağlı olarak yabancı uyruklu insanların, insan hakları ve bireysel özgürlükler bakımından ayrıcalıklı olmalarına karşı eşitlik temelinde bir düzenin kurulmasına yapılan çağrıdır.

19 Mayıs 1919 tarihi laik ve demokratik Cumhuriyete giden bir yoldur. Bilimsel ve çağdaş uygarlıkların üzerine çıkmayı ilke edinen; hak, hukuk ve adaleti Şeyhülislamlardan alıp Cumhuriyet mahkemelerine teslim etmek istemenin bir kurgusudur.

19 Mayıs, laiklik olmadan demokratikleşme ve bilimsel gelişmenin olmayacağını bilmektir. Kültür ve sanatın bir ülkenin can damarı olduğuna inanmaktır. Müziği, resmi, tiyatroyu, opera ve baleyi temiz bir hava gibi insanın içine çekmesini içselleştiren bir anlayıştır.

Bugün Türkiye'de yaşayan her yurttaş, dünya ülkeleri arasında almış olduğu yeri Mustafa

Kemal Atatürk ve arkadaşlarına borçludur. Olağanüstü koşullarda ve yoksulluk içinde yürütülen bir mucize kadar değerli olan bir mücadelenin adı, tarih sayfalarında yerini almıştır.

Türkiye Cumhuriyeti bir kan ve din devleti olarak kurulmamıştır. İnsana saygı duyan, hukukun üstünlüğüne inanan bir yeniliktir. Hak ve özgürlüklerin korunması, sosyal devletin tüm gereklerinin yerine getirilmesini amaçlayan bir çağdaş yaşamın adıdır. Açıkçası Türkiye Cumhuriyeti; her yurttaşın yasalar karşısında eşit olduğunu ifade eden yurttaş temelli; bilimi, bilgiyi, aklı, tekniği ve çağdaş bir yaşamı dikkate alarak kurulan bir devlettir. 19 Mayıs'ın 100. yılı bizler açısından büyük bir önem taşımaktadır.

Ne yazık ki 19 Mayıs 1919 tarihinden buyana 100 yıl geçmiş olmasına rağmen; ülkemizin geri kalmışlığı ve işsizliğinin oldukça yüksek olması kabul edilebilir bir durum değildir. Üstelik bugün genç işsizliğin ve genç meslektaşlarımızın %27 seviyesinde işsiz olmaları; her karış toprağı kan ve gözyaşı ile kurulan Mustafa Kemal Atatürk ve arkadaşlarının ülkesine hiç yakışmıyor.

Eğitimde, insan haklarında, hukukun evrensel ilkelerinde, insani gelişmişlik endeksinde, hak, hukuk ve adaletin sağlanmasında, yolsuzlukta, iş kazaları ve iş cinayetlerinde hak etmediğimiz bir yerde bulunuyoruz. Dünya ülkeleri arasında sonlardayız. Yasama, yürütme ve yargı sistemi arasında olması gereken bağımsızlık ilişkisi kopmuştur.

Bugün bir seçimi bile eşitlik ve adaletli bir şekilde yapmamanın üzüntüsünü yaşıyoruz. Konuşan bir Türkiye yerine susan bir Türkiye isteyenlere rağmen daha gür bir sesle konuşmayı sürdüreceğiz. Hiçbir kimsenin kuşkusu olmasın ki; 19 Mayıs 1919'un koşullarını ve direngenliğini bilerek ülkemizin ve mesleğimizin sorunlarını anlatmaya devam edeceğiz. "Siyasi bağımsızlık ekonomik bağımsızlıkla taçlandırılmadıkça yeniden bağımlı olmaya mahkumuz" diyen kurtuluş savaşı önderinin ne kadar haklı olduğu bir kez daha kanıtlanmıştır. Bugün ülkemizin yaklaşık olarak 500 milyar dolarlık dış borcu var. Yatırımlar durmuş, yeni yatırımlar yapılamıyor. Cumhuriyet'in ortaya koyduğu tüm değerler satılarak tüketime harcanmıştır. Oysa ülkemizin üretmeye ihtiyacı var.

Sonuç olarak; ülkemizin içinde bulunduğu tüm olumsuzluklara rağmen; 19 Mayıs 1919 yılının zor koşullarını ve direngenliğini bilerek mücadele etmek gerekiyor. Umudumuz 19 Mayıs kadar "Genç ve Güzel". Bu nedenle düşüncesi genç ve yeni olan herkesin bayramıdır 19 Mayıs.

Başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere; ülkemizi emperyalist işgalden kurtaran ve bağımsızlığa giden yolu hazırlayan ve Cumhuriyetimizi kuranları saygı ve sevgiyle anıyoruz.

### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

#### **Yönetim Kurulu**

## **Bu Seçim; Demokrasi, Barış, Adalet, Hak ve Hukukun Seçimidir...**

20 Haziran 2019

Sayın İstanbul Halkı,

Sevgili Meslektaşlarım,

Bilindiği gibi 23 Haziran tarihinde İstanbul'da Belediye Başkanlığı seçimleri yapılacak. "Gerekçesiz bir gerekçe" yaratılarak İstanbul Belediye Başkanı'na verilmiş olan mazbata geri alındı. Hak, hukuk, adalet ve demokratik kurallar çiğnendi. Aynı zarfa konulan dört tercihten biri geçersiz diğerleri geçerli sayıldı. Demokrasinin ve hukukun gerekleri göz ardı edildi. Ekonomik ve siyasal krizin yarattığı işsizlik ve yatırımlar konusu ülkemizin temel gündem maddesi olması gerekirken, İstanbul seçimi gündemimizin başköşesine oturdu.

Bugün ülkemizde yatırımlar durmuş, yeni yatırımların önü kapanmıştır. Borçları ödeyecek

ve yatırım yapacak para yok. Faizler %24, enflasyon oldukça yüksek, %20'nin üzerine çıkmış. İşsizlik 8 milyonu aşmış. Sorunlara çözüm bulması gereken ülkemizin yöneticileri varsa da yoksa da İstanbul" diyerek, "ihanet edilen" kentten bir türlü vazgeçmiyorlar.

Bir açık hava müzesi olan İstanbul'un tarihi kimliği yok edildi. Planlama ve mühendislik hizmetlerinin gerektirdiği bilimsel ve teknik gereklilikler yok sayıldı.

'Yap da nasıl yaparsan yap' anlayışıyla İstanbul "AVM ve gökdelenler" kentine dönüştü. Üstelik bu yapılar yapılmaması gereken yerlere yapıldı. Orman alanları, su havzaları, kıyı alanları, deprem toplanma alanları, dere boyları ve dere yatakları kontrolsüz bir şekilde işgal edildi. İstanbul başta deprem olmak üzere doğal afetlerin kucağına atıldı. Bir afetten beş afet yaratıldı.

Var olan Atatürk Havalimanı kapatılıp yapılmaması gereken yere yeni bir havalimanı yapıldı. Oysa mevcut havalimanları genişletilip Silivri'ye yeni bir havalimanı yapılabilirdi. Yap-İşlet-devret (YİD) modeliyle yapılan 3. Köprü'nün, Tüp Tünelin ve Otoyolun parasını bugün oradan geçmeyenler de ödüyor.

Geçtiğimiz yıl devlet haznesinden 2,5 milyar lira para ödendi. Oysa her yıl bizlerin ödediği bu para ile yeni bir köprü daha yapılabilirdi. Artık uçmadığımız uçakların ve gitmediğimiz hastanelerin parasını da ödeyeceğiz. Kent merkezlerinde bulunan hastaneler de kapatılıyor. Yaşadığımız ekonomik krizin bir nedeni de akıl ve bilim dışı yapılan bu tür yatırımlardır.

İstanbul; kaynakları fazla olan, fakat kaynakları açık ve şeffaf bir şekilde kullanılmayan bir kent olmaktan kurtulamadı. İstanbul'un sorunları azalacağına giderek artıyor. Her sorunun bir bedeli var. Bu bedel büyük ölçüde sizlere ödetildi. Bir grup insan ise İstanbul'un kaynaklarını yedi bitirdi. İstanbul'un parkları ve bahçeleri yok edildi, betonlaştırıldı. Kontrolsüz ve bilim dışı yapılaşma İstanbul'un ulaşım ve trafik sorununu daha da artırdı. İstanbul'un denizle olan ilişkisi kesildi, İstanbul kapalı bir hapishaneye dönüştürüldü.

Bu yapıları kimler yaptı, hangi belediye ve hangi iktidar döneminde yapıldı bu yapılar?

1994 yılından bu yana İstanbul'u, 2002 yılından buyana ülkemizi kimler yönetiyorsa, ihaneti de büyük ölçüde onlar yaptılar. Zaten "Biz İstanbul'a ihanet ettik" dediler, saklayamadılar. Bu ihanetin sürmesi bizlerin vicdanını sıztırır. İhanete ortak eder. O halde; "sorun yaratanların sorunları çözme şansları yoktur". Yeni bir yola, yeni bir yönetime ihtiyacımız var.

Sayın İstanbul Halkı, Sevgili Meslektaşlarım,

Deprem nedeniyle ortaya çıkan can ve mal kayıpları bile İstanbul'u yaşanabilir bir kent olma noktasına getiremedi. İstanbul'un rantı haksız ve şeffaf olmayan bir şekilde birilerine aktarıldı. Bu durum mekânsal ve çevresel ölçekte nitelikli bir yapılaşmanın önünü kesti. Açıkçası sağlıklı büyüme ve bu büyümenin oluşturduğu haksız ve hukuksuz uygulamalar İstanbul'u, yeni ve büyük risklerle karşı karşıya bıraktı.

İstanbul; yok oluşun, yaşanmaz bir kentin, kişi ve gruplara aktarılan haksız kazancın önemli bir merkezi oldu. Açıkçası 23 Haziran seçimlerine giden sürecin gerekçesini böyle bir yerde aramak gerekir.

Sayın İstanbul Halkı, Sevgili Meslektaşlarım,

Kentsel hizmetlerin ayrıcalıklı olmaması gerekir. Barınma, eğitim, sağlık, denizlerden yararlanma ve ulaşım hizmetlerinin bir insan hakkı konusu olduğu açıktır. İstanbul'da mekân güvenliği kalmamıştır. Açıkçası sağlıklı, yaşanabilir ve güvenli bir çevrenin yaratılması gerekirdi. Kentsel gelişmenin ve ilerlemenin özü, demokratik katılım ve etkili denetim hizmetlerinin yapılmasından geçer. Yıllardır ifade ettiklerimiz Sayıştay Raporlarıyla bir kez daha doğrulanmıştır.

Açıktır ki; şeffaf ve hesap verebilir bir yerel yönetim anlayışının İstanbul ve diğer kentlerimizde hâkim kılınması gerekiyor. Kent insanından kaçırılarak yapılan uygulamaların toplumsal yarar yerine, kişisel ve grupsal çıkar sağlayacağı ve sağladığı açıktır. Bu tür uygulamaların kamu yararı sağlaması düşünülemez.

Sayın İstanbul Halkı, Sevgili Meslektaşlarım,

Bizler; ahlak, mesleki yetki ve etik bir anlayış içinde hizmet üretmeye çalışıyoruz. Bugünkü gidişin iyi bir gidiş olmadığını yaşayarak görüyoruz.

Demokratik bir yerel yönetim sadece kentlerin imar, şehircilik ve sağlıklı yaşamasını ortaya koyan bir örgütlenme şekli değildir. Aynı zamanda yönetim sürecine demokratik bir katılımın sağlanmasıdır. Ayrıca, ülkemiz de gittikçe kaybolan toplumsal bir tartışma kültürü ve hoşgörünün öncelikli olarak ülkemizi ve kentlerimizi yönetenlerin bilincine yerleşmesidir. Merkezi idarenin baskısı altında kalan yerel yönetimlerin demokratikleşmesi mümkün değildir.

Sonuç olarak;

23 Haziran Pazar günü yapılacak olan İstanbul Belediye Başkanlığı seçimi birçok kişi arasında yapılan bir seçim değildir. Bu seçim; demokrasi, barış, adalet, hak ve hukukun seçimidir. 16 milyonluk bir İstanbul'un iradesi "gerekçesiz bir gerekçe" ile yok sayılmış, sorunlar daha da büyümüştür. Kutuplaştırma ve bölme siyaseti ülkemizi haddinden fazla yormuştur. Bu siyaset ve yönetme biçimi sürdürülemez.

Bizler; bildiklerimizi, gördüklerimizi, yaşadıklarımızı yazmazsak; önce kendimize, sonra İstanbul'a ve ülkemize ihanet etmiş oluruz.

"Bir ihanet içerisinde olamayız."

İstanbul'un ve ülkemizin bir kaynak sorunu olmadığını yıllardır söylüyoruz. Kaynaklarımızın doğru kullanılmaması gibi bir sorunumuz var. Bu nedenle yaşanmaz bir İstanbul yaratana oy vermeyeceğimizin bilinmesini isteriz.

Tüm tehditlere rağmen, yurttaşlarımızın ve meslektaşlarımızın sandık başına giderek oylarını kullanmalarını, ayrıca kullanmış oldukları oylarına sahip çıkmalarını ülkemiz ve İstanbul adına önemsiyoruz.

Tüm halkımızın ve meslektaşlarımızın bilgisine saygıyla sunuyoruz.

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## 2 Temmuz Sivas Katliamını Unutmuyoruz!

*2 Temmuz 2019*

Bugün Sivas katliamının 26. yıl dönümü. Kendileri gibi olmayan ve kendileri gibi düşünmeyen 35 aydın, yazar, sanatçı, semah öğrencisini Madımak Oteli'nde yakarak hunharca katlettiler.

Tarih bu tür acıları zaman zaman yaşadı! Katliamı yapanlar her daim lanetlenirken, katledilen sevgi ve barış insanları hiçbir zaman unutulmadı.

Yıllarca süren davalar sonucu Sivas katliamında adalet tecelli etmemiş, katliamın asil sorumluları bulunamamış ve cezalandırılmamıştır.

İnsanlığa karşı yeni katliamlara geçit vermemek için Sivas katliamını unutmayacağız.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak, 26. yılında Sivas'ta yitirdiğimiz tüm aydınlarımızı saygıyla ve özlemlerle anıyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## 17 Ağustos 1999 Gölcük Merkezli Depremi 20. Yılında Yapı Stokumuz Güvenli mi?

### “Yapılanlar Yapılmayanlar”

**Deprem Bir Doğa Olayıdır. Depremi Afete Dönüşmesi Daha Çok İnsanları Eliyle Yarattır! Bu Nedenle Depremlerde Ortaya Çıkan Can ve Mal Kayıpları Kadere Bağlanamaz!**

17 Ağustos 2019

Ülke tarihimizin en büyük ve sonuçları itibarıyla en acı depremlerinden biri olan Doğu Marmara depreminin üzerinden 20 yıl geçti. Bu deprem; binlerce insanımızı toprak altında bıraktı, binlerce insanımız yaralandı. Yapılarımızın %25'i, kullanılamaz hale geldi. 17 milyar dolardan fazla ekonomik kayıp ortaya çıktı.

Daha sonra birçok deprem yine yaşandı! İnşaat Mühendisleri Odası olarak deprem gerçeğini unutmamak, unutmayacağız. 17 Ağustos 1999 Gölcük ve daha sonra yaşadığımız diğer depremler de ortaya çıkan her acının yükü kalbimizde birikti.

### 1-DOĞAL OLAYLARIN AFETE DÖNÜŞMESİ DURUMUNDA ODTAYA ÇIKAN SORUNLAR!

Doğal Afetler meydana geldikleri bölgenin altyapısını ve ekonomik düzenini bozmakla kalmayıp başka ciddi sorunlar da ortaya çıkarır.

Can kaybı, yaralanma, sakat kalma, ekonomik kayıplar, psikolojik sorunlar, bulaşıcı ve salgın hastalıklar, pazar kaybı, üretim ve gelir kaybı, enflasyon, acil yardım harcamaları, işsizlik ve planlanan yatırımların gecikmesi gibi önemli sonuçlar doğurmaktadır. 17 Ağustos Depremi bu sonuçların tümünü ortaya çıkaran bir deprem olarak kayıtlara girmiştir.

Büyüklüğü 7,4 olan 17 Ağustos 1999 Doğu Marmara Depremi bir kent depremi olarak ortaya çıkmıştır. 17 bin 480 insanımız yaşamını yitirmiş, binlerce insanımız yaralanmıştır. 330 bin konut, 50 bin işyeri hasar görmüştür. Bir milyondan fazla insan evsiz kalmıştır.

Aradan 20 yıl geçmiş olmasına, Bingöl ve Van illerimizle birlikte başka illerimizde de birçok deprem yaşanmış olmasına rağmen yapı stokumuz bugün ne kadar güvenlidir? Mühendislik biliminin gerekleri yerine getirilebilmiş midir?

Bugüne kadar yaşamış olduğumuz depremler, ülkemizin bir deprem ülkesi olduğunu ortaya koymaktadır. 100 yıl içerisinde oluşan depremlerde 110 bin insanımız yaşamını yitirmiş, 700 bin mertebesinde yapılarımız yerle bir olmuştur. Çok sayıda insanımız yaralanmış, sakat kalmış, milyarlarca dolar ekonomik kayıp ortaya çıkmıştır.

### 2-ÜLKEMİZİN DEPREMSELLİĞİ VE 17 AĞUSTOS 1999 GÖLCÜK DEPREMİ...

17 Ağustos 1999 Depremi, ortaya çıkan can ve mal kayıpları bakımından bir “MİLAT” olarak kabul edildi. Ülkemizin en doğusundan en batısına, en güneyinden en kuzeyine kadar, uzak veya yakın ölçekte her aileyi etkiledi. Ayrıca genel olarak kırsal alanlarda yaşanan deprem yıkımlarının dışında, “Bir Kent Depremi” olarak kayıtlardaki yerini almış oldu.

“Kuzey Anadolu Fay Hattı” olarak bilinen ve zaman zaman ters istikamette yürüyen fay hattı, dünyanın en tehlikeli faylarından biridir. Bingöl ilimizin Karlıova ilçesinden başlayıp Marmara Denizi'ne uzanan, oradan da Yunanistan'a geçen bir fay hattıdır. Bu fayın herhangi bir yerinde oluşan kırılma, bir deprem olarak etkisini göstermektedir. Ayrıca bu fay hattında oluşan her deprem başka bir depremin habercisi olarak fay hattı üzerinde veya yakınında bulunan kentleri büyük ölçüde etkiliyor.

Bu nedenle büyüklüğü 7,4 olan 17 Ağustos Gölcük merkezli deprem; başta İstanbul olmak üzere çevre illeri büyük ölçüde etkilemiştir. En büyük can kayıpları Kocaeli, Sakarya ve Yalova'da ortaya çıkmıştır. 16 ilimiz bu depremden etkilenmiştir.

1999 yılına kadar yapı stokumuzu oluşturan anlayışın pek bir işe yaramadığı acı bir tecrübeyle görülmüştür. Yaşamış olduğumuz tüm acılara rağmen, bugün bile, yeterli ölçüde bir dersin alınmadığını açıklıkla söyleyebiliriz.

Oysaki depremle ilgili olarak ülkemizin tarihinde "MİLAT OLABİLECEK" 1939 Erzincan Depremi var. Bu depremde 32 binden fazla insanımızın hayatını kaybetmiştir. 1966 Varto depremi, 1967 Adapazarı, 1970 Kütahya-Gediz, 1971 Bingöl, 1973 Elazığ, 1976 Çaldıran-Muradiye, 1983 Erzurum-İlica, 1992 Erzincan, 1995 Dinar ve 1998 Adana Ceyhan Depremleri var.

Peki, 17 Ağustos 1999 Gölcük Merkezli Depremle, 12 Kasım 1999 Düzce Depremleri bir milat oldu mu? Bu sefer ders alındı mı?

3-17 AĞUSTOS 1999 TARİHİNDE NELER OLDU, BUGÜNE KADAR GEÇEN 20 YILDA NELER YAPILDI?

1999 Gölcük ve Düzce Depremlerinin ortaya çıkardığı büyük ölçekli can ve ekonomik kayıplar nedeniyle, her kurum ve kuruluşun "deprem afetini" yeniden düşünmeye başladığını söyleyebiliriz.

Bu kapsamda bilimsel ölçekte kent planlarının yapılması, yapı denetimi, nitelikli mühendislik eğitimi, mühendislik hizmetlerinin kalitesinin yükseltilmesi, ilgili ve yetersiz mevzuatların değiştirilmesinin zorunlu olduğu ülke gündeminin ilk sırasında kendisine önemli ölçüde yer buldu. Yapı üretim süreci bileşenlerinin görev ve sorumlulukları; deprem öncesi, deprem sırası ve deprem sonrasında nelerin yapılması gerektiğine dair pek çok bilinmez, sorun olarak varlığını yeniden ortaya koydu! Yapı güvenliğinin sağlanması için yapılması gereken uygulamalar ve yeni bir "AFET" bilincinin oluşturulması konusu, geniş bir çerçevede tartışılmaya başlandı.

17 Ağustos 1999 Gölcük Merkezli Deprem de %25 mertebesinde yapı stokunun kullanılmaz hale gelmesi ülkemizde ciddi bir panik yarattı. Yapılarımızın %6'sı yerle bir olmuş, %7'si ağır hasar almış, %12'si de orta ölçekte hasar görmüştü. Deprem merkezinden oldukça uzak olan kentlerimizde ciddi ölçüde hasarlar oluşmuş, can kayıpları yaşanmıştı.

İstanbul'da 30 bin mertebesinde yapı hasar görmüş, bunların 3 bin otuzu ağır hasarlı olmak üzere yapı stokumuzun durumunu gözler önüne sermişti. Avcılar başta olmak üzere İstanbul'da 50 den fazla yapı yerle bir olmuştu.

17 Ağustos 1999 Doğu Marmara Depremi göstermiştir ki, İstanbul başta olmak üzere yaşanacak bir depremde yapı stokunun %25 kullanılamaz duruma gelecektir.

Ayrıca 1999 depreminden sonra görüldü ki, sorun sadece önlenemez veya önlenmeyen göç ve bunun getirdiği gecekondulaşma ile açıklanamayacak kadar büyük. Kaçak yapılaşmanın olağan sayıldığı ülkemizde, ağır hasarlı binaların arasında devlet daireleri, hastane, okul ve köprülerin de bulunması; sorunun sadece bir imar sorunu değil, daha farklı boyutlarının olduğunu da açıkça ortaya koymuştur.

İnşaat Mühendisleri Odası'na göre temel sorun; plansızlık, çarpık kentleşme, yapı üretim sürecinin ve mesleki uygulamaların niteliksiz olmasının yanında, tüm ülke topraklarının inşaat sektörünün bir arazisi olarak görülmesi, yapı denetiminin yetersizliği veya hiç olmamasından kaynaklanıyordu. Sorun, depremin kendisi değil rant dayalı uygulanan politikaların doğurmuş olduğu sonuçlardır.

17 Ağustos Depremi ülkemizin en batısından en doğusuna, en kuzeyinden en güneyine kadar her aileyi yakın veya uzak ölçüde etkiledi.

Kentlerimizi depreme hazırlamak için paraya ihtiyaç vardı. Bu amaçla neredeyse her şeye yeni vergi getirildi. Bazı vergiler kalıcı oldu. Yapı denetimi sorun olmaktan çıkarılmaydı. Bu nedenle yeni bir kararname çıkarıldı. 3458 Sayılı Mühendislik Ve Mimarlık Hakkındaki Yasanın yerine geçecek bir Kararname ortaya kondu. Deprem Konseyi kuruldu. TOKİ Yasası ve Devlet İhale Kanunu sürekli olarak değiştirildi. Dağlar taşlar TOKİ inşaatlarına dönüştürüldü. İstanbul Büyükşehir Belediyesi İSTANBUL DEPREM MASTER PLANI (İDMP) hazırladı. Bayındırlık ve İskan Bakanlığı 1. Deprem Şurası ve Kentleşme Şurasını topladı. 300-400 bilim insanı ve uzmanın katıldığı toplantılar sonucunda çok değerli çalışmalar ortaya kondu. 4708 Sayılı Yapı Denetim Yasası çıkarıldı. İnşaat Mühendisleri Odası tarafından "Deprem Mühendisliği Konferansları" düzenlendi. "Deprem ve İstanbul Sempozyumları" düzenlendi. "Ülkemizin Deprem Gerçeği ve İstanbul" konusunda TBMM Deprem Araştırma ve İnceleme Komisyonuna bir sunum yapıldı.

Meslek Odaları ve Üniversiteler sayısız etkinlikler düzenledi. Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği iki kez değiştirildi. AFAD kuruldu. DEPREM STRATEJİ VE EYLEM PLANI yapıldı. Kentsel Dönüşüm Yasası Çıkarıldı. "İmar Barışı" adı altında kaçak ve mühendislik hizmeti almayan yapılara af getirildi.

1999-2003 yılları arasında İstanbul İl Afet Merkez Kurulu tarafından 493 çadır kurulacak yer ve toplanma alanı belirlendi. Bu alanların yetersiz olduğu bilinmesine rağmen 3/4 ten fazlası AVM ve gökdelenlere dönüştürüldü.

Açıklıkla söylenebilir ki 17 Ağustos Depreminin acı sonuçları hafızalarda varlığını sürdürdüğü süre içerisinde yapılan bilimsel çalışmalar ve mevzuat değişiklikleri daha sonraki dönemlerde birer birer geri alındı veya yapılan düzenlemeler amacından uzaklaştı. Depremlerin yıkıcı ve acı sonuçları da kullanılarak yeni bir rant düzeni oluşturuldu.

İstanbul başta olmak üzere var olan yapı stokunu güvenli bir hale getirmek yerine tüm yaşam alanları inşaatlarla dolduruldu. Toplanma alanları AVM ve gökdelenlere dönüştü. Neredeyse kentlerimizde nefes alınacak boş bir alan bırakılmadı. İhtiyaç temelli olmayan ve kentlerimizi yeni afetlerle yüz yüze bırakan lüks yapılar üretildi. Yapı stokunu deprem güvenli hale getirmek için toplanan 60 milyar lira da amaç dışı kullanıldı.

**4-YAPILARIMIZ DEPREMİ BEKLEMEDEN KENDİ KENDİNE YIKILIYOR! YAPI DENETİMİ BİLİMSEL BİR ÖLÇÜDE YAPILMIYOR!**

Ülkemizde binaların yıkılması için artık depreme bile gerek yok. Yapılarımız hiçbir dış etken olmadan bile yıkılıyor.

Geçen yıl Beyoğlu-Sütlüce'de, bulunan şantiyede meydana gelen yıkımı başka yıkımlar da izledi. Henüz imalat aşamasındaki inşaatlardan gelen çökme haberleri, bugün bile imalat ve denetim mekanizmalarının etkili çalışmadığını ve sistemin hala doğru işlemediğini ortaya koymaktadır. Yine KARTAL'da bulunan Yeşilyurt Apartmanının kendi kendine yıkılması ve 21 insanımızın yaşamını yitirerek 17 insanımızın da yaralanması oldukça manidardır. Üstelik bu yapının üzerinde üç kat kaçak katın bulunması ve İmar Barışı'ndan yararlanmış olması yapı stokumuzun durumunu açık bir şekilde ortaya koymaktadır. Deprem tehlikesi altında bulunan ülkemizin yapı stokunun durumunu düşünmek bile insana sıkıntı veriyor. Binlerce insanımızın göçük altında kalacağını ifade etmek bilinmeyi ifade etmek değildir. Bilinen ve yaşananların açıklıkla ortaya konmasıdır. Açıkçası, bir doğa olayı olan depremin ülkemizde afete dönüşmesi sorunun ana kaynağı olarak ortaya çıkmaktadır.

Önemli olan; yapıların kentleşme bilimine uygun olarak planlanması, "Deprem Yönetmeliklerine" uygun olarak tasarlanması ve üretilmesinin sağlanmasıdır.

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

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

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

İnşaat ve yapı sektörünün işleyişini ve sorunlarını tam olarak çözemeyen, ilgili kurumlara, üniversitelere, Meslek Odalarına danışılmadan alelacele hazırlanan kanun, sorunu çözmek bir yana kendisi sorun olarak gündemdeki yerini almıştır. Yıllar yılı ekonomi ve siyasetin en büyük

finans kaynaklarından olan inşaat sektöründeki payın bölüşülmesi, kimsenin işine gelmezken, tüm sorumluluk tek başına, üstelik hiçbir yaptırım gücü olmayan yapı denetim kuruluşları ile mühendis ve mimarların üzerinde bırakılmıştır.

4708 sayılı Yapı Denetim Yasası'nın Genel Gerekeçe bölümü, sorun ve çözüm bağlamında doğru bir felsefi yaklaşıma sahiptir. Ancak bu durum, yasanın içeriği ile denk düşmemiştir. Anlaşılmıştır ki yasanın genel gerekçesini yazarlarla yasayı çıkaranlar konuyu farklı algılamışlardır. Doğru bir noktadan hareket etmek, doğru yere ulaşma anlamına gelmemiş, yasa yapıcı, yasanın etki alanını daraltarak, muafiyet sınırlarının genişletilmesini sağlayıcı düzenlemelere imza atmıştır.

Yapı üretim sürecinin önemli bir parçası olması gereken "Şantiye Şefliği" konusu da; çözümün değil, sorunun bir parçası olmuştur. Farklı meslek disiplinleri ve uzmanlık alanları dikkate alınmadan şantiye şeflerinin görevlendirilmesi, bilime ve bilgiye aykırıdır.

Ayrıca bir şantiye şefinin 30.000 m<sup>2</sup>'ye kadar 5 inşaatın şantiye şefliğini yapmış olması doğru değildir. Şantiye şefliği inşaatın her şeyinden sorumlu olması gereken bir işidir. Öyle ki, şantiyeden hiç ayrılmaması gereken bir görevdir. Buna rağmen 5 ayrı işin şantiye şefliğini bir mühendisin yapma şansı yoktur.

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

1 Ocak 2019 tarihi itibarıyla yapıların denetimini yapacak olan kuruluşların elektronik sistemle belirlenmiş olması, doğru bir denetim sisteminin yapılacağı anlamına gelmez. Denetim yapabilme yeterliliğine sahip olmayan ve yeterli birikime sahip olmayan yapı denetim kuruluşlarının "yapı denetim" sürecinde bulunmalarından başka bir işe yaramayacaktır. Mesleki derinliği ve yeterliliği olmayan, etik bir anlayışa sahip olmayan insanların çalıştığı Yapı Denetimi Kuruluşlarının doğru bir denetim yapabilmeleri olanaksızdır.

#### 5-DEPREM AFETİNİN YANINDA SEL VE SU TAŞKINLARI DA AFETE DÖNÜŞÜYOR!

Bugünlerde ülkemizin farklı yerlerinde sel ve su taşkınları oluyor. Bu tür doğa olaylarının olabileceğini öngörmek, kaynaklara bakmak ve ders çıkarmak yeterlidir. Çıkarılacak derslere bağlı olarak kentleşme planlarınızı yapmanız, nerelere yapı yapılması veya yapılmaması gerektiğine karar vermeniz, köprü gibi yapacağınız yapılar zorunlu ise, tasarımlarınızı bilimin ve mühendisliğin gereklerine göre yapmanız gerekmektedir.

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

Maden ayrıştırma havuzlarında siyanür kullanılmaktadır. Bir deprem anında bu havuzların çatlayarak içindeki zehirli suların, içme veya sulama sularına karışması her zaman mümkündür. Bu durum, depremin yaratacağı zarar ve risklere yeni risklerin eklenmesine neden olur ve yeni sorunların ortaya çıkmasını sağlar. Oysa yerin üstü yerin altından çok daha kıymetlidir. İstanbul, Ankara, Bursa, Antalya, Tekirdağ, Rize, Ordu, Giresun, Trabzon, Artvin ve Düzce gibi birçok ilimiz sel ve su taşkınlarıyla karşı karşıya kalmışlardır. Can ve mal kayıpları ortaya çıkıyor. Son olarak Trabzon ve Düzce ilimizde yaşanan sel ve su taşkınları 20'ye yakın insanımızın yaşamını yitirmesine neden olmuştur. Özellikle İstanbul, Ankara ve Bursa gibi kentlerimizde yağın yağmuru emecek toprak kalmamıştır. Her yer betona dönüşmüştür. Doğa kendisinden kurlsız bir şekilde aldıklarınızı sizden mutlaka fazlasıyla geri alır.

Kentleşme ve imar konularında yapılan "rant odaklı" uygulamalar; doğal ve öngörülebilir olan bir deprem ve su taşkınlarını sıkça afete dönüştürüyor. Her zaman can kayıpları olmasa da ekonomik olarak büyük kayıplara neden oluyor.

ÖNEMLİ NOT:17 Ağustos 1999 tarihinden bugüne kadar yapılanlara baktığımızda hiç de iç açıcı durumda olmadığımız rahatlıkla söylenebilir.

## 6-PLANLAMA YAPILAŞMA VE KENTSEL DÖNÜŞÜM

Nasıl ki 1999 depremleri yapı imalatı dinamiklerinin değişmesi ve yapı denetim sisteminin kurulması için bir milat olarak kabul edildiyse, 2011 Van Depremi de “Kentsel Dönüşüm” için milat olarak kabul edildi. 2012 yılında 6306 Sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Kanunu ile yasalaştı.

Hafif hasarla atlatılması gereken depremlerde dahi yapıların kullanılamaz hale gelmesi ve can kayıplarına yol açması, mevcut yapılardaki tehlikenin boyutunu gözler önüne sermektedir. Ülkemizde yaklaşık yirmi milyon yapı bulunmakta, ancak bu yapı stokunun ayrıntılı bir envanteri çıkarılmadığı için depremlerde bir bütün olarak bu yapıların nasıl bir davranış gösterecekleri bilinmemektedir. Bilinen, mevcut binaların % 67’sinin ruhsatsız, %60’ının 20 yaşından büyük olduğudur.

Bu veriler, kentsel dönüşüm projelerinin meşrulaştırılmasını ve kabul edilebilirliğini sağlamış, uygulamalar başlamıştır.

Depreme karşı kentlerimizi, binalarımızı hazır hale getirmek iddiasıyla başlatılan kentsel dönüşüm projelerinin bu amaca ne kadar hizmet ettiği tartışmalı olmakla birlikte, kamu binalarının akıbeti ise belirsizliğini korumaktadır.

8 Ağustos 2019 Tarihinde Denizli Bozkurt’ da yaşanan 5,7 büyüklüğündeki depremin kamu yapılarında yaratmış olduğu hasarları bir kez daha düşünmek gerekiyor. “Riskli alan”, “riskli yapı” belirlenmesindeki adaletsizlik, keyfilik ve hukuksuzluk mağduriyetler ve hak kayıplarına yol açmaktadır. Depreme karşı yapı stokunu güvenli hale getirmek iddiasıyla başlatılan kentsel dönüşüm uygulamaları, yeni sorun alanları yaratmaktadır.

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

Kentsel dönüşüm projeleri kentsel “RANTIN” en yüksek olduğu bölgelerden başlamıştır.

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

Taraflar açısından beklentileri optimum kılacak koşullar gelişmedikçe yapılar yenilenmemekte, uygulamalar müteahhitlerin insafına terk edilmekten öteye gidememektedir. Bütünlüklü bir planlama yerine parçacı bir anlayışla yapılar yıkılıp yeniden yapılmakta, kentlerin teknik ve sosyal altyapı sorunları ile birlikte iyileştirilmesi olanağını ortadan kaldırmaktadır. Bu durum, kentlerimizin yeni afetlere açık hale getirmektedir.

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

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

Kentlerimiz inşaat projelerinin birer “ARAZİSİ” haline dönüşmüştür.

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

Özellikle ekonomik krizin büyümesiyle birlikte birçok Kentsel Dönüşüm yapısının yarım kalması oldukça fazla mağdur yaratmıştır.

## 7-İMAR AFFI-İMAR BARIŞI

Türkiye’de gecekondulaşma süreci, ihtiyaç sahiplerinin barınma ihtiyacını karşılamaya dönük masum bir çaba olarak başlamıştır. Bu durum zamanla örgütlenmiş bir mafya tasarrufu olarak şekillenmiştir. İşin içerisine oy alma ve siyasi kaygılar da girince “AF KONUSU” her seferinde “bu

son denilerek” 26 kez yenilenmiştir.

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

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

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

Mühendis ve mimarlar yok sayılarak, “güvenli yapı üretimine ihtiyaç olmadığını” ortaya koymuşlardır. Mühendisin varlığını, bilgisini, uzmanlığını parayla ölçenleri mühendisler hiçbir zaman unutmayacaklar.

17 Ağustos Depreminin 20. Yılında Önemli Bir Not Düşecek Olursak: Mühendislik hizmeti almamış, kaçak olarak üretilmiş olan yapıların, süresiz olarak yasal hale getirilmesi, devletin; asıl sorumluluğu olan halkın can ve mal güvenliğini koruması sorumluluğunu da bırakmış olduğu anlamını taşımaktadır.

Bu nedenle yeni yapılacak olan yapıların güvenli bir şekilde üretilmesi sorunun asıl kaynağı olarak karşımıza dikilmiş bulunuyor.

İmar Affı kapsamında üç katı kaçak olan ve kendi kendisine yıkılarak 21 insanımızın yaşamını yitirmesine ve 17 insanımızın yaralanmasına neden olan İstanbul Kartal'daki Yeşilyurt Apartmanı da aftan yararlanmış. Üstelik 8 katlı bir binanın enkazı bile beş günde kaldırılmıştır.

Anlaşılmıştır ki İstanbul gibi kentlerimizin yaşayacağı bir deprem sonrasında sokaklara girilemeyecek, yangınlar söndürülemeyecektir.

O halde temel sorun; insanlarımızı göçük altında bırakmamaktır. Göçük altında kalan insanlarımızımıza ulaşmak ve kurtarmak mümkün değildir.

TBMM Meclis Araştırma Komisyonu'nun Marmara Depremi'nden sonra yaptığı araştırmada, deprem bölgelerinde hasar gören ya da yıkılan yapıların % 80'inin imar aflarından yararlandıkları saptanmıştır. Bu gerçek tüm çıplaklığı ile kayıt altına alınmışken, getirilmiş olan imar affı ile; 3194 sayılı İmar Kanunu, 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkındaki Kanun ve 6306 sayılı Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun, işlevsiz bir hale gelmiştir.

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

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

17 Ağustos 1999 ve 2011 Van Depremlerinden bile hiçbir dersin çıkarılmadığı görülmüş, para ve oy uğruna halkımızın can ve mal güvenliği tehlikeye atılmıştır.

Beyoğlu-Sütlüce'de kaçak olarak yapılmış olan bina yıkılmasaydı, çıkarılmış olan aftan

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

**ÖNEMLİ NOT:** Getirilmiş olan af yasasıyla yapıların deprem güvenlikleri yapı sahibinin beyanına bırakılmıştır. Hiçbir yapı sahibi yapım güvenli değildir diye beyanda bulunmamıştır. O halde Çevre ve Şehircilik Bakanlığı kaçak kat ilaveleri olan ve tümüyle kaçak olan yapıların sayısını açıklamalıdır. Bu konunun açıklanması 17 Ağustos 1999 Depreminin 20.yılında fazla bir yol almadığımızın da tescili olacaktır.

#### 8-YAPI STOKUNUN MEVCUT DURUMU VE YAPI ÜRETİM ANLAYIŞIMIZ

17 Ağustos 1999 tarihinden bu yana 20 yıl geçmesine rağmen, her an deprem tehlikesi ile karşı karşıya olan ülkemizde, kısa süreli ve acil olan bazı önlemlerin bile alınmadığı, para uğruna var olan risklere yeni risklerin eklendiği görülmektedir. Üzülerek söylemek gerekir ki; deprem güvenliği bakımından 1999 yılından daha iyi durumda değiliz.

Birçok kentimizin "İl Çevre Düzeni Planı" yoktur. Olsa bile bu planlar gününbirlik kararlarla bozulmakta, yapılmaması gereken yerlere uygun olmayan, kent yaşamını sıkıntıya sokacak olan yapılar yapılmaktadır. Yerel yönetimlerin uygun görmediği kararları çoğu kez merkezi yönetim olumlu bularak karar vermekte ve giderek plan bütünlüğü bozulmaktadır. 3. Köprü, 3. Havalimanı, Avrasya Tüp Tüneli ve birçok AVM ve Gökdelenin yapılmasında olduğu gibi kentler yeni risk ve afetlere açık hale gelmektedir.

Gerek konut nitelikli yapılarımız, gerekse kamu yapılarımızla birlikte endüstri tesislerimizin büyük oranda deprem güvenlikleri yoktur. Özellikle 2000 yılından önce üretilmiş olan yapıların halen varlıklarını sürdürmeleri, yıkılıp yeniden yapılmaması veya güçlendirilmiş olmamaları halen "yara sarma" anlayışının devam ettiğinin de bir göstergesidir.

Konut nitelikli yapılarımızın yanında okullarımız, hastanelerimiz, endüstri tesislerimiz ve diğer kamu yapılarımız çok büyük oranda güvensizdir.

Apartmandan bozma sağlık klinikleri ve okullar önemli ölçüde varlığını sürdürüyor. Apartmanların altında bulunan iş yerleri yeni bir deprem bekliyor. Bu yapıların güvenli olmaları açıklıkla söylenebilir.

Teknik ve bilimsel bir sistem bütünlüğü kurulmadığı için 2000 sonrası dönemde üretilen yapıların güvenli olup olmadığını ne yazık ki yaşayacağımız bir depremle sınımış olacağız. Ayrıca durmadan yapılan yüksek binalarla ilgili deprem yönetmeliği bile 1 Ocak 2019 tarihinde yürürlüğe girmiştir.

Edinilen bilgiler çerçevesinde 1999 Depreminde var olan yapı stokunun ancak %5 i yenilenmiş durumda.

Af kapsamına alınan yapıların büyük çoğunluğuyla birlikte 7 milyon yapının riskli olduğu rahatlıkla söylenebilir.

#### 9-NE YAPMALIYIZ?

Öncelikle yapı sektöründe çalışan insanların başta mühendisler ve mimarlar olmak üzere iyi yetişmiş olmaları, iyi bir eğitim sürecinden geçmeleri gerekir. Oysa üç öğretim üyesinin imzasıyla mühendis ve mimar yetiştiren okullar açılmaktadır. Laboratuvarı olmayan, yeterli öğretim kadrosu bulunmayan ve fiziki şartları yetersiz okullar öğrenci alıyor ve diploma veriyor. Oysa can ve mal güvenliğini sağlaması gereken mühendis ve mimarların öncelikle iyi yetişmiş olmaları gerekir. Yapı sektöründe çalışan diğer unsurlarında bilgili ve sertifikalı olmaları kayıt altına alınmalıdır (Formaliteyi tamamlamak için değil).

Bilimsel ve çağdaş bir anlayışla ortaya konmuş bölge ve kent planlarının yapılmış olması gerekir.

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

Bu sistem bütünlüğü ile birlikte yapı envanterinin çıkarılarak;

-İmar Barışı gibi yapı güvenliğinin yapı sahiplerinin beyanına bırakıldığı kaçak kat ilaveli veya tümüyle kaçak olan yapılar bugün kayıt altına alınmış bulunmaktadır. Bu yapıların deprem güvenliklerinin olmadığı açıktır. Bu yapılar yıkılmalıdır.

-Mevcut yapı stokunun durumu tespit edilerek iyileştirilmesi, onarılması, güçlendirilmesi veya yeniden yapılmasına karar verilmesi gerekir.

-Yeni yapılacak olan yapıların, "Bina Deprem Yönetmeliği" dikkate alınarak bilim, teknoloji ve mühendislik ilkeleri doğrultusunda yapılması can ve mal güvenliği açısından zorunludur.

Açıkçası planlama ve tasarım aşamasından yapının kullanıma açılmasına kadar geçen tüm süreç, mesleki ve etik yeterliliğe sahip mühendisler tarafından yönetilmeli ve denetlenmelidir.

-Ortaya çıkması muhtemel risklerin transfer edilmesi bakımından yapı sigortası ve mesleki sorumluluk sigortası yapılmalıdır.

Halen zorunlu olması gereken DASK kapsamında %52 mertebesinde yapının sigortalı olması, ülkemizde kadercı bir anlayışın devam ettiğini de ortaya koymaktadır.

Profesyonel mühendislik yaşamının düzenleyicisi olması gereken Meslek Odalarının yetkileri giderek bilinçli bir şekilde azaltılmış, hatta ortadan kaldırılmıştır. Meslek Odaları Anayasal kurumlardır. Devlet işlerinin düzenli yürümesi için Anayasal Kurumların işlerini iyi ve doğru yapmaları gerekir. Oysa devleti yönetenler, Meslek Odaları gibi önemli kuruluşların görevlerini yapmaması için her türlü olumsuzluğu onların karşısına dikmektedir.

Açıklıkla söylenebilir ki ticari kaygı teknik kaygının önüne geçmiş, bilgi, beceri ve liyakat sahibi yöneticilerin yerini şirket ve cemaat ilişkileri almıştır. Meslek odası, üniversiteler ve endüstri kuruluşları arasında olması gereken işbirlikleri görmezden gelinerek yok sayılmıştır.

İstanbul, Bursa, Tekirdağ, Balıkesir, İzmir, Denizli, Çanakkale ve diğer büyük şehirler başta olmak üzere kentlerimiz doğal afetlere karşı duyarlı olmadığı gibi hazırlıklı da değildir. Üstelik İstanbul ve Kuzey Anadolu Fay Hattının etki alanında bulunan kentlerimizin mutlaka bir deprem yaşayacağı ve bu kentlerimiz de bulunan yapı stokunun depreme hazır olmadığı açıktır. Deprem sonrası insanların dışarı çıktıktan sonra gidebilecekleri ve toplanıp ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri boş alanlar kalmamıştır. Bu alanlar AVM ve gökdelenlere dönüşmüştür.

Bu kapsamda kentlerimiz başta İstanbul olmak üzere 5 (beş) afetle karşı karşıya bırakılmıştır.

1-Sel ve su baskınları doğal bir hal aldı, afete dönüştü.

2-Isı adaları oluştu iklim değişti.

3-Havalar düne göre çok daha fazla kirlendi.

4-Kentlerimiz depreme hazırlıklı değil.

5-Yeni inşaat ve kentsel dönüşüm uygulamaları sosyal ve toplumsal sorunları artırır.

**ÖNEMLİ NOT:** Afet, Bir Olayın Kendisi Değil, Doğurmuş Olduğu Sonuçlardır.

**SONUÇ OLARAK**

Afetlere karşı dirençli bir toplum ve çevre yaratmanın yolu parçacı anlayışlardan vazgeçip bütünlüklü bir planlamanın yapılmasıyla mümkündür. Öncelikle ülke topraklarını iyi tanımak, bölge ve kent planlarının çağdaş tekniklere uygun olarak yapılmasını sağlamak gerekir.

Güvenli olmaktan uzak bir çevre ve yapılarda yaşıyoruz. Yer seçim kararlarından zemin- yapı ilişkisine, doğru bir tasarımdan, yapı üretim evrelerinin bilgiye dayalı bir anlayışla denetlenmesine kadar, bütünlüklü bir sistemin kurulmasına ihtiyaç var. 17 Ağustos 1999 Gölcük merkezli Depremden bugüne kadar geçen 20 yıl içinde zaman zaman doğru çalışmalar yapıldı. Fakat yapılmış olan bu çalışmalar ya uygulama alanı bulmadı veya bir süre uygulanarak daha sonra ortadan kaldırıldı.

Açıkçası bilimsel bir hatta kalarak afetlere karşı dirençli kentler yaratılacağını savunarak bu anlayışın teorik alt yapısını oluşturan çevrelerle, her şeyi arazi ve inşaat rantı eksenine bağlayıp konuya sadece "ticari bir anlayışla bakanlar" arasındaki çatışmayı ne yazık ki rantçılar kazanmıştır. Ülke topraklarını inşaat sektörünün bir arazisi olarak görenler sisteme hakim olmuşlardır.

1999 Gölcük Merkezli Depremden hemen sonra İstanbul Valiliğinin oluşturduğu ve bizim de

içinde bulunduğumuz 14 kişiden oluşan "İl Afet Merkez Kurulunun" yapmış olduğu çalışmalarından biri de 493 toplanma alanı ve çadır kurulacak alanların belirlenmiş olmasıydı. Ne yazık ki bu alanların yanına yeni boş alanlar ilave edilmediği gibi bu alanların ¾'ünden fazlası AVM ve rezidanslara dönüştü.

Avrupa'ya uyum yasaları çerçevesinde çıkarılmış olan "Kamu İhale Yasası ve Sözleşme Hükümleri" ile ilgili kararlar da şeffaflığı sağlamak ve saydam bir ihale düzeni oluşturulmasına ilişkin önemli yasalardı. Bu yasalar sürekli olarak değiştirildi.

Dağlar taşlar, açıkçası tüm ülke toprakları TOKİ'ye teslim edildi. TOKİ'de istediği gibi planlar yapıp uygulamaya koyarak İstanbul gibi kentler başta olmak üzere yaşanmaz kent parçalarının oluşmasının öncülüğünü yaptı. İstanbul Bakırköy'de, Ataköy ve Yeşilyurt sahilleri başta olmak üzere; Ataşehir, gökdelenlerin ve AVM'lerin merkezine dönüştürülerek boş alan bırakılmadı. Yine Esenler, Silivri, Ümraniye, Tuzla, Pendik, Gaziosmanpaşa ve Başakşehir gibi ilçeler TOKİ ve KIPTAŞ'a teslim edilerek yaşanmaz bir İstanbul yaratıldı. 2009 yılında İstanbul'a yağın yağmurun oluşturduğu sel ve su taşkınlarında 31 insanımız yaşamını yitirdi. Ayamama Deresi'nin çevresi yapıardan arındırılma sözüne rağmen çok sayıda yeni yapının beşiği oldu.

Açıkçası İstanbul ve Bursa gibi kentlerimiz de üretilen yapıların bilim ve bilgi dışında üretilmeleri yangınlara davetiye çıkarıyor. Kentlerimizin deniz ve hava ile olan ilişkisi beton duvarlarla önlendi. Boş alanlar tükendiği için denizler doldurularak yeni inşaatların yapılmasına yol açıldı. Denizler de "kara alanları" yaratıldı. Ülke topraklarımız inşaat sektörünün birer arazisine dönüştü. Deprem Afeti ve diğer afetler yok sayıldı. "İnşaat yap da nasıl yaparsan yap anlayışı inşaat sektörüne hakim oldu".

"İmar Barışı" adı altında getirilen af; Kartal'da üç katı kaçak olarak yapılan ve kendi kendisine yıkılan Yeşilyurt Apartmanı gibi birçok yapının depremde yıkılacağına açık bir işareti olmuştur. Deprem güvenliği yapı sahiplerinin beyanına teslim edildi. Bilim, bilgi ve mühendislik yok sayıldı. Yapı stokunun güvenli bir hale getirilmesi gerekirken, imar affı ile kaçak yapı yapanların ödüllendirilmesi sağlandı.

Deprem toplanma alanlarının yapılaşmaya açılması ve yeni toplanma alanlarının oluşturulmaması, riskli olduğunu bildiğimiz yapıların içerisini dışarıdan daha güvenli bir hale getirmiştir!

## ÖZETLE

Yaşamış olduğumuz orta büyüklükte bir depremde yapıların yıkılması yapı stokumuzun büyük bir risk altında olduğunu gösteriyor. Ayrıca kendi kendisine yıkılan yapıların varlığı kentlerimizin büyük bir risk altında olduğunu gösteriyor.

Daha güvenli ve yaşanabilir yerleşim yerlerinde daha güvenli yapıların üretilmesi deprem risk yönetiminin temel amaçlarından. Bunu sağlamanın en etkili yolu; yerleşim planlarında ana riskleri göz önüne alarak, gerekli düzenlemeleri yapmak ve "Deprem Yönetmeliklerini" özdenetim tarzında uygulamaktır.

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

Mesleki Yetkinliğin temel alınması gerekirken, bu noktada ciddi bir sorun oluşturan 3458 sayılı yasa değiştirilmelidir.

Mühendislik biliminin ve mesleki yetkinliğin gerekleri dikkate alınarak yapı tasarımının yapıldığı ve denetim evresinin sağlıklı bir şekilde işletildiği ülkelerde, doğa olaylarının afete dönüştüğü görülmemiştir. Bu bağlamda, kentleşme planlarının yapılması dahil olmak üzere, yer seçimi kararlarından, yapı tasarımına, yapı üretimi ve yapı denetimine kadar, bilimsel ve çağdaş ölçekte bütünlüklü bir yapı üretim düzeni kurulmalıdır.

1999 depremleri önemli ölçüde can ve mal kayıpları ortaya çıkarmakla kalmamış, çok daha büyük bir tehlikenin henüz yaşanmamış olduğunu ortaya koymuştur. Bu da 1766 yılından bu yana henüz kırılmamış olan fay nedeni ile Marmara Denizi'nin içinde olacak bir depremdir. Bu

depremin başta İstanbul olmak üzere Marmara Bölgesini ve çevresini önemli ölçüde etkileyeceği bilinmelidir.

2003 Yılında İstanbul Ana Kent Belediyesinin dört üniversiteye yapmış olduğu İstanbul Deprem Master Planı (İDMP), 2004 yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığının yapmış olduğu "1. Deprem Şurası" ve yine 2009 yılında aynı bakanlığın yapmış olduğu "Kentleşme Şurası" çalışmalarına çok sayıda bilim insanı ve uzman katılmıştır. Fakat devlet bürokrasisinin sürekli olarak değiştirilmesi ve "LİYAKAT ölçüsüne bağlı kadrolar yerine", söz dinleyen ve bilmeyen kadroların göreve getirilmiş olması; "deprem zararlarını azaltmak ve planlı bir kentleşmeyi" sağlamak için hazırlanan raporların uygulama alanı bulamamasına neden olmuştur.

İnşaat mühendisliği can ve mal güvenliğini sağlayan bir meslektir. Fiziki şartları yetersiz, öğretim kadrosu son derece zayıf, laboratuvarı olmayan okulların inşaat mühendisliği diploması veren okullara dönüşmüş olması kabul edilemez.

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

Deprem yaşanmadan önce alınacak önlemler ve parasal harcamalar, deprem yaşandıktan sonra yapılacak düzenleme ve parasal kayıplardan 20 kat daha azdır.

Ruhsatlardan mühendis ve mimarların imzasının kaldırılması mesleğimizin gelişimini engelleyecek, sahteciliğin önünü açacaktır.

Kentsel dönüşüm konusu; fiziksel, sosyal ve ekonomik yönden çöküntü ve bozulma sürecine girmiş kentsel alanları, içinde yaşayanlar için yaşam kalitesi daha yüksek olacak şekilde, kente kazandırmayı hedefleyen bir plan stratejisidir. Kentsel Dönüşüm riski fazla olan yerlerde değil rantı yüksek olan yerlerde uygulama alanı bulmuştur.

Ne yazık ki var olan yapı stokumuz; depremlerle birlikte diğer doğal olaylara karşı da hazırlıklı ve güvenli değildir. Özellikle İstanbul başta olmak üzere kentlerimiz; doğal olaylara karşı güvenli olmadığı gibi, doğal olmayan yangın gibi afetlere karşı da güvenli değildir.

Kentlerimizde bulunan askeri alanlarında yapılaşmaya açılması İstanbul başta olmak üzere riskleri büyütüştür.

Açıkçası; "Afet Bir Olayın Kendisi Değil, Doğurmuş Olduğu Sonuçlardır."

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## **Kaz Dağları'nda Altın Madeni Aranması İçin Binlerce Ağacın Kesilmesine Son Verilmeli; Havayı, Suyu ve Toprağı Kirleterek İnsan Yaşamını Riske Sokacak Olan Çalışmalar Derhal Durdurulmalıdır**

20 Ağustos 2019

Kaz Dağlarında doğa katliamı ve talanı sürüyor. Sorun sadece ağaç kesilmesi sorunu değildir. Hava, su ve toprağın kirlenmesi ve çevreyi zehirlenmesi sorunudur. Eğer çalışmalar sürdürülür ve altın madeni işletilmeye başlanırsa, Kaz Dağları'nda temiz havaya ve suya ulaşmak mümkün olmayacak, yaşam iksiri olarak adlandırılan bu bölge özelliğini yitirecektir. Bugün ortaya çıkmış olan tablo yapılacakların çok küçük bir parçasıdır. Madalyonun çok daha büyük olduğunu gören gözler, duyan kulaklar ve düşünen beyinler küçük bir incelemeyle ortaya çıkacak olan katliamı görebilirler.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak bu nedenle buradayız. "Su ve vicdan nöbetine" duran doğa ve yurtseverlere destek için buradayız. Çanakkale Belediyesi önemli bir duyarlılık yarattı. Çanakkale halkı ve yurttaşlarımız bu duyarlılığa ses verdiler, destek oldular. 'Kaz Dağlarından elinizi çekin, bölgemizi terk edin' dediler. Biz de; Çanakkale'de yaşayan meslektaşlarımızın ve Çanakkale Şubemizin sesine yeni bir ses eklemek için geldik. Daha da geleceğiz.

Deniyor ki; 'biz siyanürle arama yapmıyoruz'. Bir algı operasyonu yapılıyor her zaman yapıldığı gibi. Altını ayırma, ayırıştırma havuzunda kil mi kullanıyorsunuz? 17 Ağustos 1999 Doğu Marmara Depremi'nin 20. yılını yaşıyoruz. Ortaya çıkan acı tabloyu biliyoruz. Yedi ve üzeri büyüklükte bir deprem yine olacak. Geçmişte yaşanan acı tabloyu biliyoruz. "Geçmişini bilmeyenler geleceği kuramazlar." Kuzey Anadolu Fay Hattının batı kesiminde beklenen deprem, Çanakkale başta olmak üzere bu fayın etki alanında bulunan illerimizi önemli ölçüde etkileyecek. Çanakkale de büyük oranda bu depremden etkilenenler. Altın ayırıştırma havuzunun çatlaması, hasar görmesi olasılıklar arasında bulunan bir konudur. Havuzdan sızacak siyanürlü su tüm çevreye zarar verecek. Doğa zehirlenecek, tüm çevre zarar görecek.

Çanakkale Bölgesinde 43 maden arama ruhsatının verildiğini hatırlatmak isterim. Bu madenlerin 30'u altın madeni, yani siyanürle ayırıştırma yapılacak madenler. Açıklıkla ifade etmeliyiz ki, siyanür kullanılsa bile bu kadar büyük sahada yapılacak maden aranmasının, bir doğa ve ağaç katliamına neden olacağı bilinmesini isteriz. Yerin üstü yerin altında bulunan madenlerden çok daha değerlidir, altından daha kıymetlidir. O halde turizm merkezi olarak geliştirilebilecek, dünyanın dikkatini çekebilecek çalışma ve düzenlemelerin sağlayacağı gelirler daha mı az değerlidir. Yerli işbirlikçileri ile birlikte birkaç şirketin çıkarı için bu doğa harikası olan Kaz Dağları yok edilemez. Bu dünya harikası dağları ve sağlık merkezini korumamız gerekir.

Çok uzun bir sürede oluşan orman alanlarının börtü böceği ve ekosisteminin yararlarına, ülkemizin büyüklüğü kadar ağaç dikseniz de kestiğiniz ağaçların yarattığı sorunları karşılayamazsınız? "Ağaç dikmek aldatmasıyla" yaşam alanlarını yok edemezsiniz. En acı olanı da yerli ortakların ve bazı kamu görevlilerinin sürekli olarak kesilen ağaçlardan fazlasının dikileceğini tekrarlamalarıdır. "Yılların biriktirdiği bir iyilik sistemini", mitolojinin beşiğini, Sarı Kızın Kazlarını ve temiz yüreğini yok etmek neden? Bırakın bu yalanları. Maden aranacak yerlerin belirlenerek ruhsatlandırmaya giden yolu kimler hazırlıyor? Bölgede ve Ankara'da bu işleri kimler oluşturuyor? Vicdanlarını satışa kimler çıkarıyor? "Her insanın içinde birazcık iyilik vardır" diye bir söz var. "Birazcık olan iyilik tarafınızı" açığa çıkarın hiç olmazsa! Çanakkale'deki sesimiz; Kaz Dağları'ndan Munzur'a, oradan Salda Gölüne, Hasankeyf'e ve Artvin Ormanlarına uzansın.

Çevreye onarılmaz zararlar veren, yer altı ve yer üstü zenginliklerimizi yerli ve yabancı şirketlerin talanına bırakan bu anlayışı kabul edilemez buluyoruz. Madenlerin çıkarılmasını günlük ekonomik çıkarılara teslim etmek, ülkemizin ve gelecek kuşakların yaşama hakkını zora sokmaktır. Ülkemizin bugünkü yer altı ve yer üstü kaynaklarında gelecek kuşakların da hakları vardır. Maden kaynakları yenilenmeyen kaynaklardır. Bugün ülkemizin dağlarından çıka-

rılmaya çalışılan altın madeninin kamu yararı sağlamadığı açıktır. Madenlerimizden sağlandığı ifade edilen gelirin öznesi, madenlerimizi işleten yerli ve yabancı şirketlerdir. Ayrıca altın madeni aramalarında ortaya çıkan riskler; bölgedeki insanlara ve fazlasıyla doğaya bırakılmaktadır. Bu tür maden aranmasından halkımızın bir yararı bulunmamaktadır.

Madenlerimizin teslim edildiği yerli ve yabancı şirketlerin zenginleşmeleri için ormanlarımız, tarım alanlarımız yok oluyor, hayatımızı zenginleştiren yaban hayatı büyük ölçüde tehlikeye giriyor. İnsan yaşamı ve sağlığı yeni sorunlarla karşı karşıya kalıyor.

Genel olarak maden aramalarında özel olarak da Kaz Dağlarındaki altın madeni çıkarılmasına yönelik hazırlanmış olan Çevre Etki Değerlendirme(ÇED) raporlarının hazırlanışının da tartışmalı olduğu açıktır. ÇED Raporlarını projeyi alanların parasını vererek hazırlatmaları sorunu en başından tartışmalı yapıyor. ÇED Raporları Bakanlık tarafından hazırlatılmalı ve ücreti Bakanlık tarafından ödenmelidir. Ayrıca, 07 Temmuz 2019 Tarihli Resmi Gazetede yayınlanan "Kontrol ve Denetim Hizmetlerinin", ÇED yeterliliği olan firmalar tarafından yapılmasının hükme bağlanması da düşündürücüdür. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından hazırlanan bu yönetmelikle "İzleme, Kontrol Etme ve Denetleme" hizmetlerini yapacak olan firmaların ücretleri, hizmet verdikleri firma tarafından ödenecektir.

Bu konu;Yapı Müteahhitlerinin yapmış oldukları inşaatların denetimini mal sahibi adına denetleyecek kuruluşları kendisinin bulması, ücretini ödemesi ve kendisini denetletmesine benziyor. Bu sistem, yapı denetimi ve üretimi alanında da yaşandı. 17 Ağustos 1999 Doğu Marmara Depreminin 20. yılında; yapılarımızın deprem güvenliğini ve "güvenli yapı nasıl üretilmeli" konusunu tartışıyoruz.

Açıkgası bugün de; çevreyi kirleten ve bozan şirketlerin, ücretlerini ödedikleri firmalar tarafından denetlenmesi, "kuzunun kurda teslim edilmesi" gibi bir sonuç doğuracaktır.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası olarak, ülkemizde bulunan tüm yer altı ve yer üstü kaynaklarımızın bilimsel bir ölçüde kamu yararı sağlaması için kullanılmasından yanayız. Bu tür üretimler yapılacaksa, ekonomik yarar ve toplumsal fayda ile birlikte çevresel değerler de bir bütün olarak dikkate alınarak değerlendirilmelidir. Mutlaka fayda-zarar analizlerinin yapılarak toplumsal fayda ve kamu yararı öne alınmalıdır.

Kaz Dağları oksijen bakımından oldukça zengin olan bir bölgedir. Ören yerleri ile birlikte mitolojide özel bir yere sahiptir. Milyonlarca ton kaya yığını öğütülüp siyanürle ayrıştırıldıktan sonra depolanacaklar. Depolanan siyanürlü kaya yığınının depolandıkları yerlerde sızmaya neden olabileceğini düşünmek gerekir. Ayrıca altın ayrıştırma evresinde milyonlarca ton su tüketiminin kullanılmış olması; havayı, suyu ve toprağı kirletecektir. Bu nedenle de, Kaz Dağlarında altın aranması doğru değildir. Altın madeni arama ve ağaç kesme işlemlerine hemen son verilmelidir.

### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

#### **Yönetim Kurulu**

## **Görevden Alınan Diyarbakır, Van ve Mardin Belediye Başkanları Görevlerine İade Edilmelidir**

21 Ağustos 2019

31 Mart 2019 tarihinde yapılan yerel seçimlerde seçilmiş olan Diyarbakır, Van ve Mardin Büyükşehir Belediye Başkanları görevlerinden alınarak yerlerine kayyum atandı. Açıkgası yaklaşık olarak beş ay önce aday gösterilen ve halkın büyük çoğunluğu tarafından seçilen bu illerimizin Büyükşehir Belediyelerini, yerlerine atanmış olan kayyumlar yönetecek. Bu karar demokrasiye, hukukun evrensel ilkelerine ve adalet anlayışına aykırı bir durumdur. Seçme ve seçilme haklarına aykırıdır asla kabul edilemez.

Ülkemizde çok sık kullanılan bazı sözler çok çabuk unutuluyor. ‘Seçimle gelenler seçimle gitmeli’ deniyordu! Anlaşıyor ki, halk iradesinin ortaya koymuş olduğu sonuçlara göre seçilenlerin seçimle gitmesi her zaman geçerli olmaz, seçilene göre değişebilir! Bazen binlerce seçmenin kullanmış olduğu oylar yok sayılabilir! Seçilen önemli değil, kimi seçeceğinize bağlı olarak bu anlayış değişebilir. Gücü elinde tutanların istediklerini seçmek koşulu ile seçilenler “seçimle gidebilir” öyle mi?

31 Mart tarihinde yapılan Yerel Yönetim Seçimlerinde Diyarbakır, Van ve Mardin Büyükşehir Belediye Başkanları beş ay önce aday oldular. Yargı ve YSK denetiminden geçerek adaylıkları kesinleşti ve seçildiler. Bir suç var ise mahkeme kararlarıyla belgelenmesi ve kesinleşmiş olması gerekmez mi? Ayrıca ülkemizde mahkeme kararlarının bile çok tartışmalı olduğunu yaşayarak gördük. Düzmece deliller ve yalancı tanıklarla bir çok insan mahkum edilip mağdur olmadı mı? Ergenekon, Balyoz, Casusluk, Futbolda Şike, basın ve benzeri kumpas davalarını yaşamadık mı? Birçok insan önce içeri alınıp sonra içeride tutulmalarına ilişkin asılsız gerekçeler yaratılarak cezalandırılmadı mı?

Bugün de birilerinin kuşkusu veya tahmini üzerine üç ilimizin Büyükşehir Belediye Başkanlarının görevden alınmış olmaları antidemokratik bir karardır. Bu kararlar zaten oldukça cılız olan demokrasimiz daha da ayaklar altına alınmıştır! Belediye Başkanlarının görevlerinden alınıp yerlerine atanmışların getirilmesi demokrasiyle, adaletle, hukukun üstünlüğü ve insan haklarıyla asla yan yana durmaz.

Bu tür uygulamalarla iktidarı elinde tutanlar, gelecek için olumsuz ve antidemokratik bir yol oluştururlar? Zaten oldukça tartışmalı olan yargı sistemimizi keyfi ve öznel niyetlerle daha da sakatlamak yerine; açık, şeffaf ve “Evrensel Hukuk İlkelerini” yakalayacak bir düzenlemenin yapılması gerekir. Yerlerde sürünen ve halkımız üzerinde ciddi bir güvensizlik ortamı oluşturan adalet duygularının ayağa kaldırılması gerekir. Öznel niyetlerin sıkça yansıdığına şahit olduğumuz hukuksuzluğun sürmesi durumunda, toplum kesimleri arasında ortaya çıkan “ötekileştirme ve yok sayma” ayrımcılığını önlemek mümkün olmayacaktır. Oysa ülkemizde yaşayan her insanımızın “eşit yurttaşlık temelinde” yaşamaya hakkı vardır.

Birilerinin kuşku duyması veya yapılan ihbarlar nedeniyle seçilen Belediye Başkanlarının görevlerinden alınmış olmaları, zaten şeklen işleyen demokrasi ve adalet duygularını daha da sakatlamıştır. Bu sürecin çok önceden hazırlanmış olduğu gibi bir izlenim ortaya çıkmıştır.

Sonuç olarak; yargısız bir şekilde görevlerinden alınan Diyarbakır, Van ve Mardin Büyükşehir Belediye Başkanlarının görevlerine iade edilerek demokrasi dışı bu uygulamaların düzeltilmesi, adalet ve hukukun bir gereğidir.

Saygıyla duyurulur.

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## 30 Ağustos Zafer Bayramı Kutlu Olsun!

29 Ağustos 2019

30 Ağustos 1922 Tarihi emperyalist işgalden kurtuluşun önemli bir halkasıdır. Bu mücadeleyi haklı ve meşru kılan da emperyalist işgale ve emperyalist projelere karşı verilen özgürlük ve bağımsızlık savaşı olmasıdır.

1914 yılında başlayan Birinci Dünya savaşı, emperyalist ülkelerin yer altı ve yer üstü kaynaklarını ele geçirmek istemelerinin bir savaşıydı. Bu savaş; Bugünkü Irak, Libya, Suriye, Tunus gibi ülkelerin petrollerine el konulmasını amaçlıyordu. Bu nedenle milyonlarca insan yaşamını yitirdi, yaralandı. Her savaşta olduğu gibi kentler alt üst oldu, ülkeler daha da fakirleşti. Amerika başta olmak üzere birçok sömürücü ülkenin Ortadoğu’da bugün bile bulunuyor

olması, birçok bakımdan “30 Ağustos Zafer Bayramını” daha da anlamlı kılıyor. Demek ki paylaşım savaşı günümüz dünyasında da devam ediyor.

Ayrıca tüm yaşanmışlıklara rağmen ülkemizin bugün Suriye bataklığı içine sokulmuş olması, tarihin olumsuz örneklerinden yeterli ölçüde derslerin alınmamış olduğunun bir nişanesi olarak ifade edilebilir.

Birinci Dünya Emperyalist Paylaşım Savaşında Osmanlı Devleti büyük hayallerle Almanya’nın yanında savaşa girmişti. Dünya ülkeleri ikiye ayrılmıştı. Osmanlı Devleti, yenilen tarafla birlikte tarih sahnesinden çekilmekle yüz yüze kalmıştı. Ortaya çıkacak boşluğu İngiltere, Fransa, ABD, İtalya ve Yunanistan gibi ülkeler dolduracaktı.

19 Mayıs 1919 yılında Mustafa Kemal’in Samsun’a çıkmasıyla kurtuluş savaşı başlatılmış, kongreler ve konferanslar yapılarak 23 Nisan 1920 tarihinde ülkemizin tüm kentlerinden gelen temsilcilerle, Türkiye Büyük Millet Meclisi toplanmıştı.

TBMM’nin toplanmasıyla bağımsızlık ve özgürlük meşalesinin ışıkları daha da büyümüş, TBMM kendi adına savaşı yönetmek üzere Mustafa Kemal Atatürk’e sürelerle sınırlı olmak üzere yetkiler vermişti. TBMM’nin vermiş olduğu bu yetkiler, mevcut duruma bağlı olarak yeniden gözden geçiriliyordu.

TBMM’nin gözetim ve denetiminde sürdürülen kurtuluş mücadelesi, 30 Ağustos 1922 tarihinde emperyalist işgali sonlandırarak Türkiye Cumhuriyeti’nin doğuş tarihi olarak tarihteki yerini almıştır.

Ayrıca, Mustafa Kemal ve Kurtuluş Savaşı önderlerinin vermiş oldukları bu mücadelenin temel amaçlarından biri yüzünü gericiliğe değil de bilime, ileriye ve çağdaşlığa dönen bir anlayış olmasıdır.

Ülkemizde bugün 30 Ağustosunu unutturmak ve bağımsızlığımızı bağımlı hale getirmeyi düşünen küçümsenmeyecek sayıda insan var. 15 Temmuz darbe girişiminin; “Demokratik Parlamenter Sisteme Dayalı” bir yönetim yerine, cemaatlere, gericiliğe ve dış emperyalist güçlere bağlı bir yönetim biçiminin kurulmak istenmesinin bir sonucu olarak ortaya çıktığını unutmamak gerekir.

Kurtuluş Savaşı sırasında bile yetkilerini tek adama devretmeyen TBMM’nin bugün; yetkisini büyük ölçüde tek adama devrederek cılızlaşmış olması oldukça düşündürücüdür.

Haklı ve meşru temelleri olan Türkiye Cumhuriyeti bugün Ortadoğu’da sürdürülen yeni bir paylaşım savaşının içinde yok edilmek isteniyor. Giderek bölgemizde güçlenen gerici, adalatsız ve baskıcı bir rejim yerine; her ülkenin kendi geleceğini belirleme hakkına sahip olacak şekilde özgür bırakılması gerekiyor.

Ülkemizin yeni bir kurtuluşa ve kuruluşa ihtiyacı var. Bu kurtuluş gerici, asalak ve sömürgeci olmayan; adaletli, barışçı ve özgürlükçü bir kurtuluş olmalıdır.

Bugünlerde yaşadıklarımız Mustafa Kemal Atatürk ve Kurtuluş Savaşı önderlerinin ne kadar zor bir işi başardıklarını bir kez daha gözler önüne sermiştir. 30 Ağustos 1922 tarihi bu nedenle unutulmamalı, bağımsız bir Türkiye kuranlar her zaman saygıyla anılmalıdır.

## **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

### **Yönetim Kurulu**

## **1 Eylül Dünya Barış Günü Nedeniyle Savaşa Değil Barışa Çağrı Yapalım...**

### **İrkçılığa, Mezhepçiliğe ve Her Türlü Ayrımcılığa Karşı Çıkalım...**

1 Eylül 2019

1939 yılının 1 Eylül tarihinde Nazi Almanya'sı Polonya'yı işgal etti. Dünya, tarihinin en kanlı savaşını yaşadı. Milyonlarca insan yaşamını yitirdi, yaralandı, kentler yok edildi. Doğa tahrip oldu. Amerika, Japonya'nın iki kentine Atom Bombası atarak Hiroşima ve Nagazaki kentlerini yok etti.

İnsanlık insan olmasından utandı. Bu acıların bir daha yaşanmaması için Birleşmiş Milletler İnsanlığın bugüne kadar yaşamış olduğu tüm acı olaylar bizlere; İrk, dil, din ve kültür farkı gözetmeden demokrasi, özgürlük ve barış içinde bir arada yaşanabileceğini ortaya koyuyor.

Yüreği emekten, barıştan, insan sevgisinden ve demokrasiden yana atan her insanın; ırkçılığa ve paranın ezen gücüne karşı seslerini yükselterek tek yürek gibi davranmaları kaçınılmaz oluyor.

Tüm dünyada ve dünyanın tüm ülkelerinde barış ve dostluk içinde birlikte yaşamak en temel insan hakkıdır. Bu nedenle dünyada var olan kaynakların doğru kullanılması, çocuklar, engelliler ve kadınlar başta olmak üzere geleceğimiz egemen ve geri bir kültürün insafına terk edilmemelidir.

Ülkeler, savaş ve silah için para harcamayı durdurup; eğitime, sağlığa, tarihi ve doğal varlıkların korunmasına yönelik para harcamalıdır. Bu nedenle egemenlerin halk üzerinde uyguladıkları baskı, şiddet ve teröre karşı durup, halkın adaletli, barışçı ve demokratik iradesine sahip çıkılmalıdır.

Bugün ülkemizde ve çevremizde yaşanan "savaş çığırtkanlığına" karşı bir arada yaşama hakkını her koşulda savunanlar, er veya geç barış içinde bir arada yaşamının mümkün olduğunu inanmayanlara da gösterecekler.

Yeter ki İnanalım ve bir arada durabilme koşullarını yaratma çabası içinde olalım...

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## **19 Eylül Mühendis, Mimar ve Şehir Plancıları Dayanışma Günü Kutlu Olsun!**

19 Eylül 2019

19 Eylül tarihi ülkemizin mühendis mimar ve şehir plancılarının örgütü olan TMMOB'nin mücadele tarihi açısından önemli bir gündür.

Bugün, mühendis, mimar ve şehir plancılarının dayanışma günüdür.

1979 yılında ülkemiz ciddi bir ekonomik ve siyasi kriz içine girmişti. Ücret adaletsizliğinin yanında mühendis mimar ve şehir plancılarının özlük haklarında da sorunlar vardı. TMMOB'nin almış olduğu karar uyarınca, 19 Eylül 1979 tarihinde mühendis, mimar ve şehir plancıları ekonomik ve demokratik talepleri için ülke ölçeğinde bir günlük iş bırakma eylemi gerçekleştirdiler.

1979 Türkiye'si işsizliğin, yoksulluğun ve pahalılığın giderek arttığı bir ülkedir. Ayrıca demokratik uygulamaların ve can güvenliğinin ortadan kalktığı bir ortam yaratılmıştır. TMMOB ve diğer

toplumsal kesimlerin yürüttükleri demokratik ve örgütlü mücadeleye karşı baskı ve kısımların kol gezdiği koşullar da TMMOB, tüm mühendis, mimar ve şehir plancılarını iş bırakma eylemine çağırmıştır.

Büyük çoğunluğu kamu kesiminde çalışan mühendis ve şehir plancıları tek taraflı olarak belirlenen ücretleri üzerinde söz sahibi olmak istediler. Çalıştıkları iş yerlerinde iş bırakarak ekonomik demokratik taleplerini dile getirdiler. Hazırlanan basın bildirimlerini iş yerlerinde okudular.

19 Eylül 1979 günü ülkemizin 49 ili, 443 iş yerinde mühendis ve mimarlar başta olmak üzere tüm teknik elemanlar bir günlük iş bırakma eylemi yaptılar.

Bu önemli gün 2010 yılında TMMOB'nin 41. Dönem Olağan Genel Kurulunda alınan bir kararla; 19 Eylül tarihi; "mühendis mimar ve şehir plancılarının dayanışma günü" olarak kabul edildi.

Her yıl olduğu gibi bu yıl da ülkemizin birçok ilinde İKK kanalıyla kitlesel basın açıklamaları yapılarak sorunlar dile getirilmekte sorunlara çözüm yolları aranmaktadır.

Aradan geçen 40 yıla rağmen ülkemizin mühendis, mimar ve şehir plancılarının sorunları değişmediği gibi daha da ağırlaşarak devam ediyor. İçinde bulunduğumuz derin ekonomik kriz, tüm halkımızda olduğu gibi emeğiyle geçinen mühendis, mimar ve şehir plancılarının hayatını da önemli ölçüde etkiliyor. Ülkemizde neredeyse tüm yatırımların durması, yeni yatırımların yapılmaması, teknik işgücünü çok daha fazla etkiliyor. Ayrıca ülkemizin iç ve dış borçlarının karşılanamaz duruma gelmiş olması, özelleştirmeler nedeniyle satılacak yeni kaynakların kalmaması ve yatırım yapılacak para kaynaklarının gelmemesi nedeniyle sorun daha da büyüyor. Yedek akçe olarak bir kenarda tutulan 40 milyar liranın harcanmış olmasına rağmen sekiz aylık bütçe açığı 70 milyar liraya ulaşmıştır.

Ülkemizde tüketim ekonomisine yönelik olarak yapılan lükse ve öncelikli olmayan harcamaların bedelini bugün, en günahsız olanlarla birlikte meslektaşlarımız ödüyorlar.

Her yıl aramıza katılan binlerce meslektaşımızın iş bulmaları bir yana çalışan meslektaşlarımızın da işsiz kalmaları sorunu daha da büyütüyor. Üstelik kriz ortamının yaratmış olduğu pahalılık gibi sorunlar hayatı daha da zorlaştırıyor.

Oysa, mühendisler, mimarlar ve şehir plancıları ülkemizin toprağına, suyuna, deresine, ormanına, kentsel-kırsal tüm kamusal alanlarına sahip çıkıyorlar. Gericisi ve bilimsel olmayan bir eğitim düzeni istemiyorlar. Bir mühür bir müdür anlayışıyla açılan ve fiziki şartları yetersiz, laboratuvarı olmadığı gibi öğretim kadrosu bir mühendislik ve mimarlık eğitimi için uygun olmayan okullar yeni diplomalı işsizler yaratıyor.

Meslek Örgütlerimizin ve "liyakat sisteminin" dışlanarak üretim alanlarının planlanması ve yatırımların ülkemizi getirdiği yer bellidir. Sorunlarımızın aşılması için bugüne kadar yapılanları engelleyecek bir birliğe ve dayanışmaya ihtiyacımız var.

Ayrıca, adalet ve barış içinde yaşayacağımız bir toplumsal düzenin kurulması için örgütsel dayanışmaya ihtiyacımız var. Bu nedenle tüm meslektaşlarımızın

19 Eylül "Mühendis, Mimar ve Şehir Plancıları Dayanışma Gününü" kutluyor, ailenizle birlikte sağlıklı günler geçirmenizi diliyoruz.

## **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

### **Yönetim Kurulu**

## Avrupa Hareketlilik Haftası ve Otomobilsiz Kent Günü

21 Eylül 2019

Dünyanın çeşitli kentlerinde her sene 16-22 Eylül tarihleri arasında "Hareketlilik Haftası" kutlanmaktadır. 22 Eylül tarihi ise "Otomobilsiz Kent Günü" olarak kutlanıyor. Avrupa ülkeleri, Hareketlilik Haftası boyunca milyonlarca kişinin katıldığı çeşitli etkinlikler yapıyor. Çeşitli adlar altında düzenlenen bu günler; toplu taşıma günü, bisiklet günü, yaşayan sokaklar/yeşil yollar günü, çevreye duyarlı ulaşım günü, çevre ve sağlık günü, eğlence/alışveriş günü ve otomobilsiz kent günü adı altında çeşitli etkinliklerle devam ediyor. Bu etkinlikler bu yıl Avrupa'da 31 katılımcı ülkeden 604 farklı şehirde, kutlanacak. Ülkemizde ise İstanbul, İzmir, Ankara, Gaziantep ve Konya gibi şehirlerimizin katılacağı ve kutlayacağı 61 belediye var.

Bu sene ilk defa Avrupa ülkeleri 22 Eylülde tarihinde "Otomobilsiz Kent Günü" ve "Açık Sokaklar Günü" (Open Streets Day) birlikte kutlayacaklar. Otomobilsiz Kent Günü'nde sokakların motorlu araçlar olmadan nasıl kullanıldığının hatırlatılması yapılacak, toplu ulaşımın özendirilmesine çaba gösterilecek. Ayrıca yaya ulaşımı ve bisiklet kullanımı ile ilgili çalışmalar yapılacak. Bu kapsamda sokakların sahiplendirilmesi, hava ve ses kirliliğinin kontrol edilmesi amaçlanıyor. Ayrıca ses ve hava kirliliğinin sürekli olarak ölçülerek karşılaştırılması gibi kazanımlarla birlikte yeni farkındalıkların yaratılması amaçlanıyor. Hareketlilik Haftası her yıl sürdürülebilir ve toplu hareketliliğin sağlanması ile ilgili belirli bir tema üzerinde odaklanmaktadır. 2019'un teması "Güvenli yürüyüş ve bisiklet sürme" olarak belirlenmiştir.

2017 yılı raporlarına göre Türkiye'de karbondioksit salımı son 12 yılda %133 artmıştır. Karbondioksit salımını artıran en büyük etken motorlu araçlardır. 1 litre benzin yakıldığında ortaya çıkan karbondioksit miktarı yaklaşık 2,3 kilogram. Bununla beraber otomobil bağımlılığının sonuçlarından biri olduğu hareketsizlik ve obezite hastalıklarına davetiye çıkarmaktadır. Hareketsizlik insan kalbinin de en büyük düşmanıdır. Yine trafikte yaşanan stres, günümüz insanların artık neredeyse her gün, her yerde yaşadığı sıradan bir durum haline gelmiştir. Bisiklet kullanmak, spor yapmak ve bolca hareket etmek gibi etkinlikler insanı stresten koruyabilir, sağlıklı ve üst düzey bir yaşam alışkanlığı yaratabilir.

Yaşam kalitesi yüksek olan şehirlerin ortak özelliklerinden biri motorlu taşıtların rolünün giderek azaltılmasıdır. Şehir merkezlerinde yayalaştırma, ucuz, konforlu ve hızlı toplu taşıma alternatifleri modern kentlerin olmazsa olmazlarıdır. Yine şehir merkezlerine otomobil ile giriş cazip hale getirilen, katlı otoparkların yapılması modern şehirlerde terk edilen bir uygulama haline gelmiştir. Daha fazla geç kalınmadan bu yönde çalışmalar yapılmalı ve insanlarımız arasında farkındalık yaratacak çeşitli etkinlikler düzenlenmelidir.

Tüm şehirlerimizin bu tür önemli etkinlik içinde yer almış olması ülkemizin kentleri bakımından büyük önem taşıyor. Yeşillikler arasında, raylı sistemlerle ilgili toplu taşıma sistemleri ile bisiklet ve yaya ulaşımının özendirilmesi ve kent yaşamına hakim olması istenmelidir.

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası

#### Yönetim Kurulu

## Yıllarca Yapı Stokumuz Alarm Veriyor, Kamu Yapılarımız Güvenli Değil Dedik Durduk! İnanmak İstemediler!

29 Eylül 2019

İstanbul Valiliğinin açıklamasına göre İstanbul'da 29 okul hasarlı olduğu için eğitime ara verildi. Biraz daha büyük bir deprem olsaydı bu okulda okuyan öğrenciler acaba sağ kalırlar mıydı? 77 binanın da ağır hasarlı olduğu duyuruldu. Ayrıca hafif hasar gören bina sayısı oldukça fazla. 5.8 büyüklüğünde bir deprem; okul, hastane ve çok sayıda binada ciddi ölçüde

hasarlar oluşturdu. Telefonlar kilitlendi, haberleşme ve ulaşımda sorunlar yaşandı. Biz, yıllardır okul, hastane ve diğer kamu yapılarının güvenli olmadığını söyleyip durduk. Konut ve endüstri tesislerine de sürekli olarak dikkat çektik. Üstelik konut nitelikli birçok yapının bodrum ve zemin katlarında tekstil başta olmak üzere iş yerleri var dedik. Yine sürekli olarak söyledik ki İstanbul 7.0 ve üzeri büyüklükte bir depreme hazır değil. 26 Eylül'de olan 5.8 büyüklüğünde ki deprem YAPI stokunu sınıdı. Şimdi yeni bir algı operasyonu daha yaratıyorlar. Bir yandan hasarlı binalar var diyerek 29 okulu tatil ediyorlar, diğer yandan YAPI stokumuz sağlam diye açıklama yapıyorlar...Bundan daha büyük güven erozyonu olur mu??

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## Van Depreminin 8. Yılında Güvenli Yapı Üretiminin Neresindeyiz?

23 Ekim 2019

23 Ekim 2011 yılında meydana gelen Van Depreminin 8. Yıldönümünü yaşıyoruz. 604 insanımızı toprağa gömdük, binlerce insanımız yaralandı, yapılar yıkıldı, çok sayıda yapı hasar gördü.

Doğa olaylarının veya insan kaynaklı teknolojik olayların afet olarak adlandırılabilmesi için ortaya çıkan sonuçların acı olması gerekir. 17 Ağustos 1999 Gölcük Merkezli Deprem, 2003 Yılı Bingöl Depremi ve 23 Ekim 2011 yılında yaşamış olduğumuz Van Depremi'nin afet olarak adlandırılmasının nedeni ortaya çıkan büyük ölçekli can ve mal kayıplarıdır.

Sorun sık karşılaşılmış olduğumuz doğa olaylarından kaynaklanmıyor. Kaçak, mühendislik hizmeti görmeyen yapılardan ve sağlıksız kentleşmeden kaynaklanıyor. Dere yataklarının ve alüvyonlu toprakların imara açılması deprem gerçeğinin hiçbir şekilde dikkate alınmadığını göstermektedir. Ayrıca deprem bilincinin oluşturulması için toplumsal eğitimin ihmal edildiği de önemli bir gerçek olarak karşımızda durmaktadır.

Ülkemizde 20 milyon mertebesinde olduğu bilinen yapı stokunun büyük oranda güçlendirilmesi, ekonomik olarak rasyonel olmayan veya başka nedenlere bağlı olan yapıların yenilenmesi gerekiyor. Ülkemiz depremlerin ortaya çıkarmış olduğu bedelleri bugüne kadar ağır bir şekilde ödemiştir. Bu bedellerin yenilenmemesi için halen bilime, bilgiye ve akla dayalı önlemlerin alınmadığını görerek yaşamak, can ve mal güvenliğini sağlamakla görevli olan meslek insanlarını fazlasıyla üzmemekte ve kaygılandırmaktadır.

Planlama, imar ve arazi kullanımı ile ilgili verilen kararlar kentleşme bilimi ile örtüşmemektedir. İşin ticari ve rant boyutu bilim ve bilginin önünde gitmektedir.

Yapı denetimi konusunda var olan sorunlar devam ediyor. Mesleki yeterlilik ve etik bir anlayış yapı denetim süreci ile ilgili olarak henüz içselleştirilmemiştir. Mal sahibi adına denetim işini gerçekleştirenlerin, uzun süre kendisini denetleyenler tarafında belirlenmiş olması bu sistemin önemli bir sorunudur.

1 Ocak 2019 tarihinde yürürlüğe konulan e dağıtımda, sağlıklı bir denetim yapılmasının çözümü değildir. Üstelik "imar barışı" adıyla çıkarılan tüm yapıların affedilmesi konusu bugüne kadar görülmeyen bir anlayış ortaya koymuştur. Tümünüyle kaçak olan yapıların deprem güvenliğinin yapı sahibinin beyanına bırakılması kabul edilemez. Mühendislik ve teknik bilgileri yok saymak, yeni afetlere davetiye çıkarmaktır. "İmar Barışı" yasasını çıkaranlar, yaşanacak deprem afetinin ortağı olacaklardır.

Yapı üretim ve denetim sürecinin önemli unsurları olan meslek odalarının yetkileri giderek azaltılmaktadır. Oysa bu yetkilerin azaltılmasından daha çok yeni yetkilerin verilmesi yapı

üretim ve denetim sürecinde, sağlıklı bir kentleşmenin ortaya çıkmasına önemli ölçüde katkı sağlayacaktır.

Genel olarak mühendislik eğitiminde özel olarak inşaat mühendisliği eğitiminde ciddi sorunlar vardır. Bir müdür bir mühür anlayışıyla yeni inşaat mühendisliği bölüm ve programları açılmamalıdır.

İnşaat yapım ve ihale süreçlerinde yeterlilik ve şeffaflık bulunmamaktadır. Haksız rekabet koşulları ortadan kaldırılmalıdır. Herkesin müteahhitlik yapması değil bilime, bilgiye ve güvenirliliğe dayalı bir sistem oluşturulmalıdır.

Kentsel dönüşüm konusu yık-yap anlayışından çıkarılmalıdır. Bu konunun çevresel, sosyal, ekonomik ve insani boyutu olan önemi unutulmamalıdır. Kentsel dönüşüm parçacı bir anlayışla değil, bütünlüklü kent planlarının bir parçası olarak ele alınmalıdır.

Sonuç olarak Van Depremi'nin 8. yıl dönümünde yaşamını kaybedenleri ve diğer depremlerde yaşamını kaybedenleri saygıyla anıyoruz.

### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

#### **Yönetim Kurulu**

## **Cumhuriyet Bayramının 96. Yılı Kutlu Olsun**

*29 Ekim 2019*

1. Dünya Savaşı sonrası Osmanlı toprakları emperyalist güçler tarafından işgal edilmiştir. Ekonominin yönetimi yabancılara bırakılmış, ordu terhis edilmiş, Osmanlı ülkesi bağımsızlığını kaybetmiştir. Aydınları ve gençleri oldukça uzun süren savaşta yaşamını yitirmiştir. Ülkeyi emperyalist işgalden kurtarmak için 23 Nisan 1920 tarihinde Türkiye Büyük Millet Meclisi kurulmuştur. Mustafa Kemal Başkanlığında Ankara'da toplanan meclis, bağımsız bir ülkenin kurulmasına ilişkin önemli bir irade ortaya koymuştur. Ortaya konan irade sadece ülkeyi emperyalist işgalden kurtarmak değildir. Aynı zamanda tek adam sistemi olan Padişahlıktan, egemenliğin halka ait olacağı bir cumhuriyet rejimine geçmektir.

Bağımsızlık Savaşının kazanılmasıyla birlikte 29 Ekim 1923 Tarihinde Cumhuriyet ilan edilmiştir.

Cumhuriyet Bayramı ülkemiz açısından çok önemli bir gündür. Çağımızın cumhuriyeti eşitlik, özgürlük ve adalet olarak adlandırılan ana kavramlar üzerine temellendirilir. Yasama, yürütme ve yargı organları gibi kurumlar cumhuriyetin olmazsa olmazları olarak görülmektedir. Var olan kurum ve organlar birbirlerine karşı bağımsızdırlar. Ülke, Anayasaya bağlı olarak oluşturulan kurumlar kanalıyla yönetilmek durumundadır. Bu nedenle cumhuriyet; hukukun üstünlüğü, demokrasi, insan hakları ve hesap verebilir bir rejimin adıdır.

Cumhuriyetin en önemli ilkesi laikliktir. Laik düşünce akli harekete geçirir. Akıl, bilime giden yolu bularak sorgulamanın önünü açar. Laikliğin olmadığı yerde bilimin de olmayacağını bilmek gerekir. Bilim, insanların dünyayı kendilerine göre yorumlamasını değil, olduğu gibi kavramalarını zorunlu görür. Çağımız insanının en önemli özelliği bilimi inançlarına teslim etmemesi ve hurafelerden uzak durmasıdır.

Cumhuriyet, anayasası olan bir ülke değil, anayasanın işletildiği ve kuvvetler ayrılığına dayanan bir yönetim biçimidir.

Cumhuriyet, başta parlamento olmak üzere anayasada ve yasalarda belirtilmiş olan kurumların yönetimidir. Bağımsız, laik, özgür, özerk tüm kurum ve kuruluşların açık ve şeffaf bir şekilde görevlerini yapmaları üzerine kurulmuştur.

Cumhuriyet, ülkemizde bilime giden akli özgürleştirerek sorgulamanın önünü açmıştır. Toplumunu "ümme" olmaktan kurtarmış yurttaş olmanın birleştirici özelliğine kavuşturmuştur.

Yine Cumhuriyet, kadınların özgürleşmesinin önünü açmış, kadınları erkeklerle eşit hale getirerek sosyal yaşamın kadın ve erkeklerden oluşması gerektiğini ortaya koymuştur.

Cumhuriyet rejimi gücünü halk iradesinden ve demokrasiden almaktadır. Demokrasi ne kadar gelişkinse, gücünü demokrasiden alan cumhuriyetin kurumları da o kadar güçlü olur. Oysa bugün ülkemizde yasama, yürütme ve yargı arasında olması gereken bağımsızlık ortadan kalkmıştır. Parlamento gücünü yitirmiş, yargı yürütmenin bir organı haline gelmiştir. Cumhuriyet rejiminin en temel özelliği olan şeffaflık ve hesap verebilirlik ilkesi ne yazık ki işlemez hale gelmiştir.

Bilimi ve çağdaş bir dünyayı hedefleyerek Cumhuriyeti ve Cumhuriyet değerlerini hayatımızın bir parçası haline getiren başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, Cumhuriyetin kurulmasında tüm emeği geçenleri saygıyla anıyoruz. Cumhuriyetimizin 96. Yılı kutlu olsun.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## **Ülkemizin ve Cumhuriyetimizin Kurucu Önderi Mustafa Kemal Atatürk'ü aramızdan ayrılışının 81. yılında saygıyla ve sevgiyle anıyoruz...**

*10 Kasım 2019*

Mustafa Kemal Atatürk, ilerleme ve uygarlaşmanın en önemli unsurunun bilim ve teknik olduğunu her zaman ortaya koymuştur. Ayrıca Bilime ve tekniğe inanmayanlardan "büyük cahillerin çıkacağını" ifade ederek bugünleri de gören önemli bir insandır.

Büyük savaşların içinden gelmiş olmasına rağmen "Biz kimsenin düşmanı değiliz. Yurtta barış dünyada barış" diyerek, barışın evrensel değerde öneme sahip olduğunun da altını çizmiştir.

Ülkemizin ve Cumhuriyetimizin Kurucu Önderi Mustafa Kemal Atatürk'ü aramızdan ayrılışının 81. yılında saygıyla ve sevgiyle anıyoruz...

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## **12 Kasım 1999 Düzce Depreminin 20. Yılında Acılarımızı Unutmadık!**

*12 Kasım 2019*

12 Kasım 1999 tarihinde DÜZCE'de 7,2 büyüklüğünde bir deprem yaşadık. 17 Ağustos 1999 GÖLCÜK Merkezli depremin acısının üzerine yeni bir acı daha eklenmişti. Yaşamını kaybeden insanlarımızı saygıyla anıyoruz. Aradan 20 yıl geçmiş olmasına rağmen, yaralarımız üzerinde oluşan kabuk tüm tazeliğini koruyor.

Bingöl İlimizin Karlıova İlçesinden başlayan Kuzey Anadolu Fay Hattı, 1939 yılında Erzincan'da bir deprem üretmişti. Bu deprem 33 bin insanımızın toprağa gömülmesine neden olmuştu. Erzincan Depremi hafızalarda yer etmese de tarihin tozlu sayfaları arasında varlığını sürdürüyor. Ülkemiz topraklarında 100 yıl içerisinde büyüklüğü altı ve üzeri olan 150'den fazla depremin yaşandığı deprem kataloglarında yer alıyor. Bu depremlerde 100 binden fazla insanımız yaşamını yitirmiş, binlerce insanımız yaralanmış, 700 bin mertebesinde yapımız yıkılmış veya önemli ölçüde hasar görmüştür.

12 Kasım 1999 tarihinde yaşadığımız Düzce Depreminde 710 insanımız yaşamını yitirdiği kayıtlara geçmiş, 3000'e yakın insanımız ise yaralanmıştır. 30 saniye süren deprem, Düzce Devlet Hastanesinin ve yüzlerce yapının yıkılıp hasar görmesinin yanında, Ankara-İstanbul yolu da hasar görmüştür. Bu nedenle yardım ekiplerinin ve Ambulansların Düzce'ye ulaşması büyük bir soruna dönüşmüştür. Düzce Afet ve Acil Durum İl Müdürlüğü verilerine göre Düzce genelinde 16.666 konut ve 3.837 işyeri ağır hasar; 10.968 konut ve 2.573 işyeri orta hasar; 13.070 konut ve 1.606 iş yerinin ise az hasar gördüğü kayıtlara geçmiştir.

17 Ağustos Gölcük Merkezli Deprem, 12 Kasım Düzce Depremi ve 2003 yılında yaşamış olduğumuz Bingöl Depremiyle birlikte 2011 yılında yaşamış olduğumuz Van Depremleri, yapılarımızın yeni bir anlayışla üretilmesini bir kez daha açıklıkla ortaya koymuştur. Bu nedenle kentlerimizin yaşam kalitesinin artırılmasına, can ve mal güvenliğinin sağlanmasına, ekonomik ve toplumsal yapının daha da güçlenmesine katkı sağlayacak mekansal planlama sisteminin yeniden düzenlenmesi zorunlu bir hale gelmiştir. Önceki yıllarda yapılmış olan çalışmalarla birlikte 2009 yılında yapılan "Kentleşme Şurası" doküman ve sonuç kararları da güvenli ve yaşanabilir kentlerin yaratılmasına yönelik önemli bir çalışmadır. Oysa büyük kentlerimiz başta olmak üzere ülkemizin toprakları "inşaat sektörünün birer arazisine" dönüşmüştür. Sağlıklı, güvenli, yaşanabilir bir kent yerine; ne yazık ki rant eksenli bir yapı anlayışı inşaat sektörüne hakim olmuştur.

Sağlıklı, dengeli ve güvenli yapı ve kentlerin oluşturulması için hukuki, teknik ve idari sorunların çözümüne ilişkin işbirliği yapılmasını öne alan politikalar yerine, başta meslek odaları olmak üzere tekniğin ve mühendisliğin gerektirdiği tüm politikalar dışlanmıştır.

Artık yapılarımız depremi bile beklemeden kendi kendisine yıkılıyor. Tümüyle kaçak olarak yapılan yapılara af getirilerek bu yapıların deprem güvenlikleri yapı sahiplerinin beyanlarına bırakılıyor. Her an karşılaşacağımız bir depremi dikkate almadan yapılarımıza "bir şey olmaz" gibi kaderci bir anlayışa terk ediliyor. Orta büyüklükte bir depremde bile yapılarımızın önemli hasar gördükleri unutuluyor. Oysa;

-Mevcut yapı stokumuzun iyileştirilmesi, onarılması ve güçlendirilmesi gerekir.

-Yeni yapılacak olan yapıların bilim, teknik ve mühendisliğin ortaya koyduğu ilkeleri dikkate almak gerekir. Proje tasarım sürecinden başlayarak yapı üretim sürecinin tüm evrelerini; bilgi derinliği olan, etik ve ahlaki anlayışı yüksek sertifikalı mühendislere teslim etmek gerekir.

-Ortaya çıkacak riskleri azaltmak için yapıları ve meslek insanlarını sigorta kapsamına almak gerekir.

Ülkemizde yaklaşık olarak 20 milyon mertebesinde yapı stoku var. Bu yapılarla ilgili olarak bütünlüklü bir envanter çalışması yapılmadığı gibi, yapılmış olanlara yönelik bilim ve mühendisliğin gerekleri de yerine getirilmemiştir. Ne yazık ki kentlerimizde artık mal ve hizmetlerin kullanım değeri değil, değişim değerleri tüm süreçleri yönetip yönlendiriyor. Sanayi kapitalizminden, finans ve ticaret kapitalizmine olan yönelim, kentlerimizde yatay gelişme dönemini sona erdirmiş dikey yükselme dönemini başlatmıştır.

Bu anlayış kentlerimizi yaşanmaz bir hale getirmiştir.

Düzce Depreminin 20. yılı nedeniyle ülkemizi ve kentlerimizi yönetenleri bir kez daha uyarıyoruz. Meslek Odalarını dışlayarak güvenli ve yaşanabilir kentler yaratma şansınız yoktur. Ayrıca var olan yapı stokunu güvenli bir hale getirmeniz de mümkün değildir. Bilimin, tekniğin ve mühendisliğin önümüze koymuş olduğu sorumlulukla diyoruz ki; işbirliği yapmaya ihtiyacımız var. 26 Eylül tarihinde Marmara Denizi'nde yaşadığımız 5.8 büyüklüğündeki deprem tüm iletişim kanallarını kilitledi. Oysa daha büyük bir İstanbul Depreminin ayak sesleri çok uzak değil.

12 Kasım 1999 Düzce Depreminde yaşamını yitiren tüm insanlarımızı saygıyla anıyor, yakınlarına bir kez daha baş sağlığı ve sabır diliyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## Gaziantep'te Cami İnşaatı İskelesinin Çökmesi Sonucu Bir Meslektaşımız Göçük Altında Kaldı

15 Kasım 2019

Gaziantep'te yapımı devam eden ve Türkiye'nin en büyük 2. camisi olması planlanan caminin inşaatında, kubbeye beton dökmek için kurulan iskelenin çökmesi sonucu meslektaşımız Korkut Küçükcan göçük altında kalmıştır.

Olay, 14 Kasım 2019 tarihinde, saat 15:00 civarında Gaziantep'in Şahinbey İlçesindeki Akkent Camisi inşaatında meydana gelmiştir. Kubbeyi taşıyan 45 m yükseklik ve 30000 m<sup>3</sup> hacmindeki iskele çökmüştür. 2012 yılında 10000 m<sup>2</sup> taban oturumunda temeli atılarak yapımına başlanan cami inşaatı birkaç yıldır durağan halde beklemektedir. Meslektaşımız Korkut Küçükcan teknik bir inceleme için olay yerinde bulunmakta iken iskelenin çökmesiyle göçük altında kalmıştır. Arama kurtarma çalışmaları yaklaşık 19 saattir aralıksız sürdürülmektedir.

Göçük altında kalan meslektaşımızla ilgili iyi haberlerin gelmesini diliyor, meslektaşlarımızın sağlıklı ve güvenli koşullarda çalışmasının sağlanması için gerekli tedbirlerin alınmasını bir kez daha hatırlatıyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## Ülkemizde Her An Her Yerde Bir Kazaya Kurban Gitmeniz Mümkün!!!

17 Kasım 2019

Gaziantep Şahinbey Belediyesinin yaptırdığı ve uzun süredir inşaat halinde bekleyen cami inşaatı iskelesinin çökmesiyle enkaz altında kalan İnşaat mühendisi Korkut Küçükcan yaşamını yitirdi.

Uzun süredir ülkemizin gündemine oturan ve olumsuzluklarla sonuçlanan "büyüklük kavramı" bir kez daha iflas etti. Ülkemizin ikinci büyük camisi olacağı söylenen cami inşaatı iskelesinin uzun süredir kurulu bir halde bekletildiği ifade edilmektedir. Fiziki şartların etkisiyle iskelenin yıpranıp bozulacağı, güvenli olma durumunu kaybedeceği açıktır. Bu cami küçük olsa (ihtiyaç olup olmaması da ayrı bir konu) bitmiş olacak, meslektaşımız da yaşamını kaybetmeyecekti.

Vazgeçin bu büyüklük sevdasından. Bu anlayış çok sayıda insanımızın yaşamını yitirmesine neden olduğu gibi, ekonomimizin çöküp krizle baş başa kalmamıza da neden oldu...

Büyük cami, büyük havaalanı, büyük hastane, büyük saray... İhtiyaç temelli düşünün ihtiyaç...

Meslektaşımız Korkut Küçükcan'ı kaybetmiş olmaktan dolayı büyük üzüntü duyuyoruz. Ailesine, yakınlarına ve meslektaşlarımıza baş sağlığı diliyoruz. Sorumluların hesap vermesini talep ediyoruz.

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## **Kadınların Eşitlik Mücadelesini ve Bu Uğurda Sürdüğü Mücadeleyi Daha da Yükseltme Kararlılığı ile Kadın Dayanışmasını Selamlıyoruz**

25 Kasım 2019

Kadınlara yönelik şiddetin yok edilmesi ve bu olay için dünya çapında farkındalık yaratılması amacıyla 1999'da BM Genel Kurulu 25 Kasım'ı Kadına Yönelik Şiddete Karşı Uluslararası Mücadele Günü olarak ilan etti.

Bu tarih 1960'da Dominik Cumhuriyeti'nde diktatörlüğe karşı mücadele eden Mirabel kız kardeşlerin tecavüz edilerek katlediliş tarihini simgeliyordu.

Dünyanın dört bir köşesinden kadınlar, efsaneleşen bu üç kelebeği anıyorlar. Toplumsal cinsiyet eşitsizliğine, ayrımcılığa, ataerkil toplumsal şiddete, aile içi şiddete karşı kadın dayanışmasını örüyor, seslerini yükseltiyorlar. Adeta kelebekçesine kanat çırparak uçmayı sürdürüyorlar...

Dominik'li şair Pedro Mir, Amen de Mariposas (Kelebeklerin Amini) adlı şiirini kız kardeşlerin katline ithaf etmiştir. Aynı dönemde, Dominik Cumhuriyeti'nden Julia Alvarez, Mirabel kız kardeşlerin hayatını anlattığı romanını Kelebekler Zamanı adıyla yayınladı ve bu kitap Mirabel kız kardeşlerin Kelebekler olarak tanınmasına neden oldu. 2000 yılı 25 Kasım'ında Mirabel kardeşlerin mezarları doğdukları köye kadın örgütleri tarafından taşındı.

Dünyadaki her üç kadın ya da kız çocuğundan biri, ömürleri boyunca en az bir kez fiziksel ya da cinsel şiddete maruz kalıyor.

Zorla evlendirilen ve şu an evli bulunan kadın ve kız çocuklarının dünya genelinde 750 milyon kişi olduğu tahmin ediliyor.

Dünya genelinde öldürülen her iki kadından biri ya ailesi ya da sevgilisi tarafından öldürülüyor.

Bu yıl 25 Kasım Kadına Yönelik Şiddetle Mücadele Günü'ne daha zorlu koşullarda giriyoruz. Ekonomik krizle birlikte artan işsizlik, güvencesizlik ve yoksulluk kadınlara şiddet olarak dönüyor. Kadınların sırtındaki ev ve bakım yükleri giderek artıyor, kadınlar daha da bağımlı hale getiriliyor. Yoksulluğu kontrol altına almaya, yoksulluk nedeniyle yaşanabilecek patlamalara 'aile'yi ayakta tutarak engel olmaya çalışan hükümet, kadınların haklarına göz dikiyor; çocuk yaşta evlilikler özendiriliyor, kolaylaştırılıyor, nafaka hakkı gasp edilmek isteniyor, boşanmalar zorlaştırılmaya çalışılıyor, şiddet meşrulaştırılıyor.

Böyle bir süreçte, kadınlara yönelik şiddet, tecavüz ve kadın cinayetlerindeki artış tesadüf değil tam da bu sistemin bir sonucudur.

Rakamlar, kadınların karşı karşıya olduğu durumu açık olarak gözler önüne seriyor.

2018'in ilk on ayında 329 kadın öldürüldü, ilk 8 ayında en az 870 kadın şiddete uğradı, kadın cinayetleri son 14 yılda 4 kat arttı, kadın işsizlik oranı% 14,6, genç kadın işsizliği oranı ise %25,6. Türkiye'de kadınların %44'ünün hiçbir güvencesi yok, kadınların %63,9'u çalışma hayatından memnun değil, kadınların %23,2'si işe alım sürecinde ayrımcılık yaşıyor, kadınların %92'si sendikası çalışıyor ve kadınlar erkeklerden %17,8 daha düşük ücret alıyor.

Reel durum bu iken yasalar ne durumda diye bakacak olursak; 11 Mayıs 2011 tarihinde İstanbul'da imzaya açıldığı için 'İstanbul Sözleşmesi' adıyla anılan Kadınlara Yönelik Şiddet ve Aile İçi Şiddetin Önlenmesi ve Bunlarla Mücadeleye İlişkin Avrupa Konseyi Sözleşmesini imzalayan ve onaylayan ilk ülke Türkiye idi.

1 Ağustos 2014'te yürürlüğe giren İstanbul Sözleşmesi toplumsal cinsiyet eşitliği ilkesine dayanıyor.

Sözleşmeyi Avrupa Konseyi üyesi olan 45 ülke imzaladı ancak sözleşme 34 ülkede onaylanarak yürürlüğe girdi.

Emine Bulut cinayetinin ardından Türkiye'nin pek çok yerinde sokağa çıkan kadın hakları

savunucuları, İstanbul Sözleşmesi'nin uygulanması çağırısı yaptı.

İstanbul Sözleşmesi neleri içeriyor diye bakarsak; ilk önce şiddete karşı önleyici tedbirleri almayı öneriyor.

Sorunlar çok köklü, önleyici tedbirlerle önlenemeyecek boyutlardaysa 6284 sayılı yasanın uygulanmasını öneriyor.

Sonra; kadınlar için etkin koruma yapıp, ceza sisteminin etkinleştirilmesini ve adaletin sağlanmasını, kadınların güçlendirilmesi için gerekli her önlemin alınmasını öneriyor.

6284 sayılı yasa ise, şiddete uğrama ihtimali olan kişiye uygun barınma yeri sağlanması, geçici koruma altına alınması ve kimlik ya da diğer bilgilerinin değiştirilerek, şiddet uygulayanın konuttan uzaklaştırılmasını öngörüyor.

Ancak alınan hiçbir karar ve önlem, kadınların öldürülmesinin ve şiddet görmesinin önüne geçemiyor.

Ailenin Korunması ve Kadına Karşı Şiddetin Önlenmesine Dair Kanun kapsamında kurulan Şiddeti Önleme ve İzleme Merkezinde (ŞÖNİM) 2019 yılı başından Eylül ayı sonuna kadar 122 bin 454 kadın, 7 bin 457 erkek ve 14 bin 340 çocuk olmak üzere 144 bin 251 kişi verilen hizmetlerden yararlandı.

Yukarıda sergilemeye çalıştığımız tabloya rağmen erkek şiddetine karşı toplumsal olarak mücadele etmekten geri durmayacağız, mücadelemize destek olmak isteyen toplumun tüm kesimleriyle birlikte eğitimden, örgütlenmeye kadar mücadelemizi sürdüreceğiz.

İnanıyoruz ki Mirabel kızkardeşlerin mücadelesi kelebek etkisiyle bizlere ve dünyanın bütün kadınlarına kadar ulaşacak!!!

Bir kadın daha eksilmeye tahammülümüz olmadığını belirterek kadın dayanışmasını selamlıyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Kadın İnşaat Mühendisleri Komisyonu**

## İstanbul Kanal Projesi Neden Yapılmamalıdır?

11 Aralık 2019

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

Karadeniz ve Marmara Denizi'nin özelliklerini bilimsel olarak ortaya koyan bilim insanlarının çalışmalarını dikkate almak gerekiyor. Karadeniz'in nehirlerle beslenen tatlı suyu, Akdeniz'den gelip alt akıntı ile Karadeniz'e giren tuzlu su ile tuzlanmaktadır. Ayrıca sürekli olarak Karadeniz'in besin bakımından zengin olan üst akıntısı Marmara Denizi'ne akarak Marmara Denizi'ni besin bakımından daha da zengin hale getirmektedir. Bu zenginlik bir yanı sıra Marmara Denizi'nin oksijeni oldukça az olan alt tabakasının üzerini kaplayarak havasız bırakmaktadır.

Kanal Projesi yapılırsa, organik maddeler bakımından oldukça zengin olan Marmara denizinin suyu, 25 metre derinlikteki Kanal suyu üst akıntısının Marmara Denizine girmesiyle, Marmara'nın oksijen bakımından oldukça yetersiz olan alt suyunu daha fazla baskı altına alarak tümüyle oksijensiz bırakacaktır. Bu durum Marmara Denizi'nin alt tarafında bulunan suyun kimyasal yapısını daha da bozacaktır. Açıkçası İstanbul Boğazı Karadeniz'e nehirlerle

gelen sular ile Akdeniz'den Marmara Denizi'ne gelen sular arasında bir denge oluşturmaktadır.

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

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

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

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

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

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

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

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

boru hattının yapılması durumunda Boğaz'daki tanker trafiğinin önemli ölçüde azalacağını bilmek gerekiyor.

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

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## 19 Aralık İnşaat Mühendisleri Gününüz Kutlu Olsun

19 Aralık 2019

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

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

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

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

Meslektaşlarımızın ve yöneticilerimizin biriktirdikleri deneyimlerin veri tabanı her zaman aklımızı yönetiyor. İnsanın geçmişini beyninde canlandırabilme becerisi, aynı zamanda geleceği sağlıklı bir şekilde kurmasının yolunu açar. Bu özellik insanları diğer canlılardan ayıran bir özelliktir.

Bu nedenle Odamızın ve mesleğimizin geçmişi, gecesini gündüzüne katarak fedakarca çalışanların ve dünümüzü bugünlere taşıyanların tarihidir. Bu tarih aynı zamanda mesleğe bağlılık, kamu yararını her şeyin önünde tutan ve emeğe olan saygıyı dikkate alan bir tarihtir.

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

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

Sevgili meslektaşlarımız,

Bizler, insanların güven ve huzur içerisinde yaşamları için sürekli olarak öğrenmek durumundayız. Bu amaçla can ve mal güvenliğini korumak için güvenli yapılar üretiriz.

65 yılı geride bırakan bir meslek odasının üyeleriyiz. Sayıları 10 binlerle ifade edilen ve aramıza yeni katılan meslektaşlarımızla birlikte mesleğimizin değersizleşmesini içimize sindiremiyoruz.

Yasal haklarımızın yetersizliği sayısal çoğunlukla birleşince; ücret düşüklüğü, işsizlik ve haksız rekabet gibi önemli sorunlarla karşılaşılıyor. Bu sorunlar giderek büyüyor. Bu nedenle daha çok birliğe, dayanışmaya ve mücadeleye ihtiyacımız var.

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

Sevgili meslektaşlarımız,

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

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

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

### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

#### **Yönetim Kurulu**

## **Deprem...**

*24 Ocak 2020*

Her gün ülkemizin bir kentinden deprem haberleri alıyoruz. Bu depremlerin olacağını zaten biliyoruz. Daha önce İstanbul'da, dün Manisa'da, bugün de Elazığ Sivrice'de saat 20.55 sıralarında 6.8 büyüklüğünde bir deprem yaşandı...

20 yıldır büyük projelerle uğraşanlar (!) ne yazık ki daha mütevazı işleri (deprem gibi (!)) ciddiye almadılar. Bu anlayışın bedeli ağır olacak dedik durduk...

Temennimiz o ki Elazığ'da yaşanan deprem, özellikle kırsal alanlarda can kayıpları yaratmamış olsun...

Edindiğimiz bilgilere göre kent merkezinde ciddi bir sarsıntının yaşanmış olduğunu ortaya koyuyor... İnsanların panik hali ciddi bir sarsıntının yaşanmış olduğunu gösteriyor...

İnsanlar hasarlı evlere girmemelidirler...

### **Cemal Gökçe**

#### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## Deprem Bir Doğa Olayıdır. Asıl Sorun, Depreme Dayanıklı Yapıların Üretilmemesidir. Yapı Stokumuz Depreme Dayanıklı Değildir...

25 Ocak 2020

Elazığ –Sivrice merkezli 6.8 büyüklüğünde ortaya çıkan deprem bölge ve ülke insanımızı bir kez daha üzdü. Can ve mal kayıplarına neden oldu. Çok sayıda insanımız yaralandı yapılar hasar gördü.

Öncelikle yaşamını yitiren insanlarımıza baş sağlığı, yaralananlara da acil şifalar diliyoruz.

Sürekli olarak altını çizdiğimiz bir konu var. Ülkemizin topraklarının ciddi ölçüde deprem tehlikesi altında bulunduğunu ve yapı stokumuzun depreme karşı dayanıklı olmadığını söylüyoruz. 1992 yılında Erzincan, 1995 Dinar, 1998 Adana-Ceyhan, 1999 Doğu Marmara, 2003 Bingöl ve 2011 Van-Erciş depremleri yaşandı. Teorik düzeyde oldukça fazla çalışmalar yapıldı. Üstelik dikkat çekilmeyen fay hatları da neredeyse hiç kalmadı. Faylarda biriken enerjinin açığa çıkmasının depremleri ürettiği de biliniyor. Bugün bile Elazığ Depremi nedeniyle fay hatları fazlasıyla anlatılarak toplumda oluşan enerji boşaltılmaya çalışılıyor.

Sorulması gereken soru şudur: Ne yapılması gerekir? Bu sorunun cevabı da şudur. Depreme dayanıklı yapı üretilmesi gerekir.

Her doğa olayı ülkemizde afete dönüşmektedir. Kaçak ve yeterli ölçüde mühendislik hizmeti almayan yapıların hasar görmesi ve yıkılması kaçınılmazdır. Üstelik İmar Barışı adı altında tümüyle kaçak olan yapılar bile affedilmiş yasal hale getirilmiştir. Şimdi de bu kaçak yapıların güçlendirilmesi gibi yeni bir mekanizma yaratılmaya çalışılmaktadır.

Toplum, tüketici olarak her konuda olduğu gibi bu konuda da kalite ve güvenliği aramaya başladığı zaman sorunun önemli bir parçası çözülmüş olacaktır. Fakat ülkemizde bilime, mühendisliğe ve bilgiye dayalı LİYAKAT sistemi tümüyle ortadan kalkmıştır. Herkes her şeyi bilir ve bilmediklerini de konuşur hale gelmiştir. Yapı güvenliği ve depreme dayanıklı yapı üretilmesinin ana unsuru olan "İNŞAAT MÜHENDİSLERİNİN" dışında ne yazık ki alan kapma yarışı ülkemizin temel sorunu haline gelmiştir.

"İmar Barışı" adıyla tümüyle kaçak olarak yapılan yapıların deprem güvenliği yapı sahibinin beyanına teslim edilmiştir. Bu yapılar, depremi beklemeden kendi kendilerine yıkılıyorlar. Yıkılmaya da devam edecekler. Bilimi, bilgiyi, mühendisleri ve Deprem Yönetmeliğini yok sayarak yapı üretilmesinin bedelini çok ağır ödeyeceğiz.

Başta İstanbul olmak üzere yapı stokumuzun depreme dayanıklı hale getirilmesini bir yana bırakıp, "Kanal da Kanal" diyerek toplumu meşgul etmenin doğru olmadığını altını Elazığ Depremi bir kez daha kalın çizgilerle çizmiştir.

Sonuç olarak:

Var olan ve depreme dayanıklı olmadığını bildiğimiz yapı stokumuz depreme dayanıklı hale getirilmelidir.

Yeni yapılacak olan yapılar Deprem Yönetmelikleri dikkate alınarak yapılmalıdır.

Daha çok formaliteyi tamamlamaya dayalı olarak işleyen yapı denetimi uygulaması değiştirilmelidir. Dünyanın neredeyse tüm ülkelerinde uygulandığı gibi, mesleki yetkinliği kanıtlanmış ve belgelendirilmiş mühendis ve mimarlar denetimin ana unsuru haline getirilmelidir.

İmar Barışı kapsamına giren kaçak ve mühendislik hizmeti almayan yapılar, Çevre ve Şehircilik Müdürlüklerinin arşivlerine girmiştir. Öncelikle bu yapıların deprem güvenliği olmadığı biliniyor ve bu yapılar depremi beklemeden yıkılmalıdır.

Elazığ ve bölgede yaşamını yitiren insanlarımızın yakınlarına baş sağlığı diliyoruz. İnşaat Mühendisleri Odası olarak mesleğimizin bize yüklemiş olduğu sorumlulukla her türlü yardıma hazır olduğumuzun altını önemle çiziyoruz. Halkımızın bilgisine saygıyla sunulur.

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

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

27 Ocak 2020

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

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

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

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

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

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

Açıklıkla söylenebilir ki sorun fay hatlarında ve ortaya çıkan depremde değil yıkılan yapıların deprem karşısında güvensiz olmalarıdır. Gelen deprem kuvvetlerine dayanamamasıdır. Sorunu fay hattında ve depremde değil depreme dayanıklı yapıların üretilmemesinde aramak lazım. Sorun fayda ve depremde olsa yerle bir olan yapıların yanında bulunan diğer yapıların da yıkılması gerekirdi.

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

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

3-Projeli ve ruhsatlı, üzerinde kaçak kat ilavesi olan yapı sayısı hiç de az değildir. Bu kaçak katlar yıkılmalıdır. Kaçak katların yıkılmış olması bir yanıyla bu yapıların güçlendirildiği anlamına gelir. Aksi halde Kartal Yeşilyurt Apartmanında olduğu gibi kendi kendisine yıkılmasa da yaşanacak depremde yıkılmaları çok büyük bir olasılıktır.

4-Projeli ve projesi deprem yönetmeliklerine uygun olarak yapılan ve ruhsatlandırılan yapıların zaman içerisinde yıprandıklarını biliyoruz. Yapılarda kullanılan donatıları (çelik) paslanır ve betonun taşıma gücü zayıflayabilir. Bu tür yapılar incelenmeli, gerekiyorsa onarım ve güçlendirme projeleri yapılarak depremde yıkılmayacak şekilde güçlendirilmelidir.

5-Zemini sorunlu olan yerlere veya fay hatlarına yakın olan yerlere çevre ve kentleşme bilimi açısından yapı yapmamak başka bir şeydir. Buralara yapı yapılmaz diye teknik olarak iddialı

bir şekilde konuyu yorumlamak başka bir şeydir. Zemin koşulları, deprem yönetmelikleri ve mühendislik ilkeleri dikkate alınarak yapılan yapılar hasar görebilir fakat can kayıpları yaratmaz. İnşaat mühendisliği bilimi ve bilgisi bu tür yapıların yapılabileceğine imkan veriyor. Bu nedenle tartışmaları fay hatlarına ve zemin koşullarına bağlayarak yapmak doğru değildir.

6-Deprem sonrası oluşturulan kriz masaları ve kurtarma çalışmalarıyla soruna çözüm aranması çıkar bir yol değildir. Asıl sorun insanlarımızı göçük altında bırakmamaktır. Bunun için yapı stokunu depreme dayanıklı hale getirmek gerekir.

7-Ülkemizde bilime, mühendisliğe ve bilgiye dayalı LİYAKAT sistemi tümüyle ortadan kalkmıştır. Mühendislik eğitiminde, yapı denetiminde ve kaliteli mühendislik hizmetlerinde ciddi bir sorun vardır. Bu sorunlar giderilmelidir.

8-İstanbul'a kaç kanal yapılırsa yapılsın, yaşanacak olan bir İstanbul Depremi'nin ortaya çıkacağı sorunları ortadan kaldırmak hiçte kolay olmaz. Bu nedenle ülkemizin parasal kaynakları kanal yapmak için değil, İstanbul'u depreme hazırlamak için kullanılmalıdır.

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

Saygılarımızla,

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## **İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Şube Genel Kurulu Öncesi Üyelere Göndermiş Olduğu Açıklama**

*20 Şubat 2020*

Değerli Meslektaşlarım,

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odasına bağlı 26 şubemizde 22-23 Şubat 2020 tarihlerinde şube genel kurulları ve yönetim kurulu seçimleri yapılacaktır. Bu günler mesleğimiz ve meslektaşlarımız açısından son derece önemli günlerdir.

Üstelik ekonomik kriz ve işsizliğin tavan yaptığı bugünlerde Elazığ-Sivrice merkezli depremle birlikte, Van-Bahçesaray yolu üzerinde ÇİĞ düşmesi sonucu can kayıpları yaşandı. Her iki olayda ayrı ayrı 41 insanımızı kaybettik.

Ülkemizi yönetenler "tüm afetlere karşı hazırlıklıyız" açıklamaları yaparken ÇİĞ altında kalanları kurtarmaya gidenler ÇİĞ altında kalıp yaşamlarını yitirdiler.

Bizler, bilimin gücünü aklıyla birleştirerek tekniği en iyi şekilde kullanması gereken insanlarız. Meslek alanımızdaki uzmanlaşma ve yetkinleşme konuları her zaman önceliklerimiz arasında yer alıyor.

Oysa bugün ülkemizde devlet kurumlarının işleyiş ve örgütlenme biçimi hukuk, insan hakları ve LİYAKAT temelinde yürümüyor. Kurumları ele geçirenler, işe göre insan yerine insana göre iş anlayışıyla hareket ediyorlar. Bu nedenle mühendisliğin etiğine bağlı meslektaşlarımız görev yapamaz hale gelmiştir. Bu olumsuzluklar ve gününbirlik uygulamalar bilimi, tekniği ve mühendisliği dışlayarak insanlarımızı doğal afetlerin insafına terk ediyor.

Meslek Odaları ve Odamız, yapılan yönetmelik değişiklikleriyle yetkisizleştirilip etkisizleştirilmiştir. Yapı ruhsatlarından mühendisin imzası kaldırılmıştır. Bu uygulama yargı yoluyla iptal ettirilmesine rağmen ısrarla meslektaşlarımızın ruhsatlara imza atmaları engellenerek hukuk hiçe sayılmıştır. Yargı kararlarına rağmen mühendislik hizmetleri birer formaliteye dönüştürülmüştür. Ekonomik kriz nedeniyle yatırımlar durmuş, genç meslektaşlarımız büyük oranda işsiz kalmıştır. Öğrenimlerini tamamlamak için STAJ yapmak zorunda olan öğrenciler STAJ yerleri

bile bulamamışlardır.

Geride bıraktığımız iki yıl, Odamız ve meslektaşlarımız açısından hiç de iç açıcı geçmedi. Ekonomik kriz ve işsizlik koşullarının bir süre daha devam edeceği anlaşılmaktadır. Büyük bir borç yükü altında olan ülkemizde yatırımların önü kısa zamanda açılmayacak gibi görülüyor. Oysa başta İstanbul olmak üzere var olan yapı stoku alarm veriyor, güçlendirilmeyi veya yenilenmeyi bekliyor.

Değerli Meslektaşlarım,

Ülkemiz; yaşam memnuniyetinde, insani gelişmişlik ve basın özgürlüğü sıralamasında, küresel barış endeksinde, Avrupa ve dünya sıralamasında ne yazık ki son sıralarda yer alıyor. İş kazaları ve işçi ölümlerinde, uluslararası şeffaflık örgütüne göre yolsuzlukta, kadın ve genç işsizliğinde, kadın erkek eşitsizliği ve kadın cinayetlerinde ise ilk sıralarda yer alıyor.

Bugün iletişim ilişkisi tarihin hiçbir döneminde olmadığı kadar yoğun yaşanıyor. Dünyada gündeme gelen yenilikçi bilgi teknolojileri iş yapma biçimlerini ve eğitim sistemini büyük ölçüde değiştiriyor. Buna rağmen inşaat mühendisliği eğitim ve öğretiminin birçok yerde yetersiz olması, her an bir depremle karşılaşacak olan ülkemizin önemli bir sorunu olarak karşımızda duruyor. Başta İstanbul ve deprem bekleyen diğer kentlerimizin yapı stokunun yenilenmesi gerekiyor. Afet öncesi yapılacak olan harcamalar, afet yaşandıktan sonra yapılacak harcamalardan 20 kat daha azdır. Kentlerimizde yapı envanteri çıkarılarak yapı stokunun yenilenmesini talep etmemiz gerekiyor.

Bu nedenle ülkemizin kaynakları öncelikli olmayan yerlere değil önceliği olan yerlere harcanmalıdır. Ekonomik krizin ve işsizliğin meslektaşlarımız üzerinde yaratmış olduğu ağır yıkımı ancak bu şekilde aşılabılıriz. İnşaat Mühendisleri Odası ve şubelerine düşen görev, kaliteli bir inşaat mühendisliği hizmetinin üretilmesine katkıda bulunmaktır. Bir yandan kentlerimizde bulunan güvenli olmayan yapı stoku güvenli hale getirilirken, diğer yandan kaynaklarımızın öncelikli olan yerlere kullanılması yeni yatırımların önünü açarak işsizlik sorununu büyük ölçü de azaltabilir.

Bugün her zamandan daha çok birliğe ve birlikte mücadele etmeye ihtiyacımız var. Kavrayıcı ve kapsayıcı bir anlayışla birliğimizi geliştirmemiz gerekiyor. Gerek toplumsal ölçekteki hak kayıplarımızı gidermek gerekse meslek alanımızdaki kayıplarımızı yeniden kazanmak için birlik ve dayanışma içinde olmaya ihtiyacımız var. Açıktır ki her şubemizin kendi iç dinamiğinden ve yerel şartlardan kaynaklanan farklı sorunları olabilir. Bu farklılıkları her şube kendi genel kurullarında tartışabilir. Bu tartışmalar, meslektaşlar arası ve şubeler arası dayanışmayı bozmayacak bir yetkinlikte olmalıdır.

İnşaat Mühendisleri Odası ve şubelerinin varlığını haksız bir şekilde tartışmaya açarak değersizleştirmek isteyen hiçbir kimseye ve anlayışa, meslektaşlarımızın yol vermeyeceğine içtenlikle inanıyoruz. Bu nedenle 22 Şubat tarihinde yapılacak olan Şube Genel Kurulu'na katılarak genel kurulu zenginleştirmeniz geleceğimiz açısından büyük önem taşıyor. Yine 23 Şubat Pazar günü iki yıl şubenizi yönetecek yöneticilerinizi seçmek için kullanacağınız tercihin büyük bir önemi var.

Bilimi, tekniği ve mühendisliği insan yaşamının odağına koyarak hizmet üretmeye çalışan meslektaşlarımızın yolu açık olsun. Kamu yararını kişi ve grupların önünde gören, ticari kaygıyı teknik kaygının arkasına atarak hizmet üreten şube yöneticilerimizi ve meslektaşlarımızı kutluyoruz. Aynı havuzu birlikte doldurmaya çalıştığımız şubelerdeki çalışma arkadaşlarımızı kutluyor ve onlara sağlık diliyoruz.

Bu dönem görev almayacak meslektaşlarımıza sağlık ve mutluluk diliyoruz. Yeni seçilecek yönetim kurullarına başarılar dilerken, şubemizin genel kuruluna katılan meslektaşlarımızı sevgi ve saygıyla selamlıyoruz.

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## **Bölgemizin Savaşa Değil Barışa İhtiyacı Var. Emperyalist Sömürücü Güçler Derhal Bölgemizi Terk Etmelidirler**

28 Şubat 2020

Ülkemiz çok önemli bir dönemden geçiyor. Birçok eve yine ateş düştü. 33 insanımızı kaybettik. Yaşamını yitiren askerlerimizin acısını bizler de içimiz de taşıyoruz. Yaşamını yitirenlerin ailelerine ve yakınlarına baş sağlığı diliyoruz.

Uzun bir süredir ülkemizin güneyi Birinci Dünya Savaşı koşullarını yaşıyor. Kapitalist-emperyalist sistemin irileri bölgemize yerleşmiş durumdadır. Önce beslenen radikal gruplar ülkemize salınarak birçok cana kıydılar. İnsanları bölgede birbirlerine düşürerek bölgenin enerji kaynaklarının üzerine oturdular. Savaştan kaçan insanların ülkemize sığınmalarını sadece izlediler. Tarihsel olarak büyük öneme sahip kentlerin yıkımını önemsemeyerek savaşı büyüttüler. Silah ve enerji tacirlerinin beslediği vurucu güçleri devreye sokarak oluşturmuş oldukları plan ve stratejilerini hayata geçirdiler.

Bu savaş bir yanıla F-35, diğer yanıla S-400 silahlarının savaşı olarak gündeme gelmiştir. Kana ve paraya susamış sömürücü ve işgalci güçler için insan yaşamının hiçbir önemi yoktur. Temel amaçları bölgeyi sürekli olarak gerilim içinde tutarak halklar arasında düşmanlık yaratıp bölgenin zenginlik kaynaklarına el koymaktır.

Binlerce kilometre uzaktan gelerek bölgemizde şiddeti besleyen ve bölgemizin huzurunu bozan kana susamış sömürücü güçlerin, derhal bölgemizi terk etmeleri gerekir.

Bilinmesi gerekir ki emperyalist güçler bir gün mutlaka bölgemizi terk edeceklerdir. Bu nedenle başta Suriye ve Türkiye olmak üzere komşu ülkeler bir arada barış içinde yaşamak zorundadırlar.

Bölgemizin savaşa değil barışa ihtiyacı var. Ölmeye ve öldürmeye değil yaşamaya ve yaşatmaya ihtiyacı var.

Yeni ölümlerin olmaması dileklerimizle 33 askerimizi rahmetle anarken, onların aile ve yakınlarına baş sağlığı diliyoruz. Ülkemizin başı sağ olsun.

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## **Tüm Kadınları ve Kadın Meslektaşlarımızı Dayanışma Ruhuyla Selamlıyoruz**

7 Mart 2020

8 Mart Dünya Kadınlar Günü tüm kadınlara kutlu olsun!

8 Mart tarihinin kökeni, 8 Mart 1857'de New York'ta dokuma işçisi olarak çalışan kadınların insanlık dışı çalışma koşullarının iyileştirilmesi ve ücret eşitsizliğinin giderilmesi amacıyla yaptıkları grevlere güvenlik güçlerinin müdahalesiyle başlayan olaylar sırasında 129 dokuma işçisi kadının hayatını kaybetmesine dayanır.

Bu tarih, o günden bu yana kadınların hak ve özgürlüklerini talep etmesinin simgesel günü olarak anılmaktadır. Bu simgesel gün yalnızca çalışma yaşamından kaynaklanan sorunlarla sınırlı olmayıp kadının kadın olmaktan kaynaklı sorunlarını da yansıtan simgesel bir gündür.

Kapitalizmin işleyişinden beri ev içi emeğin bir değer olarak benimsenmemesinden doğan, artı değer artık kadınlar tarafından dile getirildiği ve talep edildiği bir döneme girmiş bulunuyoruz. Bugün dünyada kadınlar bu güçten doğan hakları için dünya genelinde "Kadın Grevini" konuşuyorlar.

Ülkemiz son yıllarda hak ve özgürlükler bakımından çok kayıplar vermiştir. Biz kadınlar da bu hak kayıplarından üzerimize düşeni fazlasıyla almış bulunuyoruz. Muktedirler, doğuracağımız çocuk sayısından, ses tonumuza, bekarlık vergilerinden, medeni halimize kadar pek çok kişisel tercihlerimiz hakkında söylemler ve politikalar üretiyorlar.

Bu ayrımcı politikalar mesleğimize de yansımaktadır. Ülkemizde 200'den fazla İnşaat Mühendisliği eğitimi veren Fakülte ya da bölümlerden her yıl 10 binden fazla İnşaat Mühendisi mezun olmaktadır. Bu mezunlardan yaklaşık %10' u genç kadın meslektaşlarımızdır. Özellikle genç kadın meslektaşlarımız, bugünün koşullarında mesleki itibarsızlık, güvencesiz çalışma, düşük ücret ve nihayet işsizliğe mahkum kalmaktadır.

Mesleğimizin seçiminden, eğitim sürecine ve icrasına kadar cinsiyet ayrımcılığının birçok biçimiyle karşılaşmaktayız. İnşaat mühendisliği mesleğini fiziksel güçle ilişkilendirerek "erkek mesleği" ilan eden bilim dışı bir anlayışı asla kabul etmiyor, yetenek, beceri, donanım, eğitim ve üretebilme kabiliyetiyle şekillenen mesleğimizin tüm çalışma alanlarında kendini gösteren cinsiyet ayrımcılığına karşı mücadeleyi sürdüreceğimizin bilinmesini istiyoruz.

Dünya Ekonomik Forumu 2016 konferansında tartışmaya açılan ve Dördüncü Sanayi Devriminin kadınların çalışma yaşamına katılımını nasıl etkileyeceğini inceleyen Endüstride Cinsiyet Ayrımı Raporuna göre, gelecek 5 yıl içinde 3 milyon kadının işini kaybetmesi bekleniyor. İş dünyasında kadın erkek eşitsizliğinin daha da karmaşık hale geleceği uyarısını yapan rapor, kadınların iş yaşamında liderlik pozisyonlarına gelme şansının da erkeklere kıyasla çok daha düşük olduğunu gösteriyor. Türkiye'deki tabloda maalesef bu öngörülerini destekler nitelikte; istihdamda kadın erkek çalışan sayıları arasında büyük bir fark bulunuyor. 2016 TÜİK verilerine göre Türkiye'de maaşlı çalışan erkeklerin oranı %69, kadınların oranı %30 seviyelerinde iken Dünya Ekonomik Forumunun 2016 Küresel Cinsiyet Uçurumu Raporu, Türkiye'nin 144 ülke arasında 130. sırada olduğunu gösteriyor. Konu teknoloji olduğunda bu fark daha da belirginleşiyor. Bu durumu aşmak için çözümlerin geliştirilmesi ve uygulanması acil bir zorunluluk gerektiriyor. Endüstri 4.0'ın gerisinde kalmamak için ülkemizde altyapı ve teknoloji yatırımlarının yanısıra istihdam ve eğitim politikalarında ciddi iyileştirmeler ivedilikle yapılmalıyken ülkemiz bu konulardan uzaklaşarak savaş ve işgal politikalarına yönelmektedir.

Savaşların en çok etkilediği kesimler yine hiç kuşkusuz kadınlar olmaktadır. Kadınlar doğası gereği üretkendir. Kadınlar varoluşsal anlamda insan yetiştirmeye, hayatı ve tohumu korumaya ve barışı sürdürmeye ahlaken yatkındırlar. O halde kadın bakış açısı bir koruyuculuk tutumuyla başlıyor, ele geçirmektense tutmanın, kırılğan olanı korumanın ve mevcut olanı sürdürmenin önceliğinin hakim olduğu bir tutum, dünyanın korunması ve dünyanın düzeltilmesi işleri ile ortaya çıkan bu tutum bir barış siyasetine yol açar ve bu nedenle kadınlar savaşa karşıdır.

Biz de İnşaat Mühendisi kadınlar olarak barış hemen şimdi diyoruz. Ülkemizdeki kadınlar olarak her gün birimizin eksildiği ve bir kişi bile eksilmeye tahammülümüzün kalmadığı bu günlerde ne kendimizin ne çocuklarımızın ne de eşlerimizin ölmesini istemiyoruz.

Barış talep ettiğimiz şu günlerde diyoruz ki;

'Sevgili oğlum, seni esirgeyen,

O değerli hayatını bağışlayan olmak isterdim'

Bilinçli ve örgütlü kadınlarla Mesleki ve Demokratik kitle örgütümüzün daha da güçlü olacağına inançla Dünya Kadınlar Günü'nü selamlıyoruz.

Susmuyoruz, korkmuyoruz, itaat etmiyoruz...

Yaşasın 8 Mart

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**46.Dönem Kadın Komisyonu**

## Koronavirüsü (COVID - 19) ve İnşaat Sektörü

20 Mart 2020

İnşaat Mühendisleri Odası, 11 Mart 2020`de Dünya Sağlık Örgütü tarafından pandemi (küresel ölçekte yayılan bulaşıcı bir hastalık salgını) ilan edilen Koronavirüsünün neden olduğu salgını yakından izlemekte, ülkemizde giderek artan vaka sayısını endişe ile takip etmektedir.

Koronavirüsünün bulaşıcılığı yüksek olup özellikle bağışıklık sistemi zayıflamış kişilerde, yaşlılarda ve diyabet, kanser, yüksek tansiyon, kalp hastalığı ve kronik akciğer hastalığı gibi önceden mevcut tıbbi durumları olan kişilerde daha ciddi semptomlara neden olmaktadır.

Çalışma yaşamı da küresel Koronavirüsü pandemisinden büyük ölçüde etkilenmiştir. Hükümetler, işçi ve işveren örgütleri; salgınla mücadelede, insanların güvenliğini, işletmeler ve işlerin sürdürülebilirliğini sağlamada kritik rol oynamaktadır. Çalışanların iş yerlerinde korunması, ekonomi ve istihdamın teşvik edilmesi, iş olanakları ve gelirlerin desteklenmesi konularında acil, büyük ölçekli ve eşgüdümlü önlemler alınması gerekmektedir.

**İşverenler neler yapabilir?**

Devlet, işverenler, müteahhitler ve sendikalar birlikte çalışarak, inşaat sektörü çalışanlarını özellikle büyük ekonomik korku ve belirsizlik süreci olan bu tehlikeli virüs salgını günlerinde sağlık risklerine maruz bırakmadan güvenli bir şekilde çalıştırmak mecburiyetindedir. İşçi örgütleri, koronavirüsü krizi politikalarına katılarak önemli rol oynayabilir, güvenilir bilgi sağlayarak önleme ve çalışanların korunmasına katkıda bulunabilirler. Dayanışmayı artırabilir, işçiler ve hasta olanlara karşı ayrımcılık/yaftalamayı önleyebilirler.

Koronavirüsü esas olarak temas ve nefes yoluyla taşınan damlacıklarla yayıldığından, işyeri çalışma koşulları ve hijyen kuralları vazgeçilmez önem taşımaktadır.

- İşgücünü eğitin ve çalışanlarınızla düzenli iletişimde olun.
- Tüm çalışanları virüse maruz kalma kaynakları, maruz kalmayla ilişkili tehlikeler ve maruz kalma olasılığını önlemek veya azaltmak için uygun işyeri protokolleri hakkında bilgilendirin.
- Koronavirüsü ve işyerindeki etkilerine ilişkin çeşitli mevzuat ve politikalara uyun, beklenmedik durum planları hazırlayın.
- Bulaşıcı hastalıklardan şüphelenilen veya hastalık kapmış olan bireylerin nasıl izole edileceği ve olası vakaların nasıl rapor edileceği hakkında bilgilendirme yapın.
- Hijyen uygulamalarını güçlendirin ve ilgili güvenlik önlemlerini alın.
- Uygulanabilir olduğunda, acil yönetim ekibi oluşturun.
- Hasta olan çalışanlarınızı evde kalmaya teşvik edin, hasta olanları evlerine gönderin.
- İş amaçlı seyahatleri durdurun veya erteleyin, toplantıları mümkün olduğunca azaltın.
- Virüse maruz kalmış olması muhtemel çalışanlarınızın karantinaya alınmasını sağlayın.
- İşçilerin evden çalışmalarına devam etmelerini sağlayacak uzaktan çalışma yollarını araştırın.
- Projelerde gecikmelere ve aksamalara hazırlıklı olun, salgının uzaması ihtimaline karşı bu planlarınızı gözden geçirin ve planlarınızın uygulanabilirliğini sürekli kılın.
- Gelişmeleri her gün takip edin.

İşverenler iş yerindeki hijyen prosedürlerini takip etmeli ve hastalıktan korunmanın sağlanabilmesi için aşağıda sayılan kuralları sürekli olarak çalışanlarla paylaşmalıdır. Saha yöneticileri işçilerle görüşmeli ve bu prosedürleri yerinde tartışmalı, uygulanmasını sağlamalıdır. Bu semptomların ortaya çıkmasının 14 güne kadar sürebileceği unutulmamalıdır.

- Ellerinizi sık sık su ve sabun ile en az 20 saniye boyunca ovalayarak yıkayın.
- Öksürme veya hapşırma sırasında ağızınızı ve burnunuzu tek kullanımlık mendille kapa-

tın. Mendil yoksa dirsek içini kullanın.

- Ellerinizle, ağzınıza, burnunuza ve gözlerinize dokunmayın.
- Soğuk algınlığı belirtileri gösteren kişilerle aranızda en az 1 metre mesafe koyun.
- Yurt dışı seyahatlerinizi erteleyin ya da iptal edin.
- Yurt dışından dönüşte ilk 14 günü evde geçirin. Ziyaretçi kabul etmeyin. Evde kendinizi izole edin. İzole edilmiş kişinin odasına maskesiz girmeyin.
- Bulduğunuz ortamları sık sık havalandırın.
- Sık kullandığınız yüzeyleri su ve deterjanla her gün temizleyin.
- Havlu gibi kişisel eşyaları ortak kullanmayın.
- Kıyafetlerinizi yüksek ısıda yıkayın.
- Tokalaşma, sarılma gibi yakın temaslardan kaçının.
- Güçlü bir bağışıklık sistemi için bol sıvı tüketin, dengeli beslenin, uyku düzeninize dikkat edin.
- Soğuk algınlığı belirtileriniz varsa, yaşlılar ve kronik hastalığı bulunanlarla temas etmeyin. Maske takmadan dışarı çıkmayın.
- Düşmeyen ateş, öksürük ve nefes almada zorluk gibi şikâyetleriniz varsa, maske takarak bir sağlık kuruluşuna başvurun.
- Hızlı ve etkili eylem için her düzeyde verimli sosyal diyalog kritik önem taşıyor.
- Kendi kendinizi izole edin ve tıbbi yardım için başvurun.
- Sorumlu davranın, müdahale önlemlerine uyun ve sakin olun.

“Bana bir şey olmaz” anlayışı hem kamu sağlığı hem de bireysel sağlık için tehlike arz etmektedir. Aşırı derecede korku ise depresyon, sağlık anksiyetesi gibi bir takım ruhsal sorunlara neden olabilir. Bu nedenle resmi bilgilendirmeleri takip etmek, uygun mühendislik ve idari kontroller, güvenli çalışma uygulamaları ve kişisel koruyucu ekipman kombinasyonlarını kullanarak gerçekçi bir risk değerlendirmesi yapmak ve hangi davranışları edinerek kendimizi koruyabileceğimizi öğrenmek bu süreçte hem fiziksel hem ruhsal sağlığımızı korumak için çok önemlidir.

Sonuç olarak;

- 1- Beş kişiden fazla insanın bir araya gelmesi önerilmezken, şantiyelerde koğuş usulü düzenlenen ve çok sayıda işçinin bir arada uyuduğu bir yatakhane işçiler nasıl korunacak?
- 2- “Beş kişiden fazla insan bir arada yemek yemesin” önerisi havada uçuşurken, halen şantiye yemekhanelerinin dolup taşıdığı ortamda işçiler nasıl korunacak?
- 3- Ücretli kesilmesin diye hastalığını bile saklayan işçilerin olduğu ortamda, bu tür işçilere ücretli izin verilecek mi? Ücretli izin verilmezse bu insanlar nasıl geçinecekler? Kiralarını nasıl ödeyecekler?
- 4- Şantiyenin tatil edilmesi durumunda kalabilecek çalışanların durumu ne olacak?
- 5- Normal zamanlarda bile hijyen koşullarının sağlanmadığı şantiyelerde ilgili bakanlıkların bir denetimi olacak mı?
- 6- Çalışan insanlardan toplanarak biriktirilen işsizlik fonları bazı insan ve şirketleri kurtarmak için değil, işlerini kaybeden insanlar için kullanılacak mı?

Bunlar ve benzeri birçok soru cevap bulamamışken, Koronavirüsü salgını nedeniyle kapanan işyerlerinde işçilere zorla ücretsiz izin için imza atıldığı haberleri üzüntüyle ve endişe ile takip edilmektedir. Öncelikle belirtilmesi gerekir ki; Koronavirüsü salgını iş hukuku açısından “zorlayıcı sebeptir”. 4857 sayılı İş Yasası zorlayıcı sebepleri işçi ve işveren açısından ayrı ayrı

düzenlemiştir. Yargıtay çalıştığı sürede maruz kalınan hastalık nedeniyle çalışanın ölümünü iş kazası saymaktadır. Koronavirüsü nedeniyle yaşanan mağduriyetten de yeterli önlem almayan işveren sorumlu olacaktır.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**İnşaat Yönetimi Kurulu**

## **Korona Virüsünden Korunmak Önemlidir. Fakat İnsanın Bağışıklık Sistemini Güçlü Tutacak Olan Asgari Beslenme ve Geçim Koşullarının Sağlanması da Önemlidir**

31 Mart 2020

Uzun bir süredir dünyayı ve ülkemizi yakından ilgilendiren Koronavirüsü salgını artık yaşamımızı büyük ölçüde etkilemeye başladı. Her gün aldığımız yeni bilgilere göre durumun hiç de iç açıcı olmadığı anlaşılıyor. Yapılmış olan yetersiz sayıdaki testlere rağmen bu virüsün alanların sayısı oldukça fazla. Sağlık alanında hizmet üreten bilim insanları bu salgının daha da artacağını sıkça ifade ediyorlar.

Üniversitelerle birlikte tüm okullar kapatıldı. İnsanların toplu olarak bir arada bulunmaları yasaklanıyor. Altmış beş yaş ve üstü olan yurttaşlarımızın dışarı çıkmaları istenmiyor. İnsanların sahillerde yürüyüş yapmaları ve balık tutmaları engelleniyor. Çalışılan ve aynı mekanı paylaşan insanlar arasındaki fiziki mesafenin en az iki metre olması zorunlu görülüyor. Spor müsabakaları yasaklanıyor; lokantalar, kıraathaneler, berberler, terziler ve benzeri hizmet alanları kapatılıyor. Kimi hizmet alanlarında ise esnek bir çalışma sistemi uygulanıyor veya zorunlu görüldüğü için uygulanmak zorunda kalınıyor. Açıkçası tüm yaşam alanları ve aileler bu süreçten önemli ölçüde etkileniyor. Hastalanmadan hatta can kaybı yaşanmadan bu dönemin geçirilmesi öncelikler arasında yer alıyor.

TTB Merkez Konseyi dünya ölçeğindeki salgının ancak bilimsellik ve şeffaflıkla yönetilebileceğine dikkat çekiyor. Bu salgının geriletilip ortadan kaldırılması toplumun tümünün sorumluluk almasıyla ancak mümkün olabilir. İktidar tarafından halkımızın yeterli ölçüde bilgilendirilmesi nedeniyle sorunun çözümü sadece el yıkama veya bir kısım insanımızın evlerine kapatılmasıyla sınırlı kalabilir.

Her aile ve her insanın yaşamını sürdürebileceği asgari geçim koşullarının sağlanması en az Koronavirüsünün kendisi kadar önem taşıyor. Uzmanlar, Koronavirüsünü almamak için hijyen koşullarına uymanın gerekli olduğunu sürekli olarak ifade ediyorlar. Ayrıca bağışıklık sisteminin de güçlü tutulmasını zorunlu görüyorlar. Bağışıklık sisteminin güçlü olması için insanların işsiz kalmaması ve iyi beslenmeleri gerekiyor. Bu süreçte oldukça fazla sayıda insanın işsiz kalacağı açıkça görülüyor.

Sağlık Bakanı'nın hasta sayısı ve yoğun bakımda yatan hastalarla ilgili olarak yapmış olduğu açıklamalarla, hastanelerde hizmet üreten doktorların gözlem ve açıklamaları ne yazık ki birbirleriyle hiç de uyumlu değil. Hatta Sağlık Bakanı'nın yapmış olduğu açıklamaların, buzdüğünün görünen yüzü olduğunu söylüyorlar. Ayrıca Korona salgınının artmış olmasının nedeni olarak yurttaşların kurallara uymamasını gösteriyorlar. Oysa, ülkemizi yöneten gücün, yani iktidarın yeterli önlemleri almamış olması sorunun asıl kaynağını oluşturmuştur. Umre'den, İran'dan ve ülkemize gelenlerle ilgili gerekli önlemlerin zamanında alınmamış olması sorunu büyütmüş, salgının tüm kentlerimize yayılmasına neden olmuştur.

Herkesin bu süreçte kendi olağan üstü halini (OHAL) ilan etmesi isteniyor. Bu öneri, özellikle çalışmak zorunda olan insanların herhangi bir yerde çalışmadan kendi ihtiyaçlarını nasıl karşılayacaklarına dair bir çözüm üretmiyor, dolayısıyla ülkemizin ve halkımızın gerçekleriyle örtüşmüyor. Üstelik bu virüs en çok dezavantajlı sınıf ve katmanları kapsamaktadır. Günlük

çalışıp günlük harcayan bu insanların çalışmadan geçimlerini sağlamaları olanaksızdır.

Koronavirüsü sürecinde sıkça kullanılan ve yaşanarak görülen bir halk gerçeği ortaya çıktı. Deniliyor ki; "Silah çelikten, bina betondan, sağlık sistemimiz de balondan" oluşmuştur. Bu açıklama sağlık sistemimizin daha çok parası olan kesimlere hizmet ettiğini ortaya koyuyor. Açıkçası bu sistem halkımızın sağlığının korunmasından daha çok, önce insanları hasta edip sonra da hastalığı tedavi eden bir sağlık sistemine dönüşmüştür.

Sağlık sisteminin ticarileştirilerek sağlığımızın piyasa şartlarına terk edilmesi insan yaşamını değersizleştirmiştir. Halkımızı özellikle çalışmak zorunda olan insanlarımızı evlerine kapatarak onları Koronavirüsünden korumak ve var olan sorunları ortadan kaldırmak mümkün değildir. Evlerine kapanması veya işyerleri kapanan insanların sokağa çıkmaması durumunda asgari geçim şartlarının da karşılanması gerekmektedir. Bu insanların düzenli bir gelire sahip olmaları için gerekli ekonomik önlemlerin alınması zorunludur. İşsiz kalanların ücretlerini ödeyerek onları hayatta tutmak gelecek açısından büyük önem taşıyor. Aksi halde geleceğe dönük olan talebin karşılanması da mümkün olmaz. Üretim durur, ülke çöker.

Devletin; sorumluluğunu taşımış olduğu toplumun karşı karşıya kalacağı her türlü tehlike ve risklerden onları koruması gerekir. Aynı zamanda halkın belirli zamanlarda yüz yüze kalacağı tehlike ve risklerin şiddetini de azaltmak durumundadır. Bilim ve bilginin katkısıyla ölçülebilir olan riskler yerine, belirsizlikleri yurttaşların önüne koymak sosyal devlet olmayla bağdaşmaz. Açıkçası ülkemizi yönetenler, bugün, halkımızı ciddi bir belirsizlikle karşı karşıya bırakmışlardır.

Yıllardır deprem tehlikesi ile karşı karşıya bulunan ülkemizin yapı stokunun ciddi bir risk taşıdığını bu yöneticilere biz anlatamadık. Bugün ise görülebilen başka ve ciddi bir sağlık riskiyle karşı karşıyayız. Riskleri dışlayıp belirsizliği bir strateji haline getirerek Koronavirüsü ile mücadele etmenin olanağı yoktur. Bilgiyi, bilimi ve kurumları dışlayarak risklerin yönetilmesi artık mümkün değildir. Sağlık Meslek Kuruluşlarını dışlayarak Koronavirüsü ile mücadele etme şansınız yoktur. Sağlıkla ilgili riskler toplumsal olarak ele alınıp çözümlenmelidir. Bu nedenle sorunların çözülmesi kişilere havale edilemez? Açıkçası sağlık sistemi kamusal olmaktan uzaklaşıp özelleştirilmiş, ülkemizin kamusal hizmet alanları terk edilmiştir.

Sonuç Olarak;

- 1- Artık sınırsız ve sadece piyasacılığa dayalı yürütülen kapitalist bir sistemin bundan sonra varlığını eskisi gibi devam ettirme şansı yoktur. İnsan ve toplumların yaşamış olduğu tufanlar görülemeyen kör alanları görülebilir hale getirmiştir. İnsanlarımızı eve kapatan Koronavirüsü bir yandan da geleceğimize ayna tutuyor. Nasıl bir toplumda, hangi sorunlarla içi içe yaşandığını ortaya çıkardı bu virüs. Hastalar, bağışıklık sistemi zayıf olanlar ve olanakları sınırlı olanlar büyük sorun yaşarlar. Koronavirüsü her insana dokundu fakat toplumsal eşitsizliğin bir sonucu olarak her insanı aynı ölçüde etkilemedi.
- 2- İnşaat işkolunda hizmet üreten tüm meslektaşlarımız ve diğer çalışanların sağlığının korunması her şeyin önünde gelmektedir. Bu nedenle acil ve özel niteliği olan şantiyelerin dışında tüm şantiyeler çalışmalarına bir süre ara vermelidir. Ayrıca şantiyelerde risk değerlendirmesi ve acil durum planları gözden geçirilmeli, işçi sağlığı ve iş güvenliği uzmanları ile birlikte şantiye şefleri hijyen koşullarını da dikkate alarak çalışanları zaman zaman bilgilendirmelidir. Özellikle büyük şantiyelerde koronavirüsü testi yapılmalıdır.
- 3- Şantiyelerde gerekli sağlık ve güvenlik koşulları sağlanmaması ve şantiyelerde hastalığın ortaya çıkmasının anlaşılması durumunda çalışanlar; "çalışmaktan kaçınma haklarını" kullanarak işi durduracaklarını ilan edebilirler. Ayrıca çalışma saatlerinin azaltılması veya şantiyenin çalışmaya ara vermesi durumunda çalışanların ücretleri ödenmelidir. İşsizlik Fonu'nda bulunan paralar sadece işsiz kalan emekçiler için kullanılmalıdır.
- 4- Gerek Koronavirüsünün ortaya çıkarmış olduğu sorunlar gerekse ekonomimizin bugünkü durumu ve kara günlere saklanması gereken ihtiyat akçelerinin bile kullanılmış olması, ülkemizi ciddi bir krizle yüz yüze getirmiştir. Yeni ve radikal önlemlerin alınması kaçınılmazdır. Artık bugünkü ekonomik koşullarda yap, işlet, devret modeli ile yapılan köprü, tünel, havalimanı ve şehir hastanelerine ait sözleşme hükümlerinin gerçekleştirme şansı

yoktur. Zaten dün de yoktu. Geçmesi gereken araçla geçmeyen araç arasında büyük bir fark oluşacaktır. Ortaya çıkacak farkın 2/3`nü hazine karşılamak zorunda kalacaktır. Bu nedenle Kamu Özel İşbirliği çerçevesinde yapılmış olan köprü, tünel, havalimanı ve şehir hastaneleri gibi hizmet alanları kamulaştırılmalı, ilgili firmalara ödenmesi gereken paralar ertelenmelidir.

- 5- Bütün dünyanın ve ülkemizin Koronavirüsü salgını ile uğraştığı bir dönemde; Kanal İstanbul'un güzergahında bulunan iki köprünün ihalesinin eldiven ve maske takılarak yapılmış olması kabul edilebilir bir durum değildir. Olağandışı koşulların yaşandığı bugünlerin uzun süreceği anlaşılmaktadır. Bu nedenle devletin bütçeden harcayacağı her kuruşun önemi büyüktür. Kaynaklarımız bir avuç insan için değil ihtiyacı olan tüm insanlarımız için şeffaf bir şekilde kullanılmalıdır.
- 6- Atatürk Havalimanı tam da bugünler için gereklidir. Dünyanın hiçbir ülkesi yılda 65 milyon yolcu taşıyan bir havalimanını kapatmazdı. Şimdi bu havalimanı yurt dışından gelenler için açılmalı ve yanında bulunan bazı oteller karantina yeri olarak kullanılmalıdır. Ayrıca Havalimanının yanında bulunan boş alanlara da sahra hastaneleri kurularak Koronavirüsü ile ilgili tüm önlemler açık ve şeffaf bir şekilde alınmalıdır.

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**



# **Basın Kuruluşlarına Yapılan Açıklamalar**



# Gelen Talep Üzerine Basına Gönderilen Açıklamalar



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Evrensel Gazetesine Yaptığı Açıklamalar "Taksim İlkyardım'da Can Pazarı. Taksim İlkyardım Hastanesinde Yangın Çıktı." (10 Nisan 2018)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe Ulusal Kanal'da Osman GÜDÜ ile İmar Affı mı İmar Barışı mı Konulu "Kent ve Yaşam" Programına Katıldı. (28 Nisan 2018)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe Açık Radyo'da Altın Saatler Programında meslek, ülke ve kent sorunlarını değerlendirdi. (2 Mayıs 2018)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, Hürriyet Gazetesi'ne İmar Affıyla ilgili Açıklamalarda Bulundu. "Kaçak Otel de AVM de Affolacak" (5 Mayıs 2018)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin, Türkiye'de Yeni Çağ Gazetesi'ne İmar Affıyla ilgili Yaptığı Açıklama. "İmar Barışı Değil Bir Rant Transferi" (28 Mayıs 2018)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin kanal İstanbul ile ilgili Evrensel Gazetesine yaptığı açıklamalar. "Mega Projeler Hem Cebe Hem Doğaya Zararlı" (7 Temmuz 2018)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe Tekirdağ'daki tren kazasıyla ilgili Medyascope TV'ye Katıldı. (8 Temmuz 2018)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Milliyet Gazetesi'ndeki Açıklamaları "Her 5 Binanın Biri Söğütözü'deki Apartman Gibi, Depremde Çökerdi" (26 Temmuz 2018)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin CNNTÜRK'te İstanbul'da Çöken Bina ile ilgili Yaptığı Açıklama (27 Temmuz 2018)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Halk TV'ye İstanbul'da Çöken Bina ile ilgili Yaptığı Açıklamalar (27 Temmuz 2018)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Ulusal Kanal'da İmar Barışıyla İlgili Yaptığı Açıklamalar (28 Temmuz 2018)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Ordu ve Rize'de yaşanan sel olaylarına ilişkin Türkiye'de Yeni Çağ gazetesine yaptığı açıklamalar. "Afeti Kendi Ellerimizle Hazırlıyoruz" (11 Ağustos 2018)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından Sakarya'da düzenlenecek olan 17 Ağustos Depremi yıldönümü ile ilgili basın toplantısının haberi Sakarya Yeni Haber gazetesinde. "İnşaat Mühendisleri Odası Sakarya'da Bir Araya Geliyor" (13 Ağustos 2018)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin 17 Ağustos Marmara Depreminin Yıl Dönümünde İhlas Haber Ajansına Yaptığı Açıklamalar (17 Ağustos 2018)**



### İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin TV 41'de Yayınlanan 17 Ağustosla İlgili Açıklamaları (17 Ağustos 2018)



### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Çorlu Tren Kazası İnceleme ve Değerlendirme Raporu ile İlgili Yurt ve Devrim Gazetelerinde Çıkan Haberler (5 Eylül 2018)



### Hürriyet Gazetesinde, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Çorlu Tren Kazası İnceleme ve Değerlendirme Raporu Basın Toplantısı Haberi (5 Eylül 2018)



### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Çorlu Tren Kazası İnceleme ve Değerlendirme Raporu ile İlgili Günlük Evrensel Gazetesinde Çıkan Haber (6 Eylül 2018)



### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Çorlu Tren Kazası İnceleme ve Değerlendirme Raporu ile İlgili Cumhuriyet Gazetesinde Çıkan Haber (6 Eylül 2018)



### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Çorlu Tren Kazası İnceleme ve Değerlendirme Raporu ile İlgili Birgün Gazetesinde Çıkan Haber (6 Eylül 2018)



### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Çorlu Tren Kazası İnceleme ve Değerlendirme Raporu ile İlgili Edirne Yenigün Gazetesinde Çıkan Haber (7 Eylül 2018)

## 'Suçlu yağmur değil, denetimi yapmayandır'

Çorlu'daki tren kazasına ilişkin hazırladığı raporu kamuoyu ile paylaşan TMMOB, 'Olayın suçlusu yağmur değil denetimi yapmayanlardır' dedi.

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) İnşaat Mühendisleri Odası, Tekirdağ'ın Çorlu ilçesinde 8 Temmuz'da meydana gelen ve 25 kişinin öldüğü 317 kişinin de yaralandığı tren kazasına ilişkin

değerlendirmesinde bulundu. Demiryolunun güvenlik sıralamasında üstlerdeki yerini aldığını ve güvenli olduğunu ancak onu güvenli yapmanın arka

mında inceleyp sonuçlarını şeffaf bir şekilde kamuoyuyla paylaşmak sorumluluğu da kamu hizmeti yapmanın bir gereği olarak hassasiyetle yerine getirilmelidir" diye konuştu.

#### 'ALTYAPI VE ÜST-YAPI YETİRSİZ'

8 Temmuz günü Çorlu'da treninin raydan çıkma olayının, söz konusu hattın altyapısına ilişkin zaaflıklar ve denetimi





**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Artı TV'de 3. Havaalanı İnşaatıyla İlgili Yaptığı Açıklama (25 Eylül 2018)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Evrensel Gazetesinde Yer Alan İstanbul Ümraniye'de metro çalışması sırasında çöken yol ile ilgili Röportajı "Yaşam Hakkını Koruyacak Önlemler Alınmalı" (3 Kasım 2018)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına Adana Şubesi'nin düzenlediği 9. Kıyı Sempozyumu ile ilgili Çukurova Ekspresi Bölge, Çukuroba Barış, Güney, İlk Haber, Yeni Adana gazetelerinde yer alan haberleri. (6 Kasım 2018)**



**İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Birgün Gazetesindeki Düzce Depremiyle ilgili Açıklaması "Geçmeyen Yarada 19. Yıl" (12 Kasım 2018)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin İmar Barışı hakkında, Hürriyet gazetesinde, 'Kaşımızı Yardılar' başlıklı haberde yer alan açıklaması (21 Kasım 2018)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin İmar Barışı hakkında, Hürriyet gazetesinde, 'Kaşımızı Yardılar' başlıklı haberde yer alan açıklaması CNN Türk'te (21 Kasım 2018)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin İmar Barışı hakkında, Hürriyet gazetesinde, 'Kaşımızı Yardılar' başlıklı haberde yer alan açıklaması Fox TV'de (21 Kasım 2018)**



**İnşaat Mühendisleri Odası Çorlu Tren Kazası İnceleme ve Değerlendirme Raporu Karar Gazetesi'nde (21 Kasım 2018)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Kuzey Marmara Otoyolu'nun Kocaeli Gebze kesimindeki viyadükte meydana gelen kayma ve çökme nedeniyle TELE 1 kanalına yaptığı açıklama. (28 Kasım 2018)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin deprem toplanma alanlarıyla ilgili, 18 Aralık 2018 tarihli Birgün Gazetesi'nde yer alan açıklaması. (18 Aralık 2018)**



**İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin inşaat sektöründeki krizle ilgili, Günlük Evrensel Gazetesi'ne yaptığı Açıklama (25 Aralık 2018)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin inşaat firmalarının konkordato ve iflas ilan etmeleriyle ilgili Birgün, Yeni Yaşam, Cumhuriyet, Yeni Mesaj, Yeni Asya gazetelerinde yer alan açıklamaları. (11 Ocak 2019)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Bursa Ulaştırma Politikaları Çalıştayı ile İlgili Yeni Marmara, Bursa Kent, Bursa'da Meydan, Dünya, Bursa Hakimiyet gazetelerinde Yer Alan Haberler (29 Ocak 2019)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin İstanbul-Kartal'da Çöken Binayla İlgili, Artı Kanalına yaptığı Açıklama (8 Şubat 2019)**



### İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin İstanbul-Kartal'da çöken binayla ilgili Günlük Evrensel Gazetesindeki Açıklaması "Kaç Tabutluğa İzin Verildi" (8 Şubat 2019)



### TMMOB: Çöken bina için 'imar affı' başvurusu yapılmış

TMMOB, çöken Kartal'da çöken bina için İMAR AFFI başvurusunda bulunulduğuna açıkladı. Açıklamada, "İnsanlara mesur olan kaçak yapıyı kaçtı uyarılarında 'ruhsat' sahibi yapmanın vesilesi ile yapıya çıkarmak istenmektedir" denildi.



### İMO BAŞKANI CEMAL GÖKÇE UYARDI: Yapılar saatli bomba haline geldi



İMO Başkanı Cemal Gökçe, yapılar saatli bomba haline geldi uyarısında bulundu. Gökçe, "Yapılar saatli bomba haline geldi" uyarısında bulundu.



### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, İstanbul-Kartal'da Çöken Binayla İlgili, Artı TV Kanalında 'Bu Arada' Adlı Televizyon Programına Konuk Oldu (12 Şubat 2019)



### İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Kartal'da çöken binaya ilişkin, Yeni Yaşam gazetesinde ve bazı internet sitelerinde Yer Alan Açıklamaları (12 Şubat 2019)



### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe İstanbul-Kartal'da Çöken Binayla İlgili, Krt Tv Kanalında 'Günaydın' Adlı Televizyon Programına Konuk Oldu (13 Şubat 2019)



### İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Gün Işığı Gazetesine Yaptığı Açıklama "Deprem, İmar Affı, Kentsel Dönüşüm" (15 Şubat 2019)



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Kartal'da çöken bina ile ilgili Günlük Evrensel Gazetesine Yaptığı Açıklama "Asıl Sorumlular Kaçak Kata İzin Verenlerdir" (15 Şubat 2019)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Ulusal Kanal Kent ve Yaşam Programında 'Çöken Binalar Gölgesinde İmar Barışı' Konusunda Yaptığı Açıklama (16 Şubat 2019)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe Yapı Stokunun Durumu ve Kartal'da Çöken Bina ile İlgili Amerikanın Sesi'ne Açıklamada Bulundu (18 Şubat 2019)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, Yapı Stokunun Durumu Deprem ve İmar Affı İle İlgili Halk Televizyonu Canlı Yayın Programına Katıldı (19 Şubat 2019)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Kartal'da Çöken Bina ile İlgili Günlük Evrensel ve Yurt Gazetelerinde Yer Alan Açıklamaları "İstanbul'da Ne Evler Ne de Dışarısı Güvenli" (23 Şubat 2019)**



**Antalya'da düzenlenen TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 'Kentsel Altyapı Çalıştayı' hakkında Hilal ve Akdeniz Gerçek gazetelerinde yer alan haberler. (25 Şubat 2019)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe, Açık Radyo'da Meslek, Ülke ve Kent Sorunlarını Değerlendirdi (14 Mart 2019)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin 'Küresel Şirketler Kâr için Geliyor' başlıklı açıklaması Günlük Evrensel Gazetesinde Yayınlandı. (27 Mart 2019)**



# 2-3-4 Mayıs 2019 Tarihlerinde Gerçekleştirilen İnşaat Mühendisleri Odası Uluslararası 10. Beton Kongresi Hakkında Bursa Yeni Dönem, Gazete Bursa, Bursa'da Meydan, Bursa Olay, Anayurt, Bursa Hayat, Bursa Hakimiyet, Yeni Marmara, A Gazete, Bursa Kent gazetelerinde Yer Alan Haberler (7 Mayıs 2019)

## BETON TEKNOLOJİSİNDE SON GELİŞMELER

### ULUSLARARASI 10. BETON KONGRESİ BAŞLADI

**İTMOB tarafından düzenlenen 10. Uluslararası Beton Kongresi Bursa'da başladı. Prof. Dr. Turgay Ergüder başkanlığında 2-4 Mayıs tarihlerinde düzenlenen Uluslararası 10. Beton Kongresi başta olmak üzere Bursa'da düzenlenen diğer etkinlikler de Bursa Yeni Dönem, Gazete Bursa, Bursa'da Meydan, Bursa Olay, Anayurt, Bursa Hayat, Bursa Hakimiyet, Yeni Marmara, A Gazete, Bursa Kent gazetelerinde yer alan haberler için QR koduna tıklanarak ulaşılabilir.**

**10. ULUSLARARASI BETON KONGRESİ BAŞLADI**

**İTMOB** tarafından düzenlenen 10. Uluslararası Beton Kongresi Bursa'da başladı. Prof. Dr. Turgay Ergüder başkanlığında 2-4 Mayıs tarihlerinde düzenlenen Uluslararası 10. Beton Kongresi başta olmak üzere Bursa'da düzenlenen diğer etkinlikler de Bursa Yeni Dönem, Gazete Bursa, Bursa'da Meydan, Bursa Olay, Anayurt, Bursa Hayat, Bursa Hakimiyet, Yeni Marmara, A Gazete, Bursa Kent gazetelerinde yer alan haberler için QR koduna tıklanarak ulaşılabilir.

## Betona yeni bakış

**İTMOB** tarafından düzenlenen 10. Uluslararası Beton Kongresi Bursa'da başladı. Prof. Dr. Turgay Ergüder başkanlığında 2-4 Mayıs tarihlerinde düzenlenen Uluslararası 10. Beton Kongresi başta olmak üzere Bursa'da düzenlenen diğer etkinlikler de Bursa Yeni Dönem, Gazete Bursa, Bursa'da Meydan, Bursa Olay, Anayurt, Bursa Hayat, Bursa Hakimiyet, Yeni Marmara, A Gazete, Bursa Kent gazetelerinde yer alan haberler için QR koduna tıklanarak ulaşılabilir.

## ULUSLARARASI BETON KONGRESİ KAPILARINI AÇTI

**İTMOB tarafından düzenlenen 10. Uluslararası Beton Kongresi kapılarını açtı. Yarım son bulacak kongrede, 'Beton Teknolojisinde Son Gelişmeler' konulu başlığı hazırlanan bilimsel araştırmalar dinleyicilere aktarılacak.**

## Beton kongresi tamamlandı

**İTMOB tarafından düzenlenen 10. Uluslararası Beton Kongresi Bursa'da tamamlandı. Prof. Dr. Turgay Ergüder başkanlığında 2-4 Mayıs tarihlerinde düzenlenen Uluslararası 10. Beton Kongresi başta olmak üzere Bursa'da düzenlenen diğer etkinlikler de Bursa Yeni Dönem, Gazete Bursa, Bursa'da Meydan, Bursa Olay, Anayurt, Bursa Hayat, Bursa Hakimiyet, Yeni Marmara, A Gazete, Bursa Kent gazetelerinde yer alan haberler için QR koduna tıklanarak ulaşılabilir.**

## 'Yapı güvenliği için kaliteli beton'

**İTMOB tarafından düzenlenen 10. Uluslararası Beton Kongresi Bursa'da başladı. Prof. Dr. Turgay Ergüder başkanlığında 2-4 Mayıs tarihlerinde düzenlenen Uluslararası 10. Beton Kongresi başta olmak üzere Bursa'da düzenlenen diğer etkinlikler de Bursa Yeni Dönem, Gazete Bursa, Bursa'da Meydan, Bursa Olay, Anayurt, Bursa Hayat, Bursa Hakimiyet, Yeni Marmara, A Gazete, Bursa Kent gazetelerinde yer alan haberler için QR koduna tıklanarak ulaşılabilir.**

## Değişen yönetmelikler sıkıntıya yol açıyor

**İTMOB tarafından düzenlenen 10. Uluslararası Beton Kongresi Bursa'da tamamlandı. Prof. Dr. Turgay Ergüder başkanlığında 2-4 Mayıs tarihlerinde düzenlenen Uluslararası 10. Beton Kongresi başta olmak üzere Bursa'da düzenlenen diğer etkinlikler de Bursa Yeni Dönem, Gazete Bursa, Bursa'da Meydan, Bursa Olay, Anayurt, Bursa Hayat, Bursa Hakimiyet, Yeni Marmara, A Gazete, Bursa Kent gazetelerinde yer alan haberler için QR koduna tıklanarak ulaşılabilir.**

## Suyu geçiren beton asfaltla seller önlenecek

**İTMOB tarafından düzenlenen 10. Uluslararası Beton Kongresi Bursa'da tamamlandı. Prof. Dr. Turgay Ergüder başkanlığında 2-4 Mayıs tarihlerinde düzenlenen Uluslararası 10. Beton Kongresi başta olmak üzere Bursa'da düzenlenen diğer etkinlikler de Bursa Yeni Dönem, Gazete Bursa, Bursa'da Meydan, Bursa Olay, Anayurt, Bursa Hayat, Bursa Hakimiyet, Yeni Marmara, A Gazete, Bursa Kent gazetelerinde yer alan haberler için QR koduna tıklanarak ulaşılabilir.**

## 'Sık değişen yönetmelikler sıkıntıya yol açıyor'

**İTMOB tarafından düzenlenen 10. Uluslararası Beton Kongresi Bursa'da tamamlandı. Prof. Dr. Turgay Ergüder başkanlığında 2-4 Mayıs tarihlerinde düzenlenen Uluslararası 10. Beton Kongresi başta olmak üzere Bursa'da düzenlenen diğer etkinlikler de Bursa Yeni Dönem, Gazete Bursa, Bursa'da Meydan, Bursa Olay, Anayurt, Bursa Hayat, Bursa Hakimiyet, Yeni Marmara, A Gazete, Bursa Kent gazetelerinde yer alan haberler için QR koduna tıklanarak ulaşılabilir.**



**11 Mayıs 2019 Tarihinde Gerçekleştirilen İnşaat Mühendisleri Odası Eskişehir Ulaştırma Politikaları Çalıştay Hakkında Eskişehir Yenigün, Eskişehir Anadolu, Milli İrade, İstiklal, İki Eylül Gazetelerinde Yer Alan Haberler (14 Mayıs 2019)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Birgün Gazetesi'nde Yer Alan Açıklaması "Kurallara Uygun Yapı Çökmez" (21 Mayıs 2019)**



**İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu'nun, 19 Mayıs Milli Mücadele ve Kurtuluş Mücadelesinin 100. Yılı Nedeniyle Samsun'da Yaptığı Etkinliklerin Samsun Gazetesi ve Güncel Gazetesinde Yer Alan Haberleri (21 Mayıs 2019)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe ve Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü Haberaks TV Kanalında 'Bakış' Adlı Programa Konuk Oldu (29 Mayıs 2019)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe Açık Radyo'da "Altın Saatler" Programına Konuk Oldu. Yerel seçimler sonrası meslek, kent ve ülke gündemi ile ilgili değerlendirmelerde bulundu (3 Temmuz 2019)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Evrensel Gazetesi'nde yer alan Düzce'de önce afet ilan edilmesi sonra bu kararın kaldırılması ile ilgili açıklaması "Herhalde Yukarıdan Uyarı Geldi" (28 Temmuz 2019)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe, Kristina Karasu ile Alman Fransız ortaklığında 17 Ağustos depreminin ekseninde, deprem ve teknolojik gelişmeler konusunda yapılacak olan belgeselin ön hazırlıkları ile ilgili Röportaj Yaptı (30 Temmuz 2019)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin 17 Ağustos 1999 Depremi ile İlgili Artı TV'de Yer Alan Açıklamaları (17 Ağustos 2019)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin 17 Ağustos 1999 Depremi ile İlgili Sözcü, Milliyet, Hürriyet, Evrensel, Çorlu, Kırklareli, Kırıklar Haber, Trakya Demokrat, Trakya, Devrim, Avrupa Gazetesi, Gazete Boğaz gazetelerinde Yer Alan Açıklamaları (19 Ağustos 2019)**

**'1999'dan daha iyi durumda değiliz'**

Manzara depreminin en önemli sonuçlarından biri de bu bölgedeki yerleşik yapıların yıkılmasıdır. 1999'dan daha iyi durumda değiliz. Depremden önceki yapıların kalitesi, depreme karşı direnci ve inşaat kalitesi açısından değerlendirildiğinde, 1999'dan daha iyi durumda değiliz. Depremden önceki yapıların kalitesi, depreme karşı direnci ve inşaat kalitesi açısından değerlendirildiğinde, 1999'dan daha iyi durumda değiliz.

**Doğru mühendislik farkı kurtarıcı olabilir**

1999'dan daha iyi durumda değiliz. Depremden önceki yapıların kalitesi, depreme karşı direnci ve inşaat kalitesi açısından değerlendirildiğinde, 1999'dan daha iyi durumda değiliz.



**İMO Başkanı Cemal Gökçe ve Yönetim Kurulu'nun Katıldığı Kaz Dağları'ndaki 'Su ve Vicdan' Nöbetiyle İlgili Cumhuriyet, Çanakkale Hedef ve Boğaz Vitamin Gazetelerinde Yer Alan Haberleri (21 Ağustos 2019)**

**SİYANÜR DEPREMİ!**

**İMO, 17 AĞUSTOS'UN YILDÖNÜMÜNDE KAZ DAĞLARI'YLA UYARDI**

1999'dan daha iyi durumda değiliz. Depremden önceki yapıların kalitesi, depreme karşı direnci ve inşaat kalitesi açısından değerlendirildiğinde, 1999'dan daha iyi durumda değiliz.

**İnşaat Mühendisleri Odası'ndan Kazdağı açıklaması**

İnşaat Mühendisleri Odası, Kazdağı'da yaşanan depremin menşurleri ile ilgili açıklamalar yaptı. Odanın Başkanı, depremin menşurleri ile ilgili açıklamalar yaptı.

**Gökçe'den Başkan Gökhan'a ziyaret**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe ve yönetimi, Belediye Başkanı Ülgür Gökhan'a ziyarette bulundu.**

Ziyarette, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe ve yönetimine Çanakkale İlçe Başkanı Ülgür Gökhan, Belediye Başkanı Adem İlik ile Çanakkale Şube yönetimi de eşlik etti. Sohbet ortamında geçen ziyarete Başkan Gökhan, Oda Başkanı Gökçe'ye Akhisar Barajı su toplama havzası içerisinde bulunan Kızırtı Balaban mevkinde gerçekleştirilen metalik madencilik faaliyetine karşı yürütülen çalışmalar anlatırken, oda faaliyetlerine ilişkin de bilgi aldı. Ziyaret, hatıra fotoğrafı çekimi ile son buldu.

**İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Gökçe'den Başkan Gökhan'a Ziyaret**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe ve yönetimi, bir dizi program için geldiği Çanakkale'de Belediye Başkanı Ülgür Gökhan'a ziyarete geldi.** Ziyarete, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Gökçe ve yönetimine Çanakkale İlçe Başkanı Adem İlik ile Çanakkale Şube yönetimi de eşlik etti. Sohbet ortamında geçen ziyarete Başkan Gökhan, Oda Başkanı Gökçe'ye Akhisar Barajı su toplama havzası içerisinde bulunan Kızırtı Balaban mevkinde gerçekleştirilen metalik madencilik faaliyetine karşı yürütülen çalışmalar anlatırken, oda faaliyetlerine ilişkin de bilgi aldı. Ziyaret, hatıra fotoğrafı çekimi ile son buldu.

**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin 12 Eylül Darbesiyle ilgili Hürriyet Gazetesi'nde Yer Alan Açıklaması (13 Eylül 2019)****İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Birgün Gazetesi'nde İstanbul Depremi ile İlgili Yer Alan Açıklaması (25 Eylül 2019)****İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Birgün Gazetesi'nde İstanbul Depremi ile İlgili Yer Alan Açıklaması (25 Eylül 2019)****TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin İstanbul Depremi ile İlgili İleri Haber'de Yer Alan Açıklaması (26 Eylül 2019)**

**İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe: İstanbul 1999'dan daha iyi durumda değil**

İMO Başkanı Cemal Gökçe, İstanbul'un olası depremlerde 1999'dan daha iyi durumda olmadığını söyledi. Erdoğan'ın, "İstanbul'da on binlerce toplanma alanı var" sözlerini de yorumlayan

Gökçe, "Dalga geçiyorlar" ifadesini kullandı.

Tugay Candan - @TugayCandann Mail: tugaycandan@ilerihaber.org

İstanbul'da bugün meydana gelen 5.8'lik deprem, AKP'nin rantçı politikalarıyla 'beton yığınının' çevirdiği kentin depreme hazırlıksızlığını gözler önüne serdi. İMO Başkanı Cemal Gökçe, yaptığı durum tespitinde "İstanbul 1999'dan daha iyi durumda değil" dedi.

İstanbul'da bugün saat 13.59'da deprem meydana geldi. Kandilli Rasathanesi'nin verilerine göre 6.0, Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı (AFAD) verilerine göre ise 5.8 büyüklüğünde olan deprem, Silivri açıklarında yerin 6.99 kilometre derinliğinde gerçekleşti.

Depremin ardından İstanbul halkı büyük panik yaşarken, toplanma alanlarının eksikliği dolayısıyla ana caddelere akın etti.

AKP'li Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan ise deprem sonrası yaptığı açıklamada, "İstanbul'da on binlerce toplanma alanının bulunduğu" şeklinde bir iddiada bulundu.

### 'İSTANBUL 1999'DAN DAHA İYİ DURUMDA DEĞİL'

Konuyla ilgili ulaştığımız Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) İnşaat Mühendisleri Odası (İMO) Başkanı Cemal Gökçe, İstanbul'u depreme hazırlamak amacıyla İstanbul Valisi başkanlığında 17 Ağustos depreminin ardından kurulan İl Afet Merkez Kurulu'nda 1999-2003 yılları arasında görev alan 14 kişiden biri olduğunu hatırlattı.

Gökçe, "En son 2003 yılının başında yaptığımız toplantının notlarında 493 yerin toplanma alanı olarak belirlendiği yazıyor" derken, bu sayının bile yeterli olmadığını ve her mahallede en az bir kaç tane toplanma alanı olması gerektiğinin belirlendiğini ifade etti.

Gökçe, "Oysa bugün bu 493 alana yenileri ilave olmadığı gibi bunların 3/4 ü yapılaşmış. Bugün İstanbul 1999'dan daha iyi durumda değil" dedi. 'DALGA GEÇİYORLAR' Erdoğan'ın söylediği, "İstanbul'da on binlerce toplanma alanı var" sözlerini de yorumlayan Gökçe, şu ifadeleri kullandı:

"Dalga geçiyorlar. Toplanma alanları en yakın bina yüksekliğinin bir buçuk katı kadar uzakta olmalı ki olası bir bina yıkımından etkilenme olmasın. Ayrıca toplanma alanlarının altyapısı olmalı.

Su, elektrik, WC, duş, temiz su jeneratör vs. var mı bir tane böyle bir yer. Biz bunlardan da vazgeçtik, 'boş alan var mı' diye soruyoruz."

### TOPLANAN PARA AYNI AMAÇ İÇİN HARCANMAZ MI?

AKP'lilerin otoyol yapımında kullanıldığını açıkladığı deprem vergilerine de değinen Gökçe, "1999 depremi sonrası deprem vergisi olarak toplanan 60 milyar TL nereye gitti. Bir bilen var mı? Toplanan para, aynı amaç için harcanmaz mı?" diye sordu.

Gökçe, sözlerini şöyle sürdürdü: "Niye başka yere harcıyorsun? İnsanları aldatarak vergi toplama sonra amaç dışı kullan... Olur mu?"

### 'NE YAPMALIYIZ?'

İMO'nun, 17 Ağustos 1999 Gölcük Depremi'nin 20. yılında yaptığı açıklamanın "Ne yapmalıyız?" kısmında şu ifadeler yer alıyor:

"Öncelikle yapı sektöründe çalışan insanların başta mühendisler ve mimarlar olmak üzere iyi yetişmiş olmaları, iyi bir eğitim sürecinden geçmeleri gerekir. Oysa üç öğretim üyesinin imzasıyla mühendis ve mimar yetiştiren okullar açılmaktadır. Laboratuvarı olmayan, yeterli öğretim kadrosu bulunmayan ve fiziki şartları yetersiz okullar öğrenci alıyor ve diploma veriyor.

Oysa can ve mal güvenliğini sağlaması gereken mühendis ve mimarların öncelikle iyi yetişmiş olmaları gerekir.

Yapı sektöründe çalışan diğer unsurlarında bilgili ve sertifikalı olmaları kayıt altına alınmalıdır (Formaliteyi tamamlamak için değil). Bilimsel ve çağdaş bir anlayışla ortaya konmuş bölge ve kent planlarının yapılmış olması gerekir. Mesleki ve ahlaki yetkinliği esas alan ve meslek

Odaları tarafından belgelendirilen Mühendis ve Mimarların "Özne olduğu" bir Yapı Denetim Sisteminin kurulması zorunludur. Bu sistem bütünlüğü ile birlikte yapı envanterinin çıkarılarak;

- İmar Barışı gibi yapı güvenliğinin yapı sahiplerinin beyanına bırakıldığı kaçak kat ilaveli veya tümüyle kaçak olan yapılar bugün kayıt altına alınmış bulunmaktadır. Bu yapıların deprem güvenliklerinin olmadığı açıktır. Bu yapılar yıkılmalıdır.

- Mevcut yapı stokunun durumu tespit edilerek iyileştirilmesi, onarılması, güçlendirilmesi veya yeniden yapılmasına karar verilmesi gerekir.

- Yeni yapılacak olan yapıların, 'Bina Deprem Yönetmeliği' dikkate alınarak bilim, teknoloji ve mühendislik ilkeleri doğrultusunda yapılması can ve mal güvenliği açısından zorunludur.

- Açıkçası planlama ve tasarım aşamasından yapının kullanıma açılmasına kadar geçen tüm süreç, mesleki ve etik yeterliliğe sahip mühendisler tarafından yönetilmeli ve denetlenmelidir.

- Ortaya çıkması muhtemel risklerin transfer edilmesi bakımından yapı sigortası ve mesleki sorumluluk sigortası yapılmalıdır. Halen zorunlu olması gereken DASK kapsamında %52 mertebesinde yapının sigortalı olması, ülkemizde kaderci bir anlayışın devam ettiğini de ortaya koymaktadır.

Profesyonel mühendislik yaşamının düzenleyicisi olması gereken Meslek Odalarının yetkileri giderek bilinçli bir şekilde azaltılmış, hatta ortadan kaldırılmıştır.

Meslek Odaları Anayasal kurumlardır. Devlet işlerinin düzenli yürümesi için Anayasal Kurumların işlerini iyi ve doğru yapmaları gerekir. Oysa devleti yönetenler, Meslek Odaları gibi önemli kuruluşların görevlerini yapmaması için her türlü olumsuzluğu onların karşısına dikmektedir.

Açıklıkla söylenebilir ki ticari kaygı teknik kaygının önüne geçmiş, bilgi, beceri ve liyakat sahibi yöneticilerin yerini şirket ve cemaat ilişkileri almıştır. Meslek odası, üniversiteler ve endüstri kuruluşları arasında olması gereken işbirlikleri görmezden gelinerek yok sayılmıştır.

İstanbul, Bursa, Tekirdağ, Balıkesir, İzmir, Denizli, Çanakkale ve diğer büyük şehirler başta olmak üzere kentlerimiz doğal afetlere karşı duyarlı olmadığı gibi hazırlıklı da değildir.

Üstelik İstanbul ve Kuzey Anadolu Fay Hattının etki alanında bulunan kentlerimizin mutlaka bir deprem yaşayacağı ve bu kentlerimiz de bulunan yapı stokunun depreme hazır olmadığı açıktır.

Deprem sonrası insanların dışarı çıktıktan sonra gidebilecekleri ve toplanıp ihtiyaçlarını karşılayabilecekleri boş alanlar kalmamıştır. Bu alanlar AVM ve gökdelenlere dönüşmüştür.

Bu kapsamda kentlerimiz başta İstanbul olmak üzere 5 (beş) afetle karşı karşıya bırakılmıştır.

1- Sel ve su baskınları doğal bir hal aldı, afete dönüştü.

2- Isı adaları oluştu iklim değişti.

3- Havalarda güne göre çok daha fazla kirlendi.

4- Kentlerimiz depreme hazırlıklı değil.

5- Yeni inşaat ve kentsel dönüşüm uygulamaları sosyal ve toplumsal sorunları artırır.

**ÖNEMLİ NOT: Afet, Bir Olayın Kendisi Değil, Doğurmuş Olduğu Sonuçlardır."**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin İstanbul Depremi ile İlgili Hürriyet, Günlük Evrensel ve Yeni Asya Gazetelerinde Yer Alan Açıklamaları (30 Eylül 2019)**



**İMO Danışma Kurulu Başkanı ve 46. Dönem Afet Riski Altındaki Alanlar ve Kentsel Dönüşüm Komisyonu Başkanı Baykal Hancıoğlu CNN Türk Kanalının Deprem ile İlgili Sorularını Yanıtladı (2 Ekim 2019)**



**İMO Genel Sekreter Yardımcısı Dilek Bekiroğlu'nun İstanbul Depremi İle İlgili Yurt, Dokuz Sütun, Evrensel, Aydınlık gazetelerinde Yer Alan Açıklamaları (2 Ekim 2019)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odasının Desteklediği Ulusal 7. Yapı Mekaniği Laboratuvarları Çalıştayı ile İlgili Konya Takip, Memleket, Anadolu'da Bugün ve Konya Yenigün Gazetelerinde Yer Alan Haberler (8 Ekim 2019)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin, İstanbul Depremi ile İlgili Independent Türkçe'de Yer Alan Açıklaması (15 Ekim 2019)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Medyascope'ta Marmara Depremi İle İlgili Katıldığı Program (28 Ekim 2019)**



**İMO 8. Çelik Yapılar Sempozyumu ile ilgili Konya Takip, Konya Postası, Konya'nın Sesi, Memleket, Merhaba, Yeni Haber Konya ve Yeni Konya Gazetelerinde yer alan haberler (28 Ekim 2019)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin riskli binaların güçlendirilmesiyle ilgili Hürriyet Gazetesinde Yer Alan Açıklaması "Riskli Binalara Güçlendirme Kolaylığı" (8 Kasım 2019)**



**İMO Başkanı Cemal Gökçe Artı TV'de 'Kanal İstanbul çılgın proje mi cinayet teşebbüsü mü' konulu Odak Programına Katıldı (2 Aralık 2019)**



## İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Doğal Sit Alanları Koruma ve Kullanım Koşullarına İlişkin İlke Kararları ile İlgili Hürriyet'te Yer Alan Açıklaması "Sit Kararı Kaçak Affıdır" (13 Aralık 2019)



## İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Kanal İstanbul ile İlgili Sözcü ve Mersin Gazetelerinde Yer Alan Açıklaması (17 Aralık 2019)



## İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Kanal İstanbul ile İlgili İleri Haber'de Yer Alan Açıklaması (25 Aralık 2019)



“ÜLKEMİZE YAPILACAK ÇOK BÜYÜK BİR İHANET”

"İstanbul'un kuzeyindeki kenteleşme hamlesinin bir gerçekliği var mı?"



## İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Bilim ve Gelecek Dergisinde Yer Alan Kanal İstanbul ile İlgili Söyleşisi (7 Ocak 2020)



Ülkemizin milyarlarca dolar parası olsa bile hatta tamamen bedava yapılacak bile olsa bu projenin gerçekleştirilmesi gerekiyor. Bu proje ile birlikte 8500 yıllık İstanbul'u depremlerle çok daha büyük hasarların ortaya çıkmasına neden olacak, su havzalarını ortadan kaldıracak, bölgeyi yeni ve ciddi sorunlarla karşı karşıya bırakacaksınız.

Cemal Gökçe  
TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı  
Söyleşi: Özer Or



## TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin, Kanal İstanbul ile ilgili KRT Televizyonu Ana Haber Bültenine, yaptığı açıklama. (10 Ocak 2020)



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin, Kanal İstanbul ÇED raporu ile ilgili Günlük Evrensel gazetesinde yer alan açıklaması. (18 Ocak 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Türkiye'de Yeni Çağ gazetesinde yer alan Kanal İstanbul ile ilgili açıklaması. (21 Ocak 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Elazığ Depremi ile ilgili Halk TV'ye Yaptığı Açıklaması (26 Ocak 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin İnşaat Mühendisleri Odasının deprem ve diğer çalışmaları ile ilgili Halk TV'ye yaptığı açıklaması (26 Ocak 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Elazığ Depremi ile ilgili Tele 1 Televizyonuna Yaptığı Açıklaması (27 Ocak 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Elazığ Depremi ile ilgili Artı TV'ye Yaptığı Açıklaması (27 Ocak 2020)**





**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Elazığ Depremi il ilgili Fox TV'de yer alan açıklaması (27 Ocak 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin, Elazığ Depremiyle ilgili Anayurt, Korkusuz, Sözcü, Kocaeli, Türkiye'de Yeni Çağ, Duruş Haber gazetelerinde yer alan açıklamaları. (27 Ocak 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, Elazığ Depremi ile İlgili Halk TV Canlı Yayın Programına Katıldı. (29 Ocak 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin, Elazığ Depremi nedeniyle TV 100 kanalına yaptığı açıklama. (29 Ocak 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul'un Elazığ Depremiyle ilgili eskisehir.net'te yer alan açıklaması. (3 Şubat 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin, İstanbuldaki okulların deprem güvenliği ile ilgili Birgün, Milliyet gazetelerinde yer alan açıklamaları. (5 Şubat 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe okul binalarının deprem güvenliği ile Halk TV'ye açıklamalarda bulundu. (5 Şubat 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe okul binalarının deprem güvenliği ile KRT TV'ye açıklamalarda bulundu. (5 Şubat 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, Haber Global Televizyonunda canlı yayınlanan "Günün Nabızı" programına katıldı. İstanbul Depremi ve Kanal İstanbul hakkında Odamızın görüşleri ile ilgili açıklamalarda bulundu. (6 Şubat 2020)**



**İnşaat Mühendisleri Odası 46. Dönem Su ve Enerji Yapıları Kurulu Başkanı Ahmet Göksoy, Van - Bahçesaray'da yaşanan çığ ile ilgili ARTI TV'ye açıklamalarda bulundu. (6 Şubat 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, Deprem ve Okulların Deprem Güvenliği İle İlgili Tele 1 Televizyonu "Hayatın Rengi" adlı canlı yayın programına konuk oldu. (16 Şubat 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Bilim ve Gelecek Dergisinin Şubat Sayısında, depreme ve onun yıkıcı etkileriyle birlikte ne yapmalı konusunda yer alan söyleşisi. (17 Şubat 2020)**



*"Bugün gelmiş olduğumuz nokta iktidarı seçmiş olduğu yık-yap anlayışına ve rant tutkusuna dayalı kalkınma modelinin sonucudur. 99 depreminden ders almak bir yana, İstanbul daha da riskli bir duruma getirildi. Deprem afetinin yanına diğer afet daha eklendi. Depremin gece ve gündüz olmasına ve depremin inmesire bağlı olarak en az 75 ile 150 bin mertebesinde kayıp ortaya çıkması ciddi olasılık. Deprem sonrası ise hiç düşünülüyor."*

**Cemal Gökçe / TMMOB İnşaat Müh. Odası Başkanı  
Söyleşi: Özer Or**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin depremle ilgili Cumhuriyet ve Flaş Haber gazetelerine yaptığı açıklamalar. (18 Şubat 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin, Milliyet Gazetesinde yer alan, okulların deprem güvenliği konusunda yaptığı açıklama (21 Şubat 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, Deprem ile İlgili Ulusal Kanal Televizyonu canlı yayınına katıldı (23 Şubat 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, Deprem ile İlgili KRT Televizyonunda canlı yayınlanan "Gün İzi" programına katıldı. (24 Şubat 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin, Birgün Gazetesinde yer alan, yapıların deprem güvenliği hakkında açıklaması. (25 Şubat 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin koruma altındaki doğal alanların yapılaşmaya açılması ile ilgili Sözcü Gazetesinde yer alan açıklaması. (22 Mart 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin, koruma altındaki alanların yapılaşmaya açılmasıyla ilgili Halk TV'de yer alan açıklaması (23 Mart 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin, koruma altındaki alanların yapılaşmaya açılmasıyla ilgili Fox TV'de yer alan açıklaması (24 Mart 2020)**



**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin, koruma altındaki alanların yapılaşmaya açılmasıyla ilgili Yeni Çağ, Milli Gazete, T24 gazetelerinde yer alan açıklaması**

# **Etkinlik ve çeşitli Toplantılarda Yapılan Konuşmalar**



# Etkinlik ve Çeşitli Toplantılarda Yapılan Konuşmalar

## Beton İzmir 2018 Fuarı

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

25 Nisan 2018

Sayın Müsteş Prof. Dr Mustafa Öztürk, Türkiye Hazır Beton Birliği'nin Sayın Başkan ve Yönetim Kurulu üyeleri, Kurum ve Kuruluşların Başkan ve Yöneticileri

Değerli Konuklar,

Sizleri, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına saygıyla selamlıyorum. İnşaat ve hazır beton sektörlerinin bileşenlerini bir araya getiren ve 4 gün sürecek olan bu büyük organizasyonun, başarıyla gerçekleşmesini diliyorum. Hazır Beton Birliğinin bugüne kadar düzenlemiş olduğu etkinlikler gibi Beton 2018'inde başarılı geçeceğine inanıyorum.

Topraklarımızın büyük bir kısmı deprem tehlikesi altında bulunuyor. Nüfusumuzun %70'i, büyük sanayi kuruluşlarımızın ise %75'i bu tehlike alanları içinde yer alıyor. Yıllardır yapı stokumuzun deprem güvenli olmadığını ifade ediyoruz. Bu nedenle, yaşadığımız depremler, deprem büyüklüğü ile orantılı olmayan can ve mal kayıplarına yol açıyor. Bugün ülkemizde, yeterli ölçüde mühendislik hizmeti görmeyen, kaçak ve denetimsiz olarak üretilen yapı stokunun sayısı oldukça fazladır. Yapı üretim sürecinde, yer seçim kararlarından proje üretimine, malzeme seçiminden yapı denetimine kadar gerekli olan mühendislik kurallarına bugün bile uyulmuyor. Oysa yapı üretim sürecinde olması gereken her uygulamanın mühendislik bilgisi ve bilimi doğrultusunda yapılması gerekiyor.

Ayrıca, deprem tehlikesi bir yana, kaynaklarımızın sürdürülebilir bir anlayış doğrultusunda kullanılması gerekiyor. Bu bağlamda ülkemize çok geç gelen hazır beton kullanımı ve teknolojileri, yapıların uzun ömürlü olması bakımından büyük bir öneme sahiptir. Deprem konusu başta olmak üzere, yapıya gelen tüm kuvvet ve yüklere karşı dayanıklı, kaliteli, proje değerlerine ve standartlara uygun bir betonun üretilmesi ve kullanılması, İnşaat Mühendisleri Odası'nın her zaman gündeminde yer almıştır. Odamız ilk defa 1989 yılında İstanbul'da Ulusal Beton Kongresini düzenlemiş, bugüne kadar 9 Beton Kongresi gerçekleştirmiştir. 9. Ulusal Beton Kongresini 2015 yılında İstanbul Şubemiz ile Antalya Şubemiz birlikte Antalya'da düzenlemişlerdir. 10. Beton Kongresini ise İstanbul Şubemiz ile Bursa Şubemiz birlikte 2019 yılında Bursa'da yapacaklardır.

Sayın Katılımcılar,

Güvenli ve sağlıklı bir çevrede yaşamayı sağlamak, biz inşaat mühendislerinin temel amaçları arasında yer almaktadır. Yapılarımızın güvenli olması, sadece üretilen yapı ile sınırlı değildir. Üretimlerimizin çevre şartlarını dikkate alarak üretilmesi ve sürdürülebilir olması da bir o kadar önemlidir. Bugün kullandığımız kaynakların sadece bugüne ait olmadığını, gelecek

kuşakların da bunlara ihtiyaçları olacağını unutmamak gerekir. Günümüz koşullarında sürdürülebilir gelişmenin sağlanması giderek büyük önem kazanıyor. Tüketim toplumunun bir sonucu olarak kentleşmenin hızlı bir şekilde gerçekleşmesi, yıkım ve yapım işlerinin aşırı ölçekte artmasına neden oluyor. İnşaat sektörü günümüzde en çok malzeme tüketen sektörlerin başında yer geliyor. İnşaat sektöründe özellikle konut üretiminde görülen artış, kullanılacak yapı malzemelerinin teknik yönden üstün niteliklere sahip olması gibi bir gerekliliği de ortaya koyuyor. Özellikle günümüzde yaşanan fosil enerji kaynaklarının hızlı tüketimi, sera gazının sebep olduğu hava kirliliği, enerji kullanım miktarının en aza indirilme çabası, üretilen malzemelerin doğru ve yerinde kullanılmaması gibi nedenler, beton üretiminin sürdürülebilir olması gibi bir zorunluluğu gündeme getiriyor. Bu nedenle araştırma ve geliştirme çabaları giderek hız kazanıyor.

Son yıllarda ülkemizde çevre bilincinde önemli bir artış olduğunu, insanların kentlerine, doğalarına, yaşam alanlarına daha fazla sahip çıktıklarını görüyoruz. Bununla birlikte uluslararası alanda da çevresel politikalarla ilgili önemli tartışmalar yürütülüyor. 2017 yılında üretilen 110 milyon metreküpten fazla hazır beton üretimi bu sektörü çok daha anlamlı bir hale getiriyor. Ayrıca, günümüzde en çok kullanılan hazır beton malzemesi, biz meslek insanlarının ve Oda'mızın en temel ilgi alanlarından birini oluşturuyor.

Değerli katılımcılar,

Son yıllarda tamamlanan veya devam eden büyük tüneller, köprüler ve benzeri mega projeler çeşitli yönleriyle kamuoyunun gündemine geliyor. Bu stratejik öneme sahip yapılar, en az 100 yıllık bir servis ömrüne sahip olacak biçimde tasarlanırlar. Sürdürülebilir yapılaşma kapsamında, söz konusu önemli mühendislik yapıları için uzun hizmet ömrü seçimindeki en önemli amaç, zamanla bakım ve onarım masraflarındaki artışın azaltılmasıdır. Bu nedenle, bu tür projelerdeki stratejik hedef, klasik betondaki gibi sadece dayanım olmayıp üstün dayanıklılık (durabilite) koşulunun sağlanmasıdır. Ayrıca, Hazır Beton Birliği'nin eğitim, sürdürülebilirlik, çevre, iş sağlığı ve güvenliği konularında yapmış oldukları çalışmaları da oldukça değerli buluyoruz.

Öte yandan çimento ve beton üretiminde dünyada ön sıralarda yer almamıza rağmen; geniş açıklıklı asma köprüler, büyük ölçekli delme tüneller ve batırma tüp tünelleri büyük ölçüde yabancı firmaların teknoloji, bilgi birikimleri ve deneyimleriyle gerçekleşiyor. Yurt dışı müteahhitlik hizmetlerinde, yüksek yapıların projelendirilmesinde ve inşaatında iyi bir konuma erişmemize karşın, teknoloji gerektiren yatırım ve uygulamalarda arzulanan yerde değiliz. Yine, bilim ve teknoloji üretiminde sorunlarımız var. Birçok ülkenin bazı şirketlerinin Ar-Ge'ye harcamış oldukları para; bizim, kamu sektörü, özel sektör ve üniversitelerin Ar-Ge için yapmış oldukları toplam harcamalardan çok daha fazladır. Oysa katma değeri yüksek projeler gerçekleştirmenin ve özgün ürünler üretmenin önem taşıdığı bir dünya da yaşıyoruz.

Öncelikle üniversitemiz bilim üretmelidir, özellikle öğretim kadrosu yetersiz, laboratuvarı olmayan, fiziki şartları sorunlu inşaat mühendisliği öğrenimi yapan okulların açılmasından vaz geçilmelidir. Bir kaç yıldır inşaat mühendisi yetiştiren okullara 12 bin mertebesinde öğrenci alınmaktadır. 10 yıl sonra, bugünkü sayımız kadar inşaat mühendisi aramıza katılmış olacak. Bugün birçok ülke de 1300 kişiye bir inşaat mühendisi (1/1300) düşmesine rağmen biz de, 650 kişiye bir inşaat mühendisi (1/650) düşmektedir. Yeterli öğrenime sahip olmayan diplomalı işsiz mühendis yetiştirmekten vaz geçilmelidir.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak meslektaşlarımızın okul sonrası öğrenimlerini önemsiyoruz. Yaşam boyu eğitime önem veriyoruz. Mesleğimizi ilgilendiren her konuda meslek içi eğitim seminerleri, kursları, kongre, konferans ve sempozyumlar düzenliyoruz. Kaliteli bir mühendislik hizmeti üretimi için diploma almanın ön şart olduğunu, temel şartın ise hayat boyu öğrenimin yanında belgelendirme sistemi olduğunu sürekli olarak tekrar ediyoruz. Bu nedendir ki THBB nin "Kalite Güvence Sistemini", "Kalite Güvence Sistemi Çevre Belgesini", Kalite Güvence Sistemi İş Sağlığı ve Güvenliği Belgesini" önemsiyoruz.

İnşaat Mühendisleri Odası, inşaat sektörünün gelişmesi, doğru ve bilimsel bilgiye dayalı bir hizmet üretimi için kurum ve kuruluşlar arası işbirliğine büyük önem vermektedir. Bu kuruluş-

lardan biri de Türkiye Hazır Beton Birliği'dir. Bugüne kadar yapmış olduğumuz işbirliği, inşaat sektörünün gelişmesine ve meslek insanlarının bilgi ve birikimlerinin artmasını sağlamıştır. Odamız tarafından gerçekleştirilen Yapılarda Kimyasal Katkılar Sempozyumu, Ulusal Beton Kongresi ve Hazır Beton Birliği tarafından düzenlenen Fuarlar başta olmak üzere, birçok ulusal ve uluslararası etkinliğe birlikte güç vermişlerdir.

Ülkemiz inşaat sektörünün içinde bulunduğu sıkıntılı durumda, Beton 2018 Fuarı'nın sektör bileşenleri için yararlı olmasını diliyoruz. Bu Fuar'ın gerçekleşmesini sağlayan başta sayın başkan Yavuz Işık olmak üzere tüm yönetim kurulu üyelerini kutluyorum. Ayrıca, bizimle her zaman işbirliği yapmaya istekli olan ve bir meslektaş olarak odamıza bilgi ve becerisiyle katkı sağlayan Hazır Beton Birliği Genel Sekreter Yardımcısı Aslı Özbora Tarhan'ın şahsında, tüm emeği geçenlere çok teşekkür ediyoruz.

## Kıyı ve Deniz Mühendisliği Çalıştayı (Balıkesir)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

4 Mayıs 2018

Kıyı ve Deniz Mühendisliği İnşaat Mühendisliğinin bir alanıdır.

Odamız, kıyı yapılarının doğru planlanmasına, planların güncel ve bilimsel yöntemlerle tasarlanıp uygulanmasına büyük bir önem veriyor. Ayrıca, kıyıların ekolojik ve doğal dengelerinin korunması gerekiyor.

İklim değişikliklerinin kıyılara olan etkilerinin araştırılarak bütünlüklü bir kıyı alanları yönetiminin oluşturulması önceliklerimiz arasında yer alıyor.

Deniz ve kıyılarımıza yönelik yapılan çalışmalar, deniz ulaşımı ve deniz ticaretinin gelişmesine de katkı yapıyor.

Yine yaşam alanlarımıza ve yaşam çevremize zarar veren su baskınları konusu da kıyı mühendisliğinin çalışma alanları içinde yer alıyor. Son yıllarda ülkemizin birçok yerinde yapılan HES'ler dere yataklarını sorunlu hale getirmiştir. Oysa kıyılar, ekonomik özellikleri ve canlı yaşamına olan etkileri nedeniyle her zaman insanın ve insanlığın ilgi alanı içerisinde yer almıştır.

Kıyılar, insan ilişkisi bakımından ve yaşam alanlarının seçilmesinde her zaman bir mücadele alanı olarak şekillenmiştir. Tarihsel süreçlere baktığımızda; kara, kıyı, su ve insan ilişkisi her koşulda korunmaya çalışılmıştır. Son yıllarda kıyıların varlığını sadece ticari bir varlık olarak gören çevreler çoğalmaya başladı. Bu çevreyle kıyıların korunmasını sağlamaya çalışan çevreler arasında sürekli bir çatışma var.

Özellikle 1980 sonrası uygulanan neo-liberal ekonomik politikalar, kıyı alanlarımızı çok uluslu şirketlerin ilgi odağı haline getirmiştir. Kıyılarımıza karadan bakan bir anlayış hakim olmaya başlamıştır. Oysa kıyılarımıza daha çok denizden bakmak gerekiyor. Aynı zamanda kıyıları denizden kullanan birçok paydaşın olduğunu unutmamak gerekiyor.

Bugün kıyı yönetiminin bilimsel verilerle birlikte değerlendirilerek bütünlüklü ülke ve kent planlarıyla birlikte ele alınması zorunlu bir hale gelmiştir. Ne yazık ki ülkemizde bugüne kadar çıkarılan yasalar; kıyılarımızı koruma ve kullanma ilişkisini sağlıklı bir şekilde oluşturamamıştır. Kaçak, çarpık ve aşırı yoğun bir yapılaşmanın önü çoğu kez bilinçli olarak açık tutulmuştur. Her alanda olduğu gibi kıyı yönetimi alanında da çıkarılan yasa ve yönetmelikler, var olan yapıları yasallaştırmak için kullanılmıştır.

Bugün kıyı kentlerimizde yaşayan nüfus yoğunluğu toplam nüfusumuzun yarısını oluşturmaktadır.

Gelişmiş ülkelerde kıyı ile yaşam alanları arasında engelsiz bir ilişki vardır. Bizim kentlerimizde başta İstanbul olmak üzere kıyı ile yaşam alanları arasında ne yazık ki aşılmaz duvarlar vardır.

İnsanla kent arasındaki ilişki koparılmıştır.

İnsanı araç yapan bir yapılaşma düzeni yerine insanı tüm yaşam alanları ile buluşturan ve insanı yaşam alanlarının odak noktasına koyan bir düzenin olması gerekiyor. Kent ve kıyı yaşantısının amacı, insanı odak noktası yapmaktır.

Ülkemizde kıyı alanlarında farklı kurum ve kuruluşların sorumlulukları var. Bu sorumluluklar çakışıyor. Bu durum, planlama kararlarının bütünlüğü açısından önemli sorunları da birlikte getiriyor.

Bugünlerde İmar Barışı adı altında TBMM'de görüşülen, aslında bir "İmar Affı" olan yasa tasarısı, tüm yapılara istisna olmadan af getiriyor. Bu aftan kıyı alanlarında bulunan tüm kaçak yapılar da nasibini alacaktır. Açıkçası yasalara uyan yurttaş, yasalara uymayan yurttaş karşısında bir kez daha cezalandırılmış olacaktır.

İşini doğru yapan İnşaat Mühendisleri ve Mimarlar bir kez daha cezalandırılmış olacaklardır. Güvenli yapı, sağlıklı bir çevre, yararlanılabilir kıyı alanları diye yüksek sesle konuşan mühendis ve mimarlar, haksız kazanç ve haksız rekabet karşısında bir kez daha kaybedeceklerdir.

Bu anlayış, bu ve benzeri aflar mühendislik bilimi ve bilgisinin uygulanmasında yeni etik ve ahlak problemleri yaratacaktır.

Kentlerimizin tarihsel, arkeolojik ve doğal kimliğini geliştirmek planlama ilkelerinin asıl amacı olmalıdır.

Edremit Körfezi ve tüm Ege Denizi kıyıları da bu amaca uygun bir şekilde korunmalıdır. Oysa Körfez kıyıları da tüm olumsuzluklardan kendisine düşen payı almıştır.

Kent yaşamıyla bütünleşmesi gereken liman ve iskeleler; eğlence ve alışveriş yoğunluk artıran kullanımlara açılmıştır. Ayrıca tüm kıyıları bir yandan yoğun bir şekilde yapılaşmaya açıyoruz, diğer yandan da denizi doldurarak yeni boş alanlar yaratıyoruz.

Planlama anlayışı bütünüyle katılımcı bir anlayışla yapılmaktan oldukça uzaktır. Çoğu zaman merkezi yapı yerel yönetimleri de dışlayarak tek taraflı olarak kararlar almaktadır.

Sonuç olarak gerek bugüne kadar düzenlemiş olduğumuz çalıştay ve sempozyumlar, gerekse bugün burada düzenlediğimiz çalıştay ve Adana'da düzenleyeceğimiz Kıyı ve Deniz Sempozyumu; yeni bir farkındalığın oluşmasına katkı sağlayacaktır.

Kıyılarımızın korunması için bizimle işbirliği yapan tüm kurum ve kuruluşları kutluyorum, teşekkür ediyorum.

Mühendislik yapıları olan Kıyı ve Deniz Yapıları aynı zamanda güvenli olmak zorundadır. Bu yapıların; yer seçim kararlarına, projelendirilmesine, projelerin denetlenmesine, inşaat yapım sürecinin projelerine uygun olarak yapılmasına özen gösterilmesi gerekiyor. Bu anlayışın sürdürülebilir olması aynı zamanda mühendislik bilimine de önemli ölçüde katkı yapacaktır.

Gerek kıyı yapılarımızın doğru ve tüm bilimsel veriler kullanılarak planlanması, gerekse kıyıların doğal ve ekolojik değerlerinin korunarak yeni sorun alanlarının yaratılmaması geleceğimiz açısından büyük bir önem taşıyor.

Sürdürülebilir bir planlama, sürdürülebilir sosyal bir çevrenin oluşturulması, bu çalıştayımızın ana halkasını oluşturuyor.

Başta Yalçın Yüksel hocamız olmak üzere Balıkesir Şubemizin değerli başkan ve yöneticilerine, bilgilerini bizlerle paylaşan değerli katılımcılara ve Belediyelerimize İnşaat Mühendisleri Odası adına çok teşekkür ediyorum.

## Prof. Dr. Feyza Çinicioğlu Onuruna Teoriden Uygulamaya Geoteknik Mühendisliği Sempozyumu

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe**

10 Mayıs 2018

Bugün burada bizleri bir araya getiren Sayın Feyza Çinicioğlu başta olmak üzere tüm katılımcıları saygıyla selamlıyorum.

İnşaat Mühendisleri Odası 46. Dönem Yönetim Kurulu olarak bildiklerini meslektaşlarımızla paylaşanlara ve emek verenlere karşı her zaman büyük bir saygı içinde olduk. Bundan sonra da bu saygı devam edecektir. Sayın Prof. Dr. Feyza Çinicioğlu da bu saygıyı hak edenlerin başında gelmektedir. Sayın Çinicioğlu, emekli olmakla bilim dünyasından ve meslektaşlarımıza bildiklerini aktarmaktan uzak durmayacaktır. Yine, düzenleyeceğimiz sempozyumlarda, kurslarda, seminerlerde Odamızın kurul ve komisyonlarda bizlerle birlikte olacaktır.

Bilim, bilgi temeline bağlı olarak gündemimize giren bir gerçekler topluluğudur. Bilim ve bilgi insanların istenilen bir düzeyde bilimsel araştırmalar yapabilmeleri için güvene ve dürüstlüğe dayalı değerleri korumaları son derece önemlidir. Sayın Çinicioğlu bu değerleri koruyan bir bilim insanıdır.

Bilimsel araştırmalara katılanların her zaman ayrıcalıksız olarak araştırmaların yürütülmesinde en yüksek mesleki standartlara sahip olmaları gerekir. Araştırma yapılıp bulgular analiz edilirken öngörülenler ve karşılaşılan sonuçlar üzerinde özeleştiriyile, dürüstlük ve açıklıkla konuya yaklaşması gerekir. Ayrıca aynı konular üzerinde araştırma yapanlara karşı da içtenlikli bir yaklaşımla destek olmak, onları heveslendirmek, özendirmek gerekir. Her iki durumda da genç araştırmacılara karşı verdiğiniz önem bu sempozyumla taçlandırılmıştır. Bilime ve bilgiye verdiğiniz önem, mesleğimize ve inşaat mühendisliği öğrenimine yapmış olduğunuz hizmetler bugün bizleri bu alanda toplamıştır.

Sayın katılımcılar,

İnşaat mühendisliği alanının anabilim dallarından biri olan Geoteknik Mühendisliği bundan 30-40 yıl önce Zemin Mekaniği ve Temel İnşaatı adıyla mühendislik öğretim sistemi içerisinde yer alıyordu.

Bilinmesi gerekir ki her yapı temelleri aracılığı ile zemine aktarılır. Ancak zemine aktarılan yüklerin güvenli bir şekilde taşınması ve zeminde oluşabilecek oturmaların kabul edilebilir sınırlar içinde olması gerekiyor. Bu nedenle her yapı temelini oturacağı zemin için farklı ve yeterli ölçüde bir zemin etüdünün yapılması gerekiyor. Ayrıca yapı-zemin etkileşiminden kaynaklanabilecek sorunlar ve bu sorunların çözüm yollarını ortaya koymak bugün Geoteknik Bilim Dalı olarak inşaat mühendisliğinin yetki alanı içinde yer almaktadır.

Bu alanı geliştiren, uygulamaya girmesini sağlayan, sempozyumun başlığında olduğu gibi "Teoriden Uygulamaya Geoteknik Mühendisliği'nin" ülkemizdeki öncülerinden biri olarak bilim dünyası içinde kendisine düşen payı almıştır,

Sayın Çinicioğlu,

Sayın katılımcılar,

Her türlü yapının zeminle ilişkisi mutlaka vardır. Okul, hastane, konut, baraj, çeşitli su yapıları, liman, karayolu, demiryolu, köprü, havalimanı, tünel inşaatı ve metro olmak üzere insanların doğal ihtiyaçlarını karşılamak için üretmiş olduğu her türlü mühendislik yapısı ya zemine oturuyor ya da zeminin içinde bulunuyor.

Üst yapı ne kadar doğru projelendirilip yapılırsa yapılsın zeminle ilgili yeterli bir bilgiye sahip değilsek yapının temeline veya zemin içine gömülü yapılara gelecek toprak basıncını doğru bir şekilde hesaplayamazsak üst yapının güvenli olması düşünülemez.

Sayın Çinicioğlu adına düzenlenen bu sempozyum nedeniyle, dünyada ilk kez Modern Zemin Mekaniğinin kurucusu olan ve uzun süre ülkemizde çalışan Terzaghi'yi de saygıyla anıyorum.

Yine, Terzaghi'nin ülkemizde çalışmasını ve hayatını yazan sayın Kemal Özüdoğru'yu da saygıyla anıyorum.

Açıklıkla ifade etmem gerekir ki 17 Ağustos 1999 Depremleri zemin konusunu çok fazla ölçüde gündeme getirmiştir. Sanki depremi bilmek depremden korunmayla eş değer olarak görülmüştür. Güvenli yapı üretimi bir takım çevreler tarafından fay hatlarının bilinmesine indirgenmiştir. Mühendislik bilimi ve bilgisi büyük ölçüde rant çevreleri tarafından kullanılmıştır. Oysa fay hatlarının bilinmesi güvenli yapı üretilmesinin karşılığı değildir. Bugün henüz uygulamaya girmemiş olan "Bina Deprem Yönetmeliğine" göre hiç değildir.

Bir daha altını çizmem gerekir ki geoteknik mühendisinin geoteknikle ilgili tasarımları doğru yapabilmesi için mekanik, statik, mukavemet ve hidrolik bilim dallarının temel ilkelerini iyi bilmesi gerekiyor.

Ayrıca geoteknik mühendislerinin bu bilgileri zemin mekaniği ve temel mühendisliğine uygulayabilme yeteneklerinin gelişkin olması gerekiyor.

Sayın Çinicioğlu, yıllardır birlikte yapmış olduğumuz çalışmalarla, geoteknik mühendislik bilgilerinin inşaat mühendislerinin profesyonelleri tarafından doğru kullanılması için mücadele etmiştir.

Bakanlığın ve YÖK'ün yanlış uygulamalarına karşı çıkmıştır.

Odamızın kurul ve komisyonlarında yer alarak geoteknik mühendisliğinin bilgiye ve uzmanlığına dayalı olarak yapılmasının ısrarlı savunucularından olmuştur.

Bir geoteknik mühendisinin ortak çalışmaları organize etmesi ve yönetmesi, arazi laboratuvar çalışmalarından sağlanan verilerin değerlendirilmesi, yapılacak projelerin gerektirdiği tasarım parametrelerini belirleyerek geoteknikle ilgili değerlendirme ve öneride bulunması, yapılan projelerin uygulanması aşamasında gerekli olan denetimleri yapması gerekiyor.

Ülkemizin deprem tehlikesi altında bulunması geoteknik mühendisliğinin önemini bir kat daha artırıyor.

Böylesi bir bilgiyi bilinçli bir şekilde bizlerle paylaşan, her zaman naifliğini yitirmeden kararlı bir şekilde düşüncelerini ifade eden sayın Prof. Dr. Feyza Çinicioğlu'na teşekkür ediyoruz.

Eminim ki bundan sonraki dönemde de Odamıza taşıdığı sıcak ilişkiyi sürdürecektir. Kendisiyle çalışmak Yönetim Kurulumuz için büyük bir onurdur.

Sağlıklı uzun bir yaşam diliyoruz.

Goethe diyor ki "İnsan bir şeyi sevmeden anlayamaz." Bu tanım felsefeci Spinoza'nın "İnsan için en değerli olan şey yine insandır" sözüyle birleşiyor.

Bu iki tanım birleşince meslektaşlarının gözü ve gönlünde sayın Prof. Dr. Feyza Çinicioğlu şekilleniyor.

Sayın hocam, sağlıklı yaşayın, uzun yaşayın, Odamızın İnşaat Mühendislerinin ve bilim dünyasının size bundan sonra da fazlaca ihtiyacı var.

## İMO 46. Dönem 1. Danışma Kurulu

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

12 Mayıs 2018



Danışma kurulumuzun sayın üyeleri, sevgili meslektaşlarım; tümünüzü saygıyla sevgiyle selamlıyorum.

46.dönemin yönetmeliğimiz gereği ilk danışma kurulu toplantısını yapıyoruz. Geçen hafta Birliğimizin danışma kurulu toplantısı vardı, yine bu salondaydık. Bugünse odamızın, TMMOB'ye bağlı 24 odadan birisi, en büyük odalardan birisi üye sayısı bakımından olan İnşaat Mühendisleri Odasının Danışma

Kurulunu yapıyoruz.

Cumhuriyet tarihimizin önemli seçimlerinden birisini de 24 Haziran'da yapacağız. Ülkemizin gündemi oldukça yoğun; bir yandan tek adam rejimini 24 Haziran'da oylayacağız, bir yandan da 600 kişiden oluşacak olan parlamento seçimini yapacağız. Oysa bu seçimlerin 2019 yılında yapılması gerekiyordu. Bugün baskın bir seçimle karşı karşıya olduğumuz açık. Ekonomiye, sosyal hayatın karışıklığına, gelir dağılımındaki adaletsizliğe, iç ve dış borçlara, cari açığın giderek artmasına, dövizdeki durdurulamayan tırmanışa, işsizliğin giderek artmasına, yükselen enflasyona, faizlerin yükselmesine baktığımızda değerli meslektaşlarım, orman yanıyor.

Son günlerde tahmin ediyorum ki, buradaki tüm arkadaşlarımızın internette sıkça rastladıkları bir öykü var. Aslan geyik tilki ve horoz yan yana koşarak ormanı terk ediyorlar. Aslan geyiğe, tilki horoza bakıyor. Orman yandığı için, yangından kaçıp canlarını kurtarmaya çalışıyorlar. Aslan geyiğe diyor ki, seni yiyeceğim, ama canımı kurtarmam lazım. Tilki de horoza aynı şeyi söylüyor. Ne yazık ki bugün ülkemiz neresinden bakarsak bakalım bir yangına dönmüş durumda. Ülkemizin içerisi yanıyor, dışarısı yanıyor. Binlerce kilometre uzaktan gelip, Ortadoğu'yu özellikle de İslam ülkelerini dizayn ediyorlar. Neredeyse bölgemiz birinci dünya savaşının koşullarını yaşıyor. Ülkemizin içinde ciddi sorunlar var.

16 yıldır ülkemizi yöneten iktidar partisi bir manifesto yayınlıyor gelecekle ilgili, yani öngörüler ortaya koyuyor. Ülkemizin bu anlayışla şahlanacağı ifade ediliyor. "Cari açık, faizler, enflasyon düşürülecek" deniyor. Peki, neden düşürmediniz? "Yeni fabrikalar açılacak" deniyor. Öyleyse kısa bir süre önce var olan şeker fabrikalarını niye sattınız? "Vergi yükü adil hale getirilecek" deniyor. Peki, bugüne kadar neredeydiniz? "Kentsel dönüşüm devam edecek" deniyor. Yapılan dönüşümü beğenmediniz, peki nasıl yapacaksınız yeni kentsel dönüşümü? Ekonomik büyüme hızlanacak" diyorsunuz, "gelir grupları arasında oluşan makas kapanacak" diyorsunuz. Peki, niye kapatmadınız?

Sayın Başbakan gayrimenkul sektörüne yönelik yeni bir kampanya hazırladıklarını söylüyor. İnşaat sektörünün tekrar canlanacağını ve şahlanacağını söylüyor. Yıllardır söylüyoruz, 2 milyon konut fazlası var bu ülkede. İnşaat yaptıkça üretimi bir tarafa bıraktınız, fabrikaları sattınız veyahut kapattınız. İnşaatla kalkınan ve gelişen bir ülke de bugün dünyada yoktur, vazgeçin bu sevdadan.

Konut piyasasının neden durduğunu bir kez daha düşünün. Yapılanlar satılmıyor. Konut kredisi 1,66'ya çıktı. Kamu bankalarını yeniden zarara uğratmak çerçevesine konut kredi faizlerini düşürdüler. Peki, yeter mi? Ülkemizin nüfusunun yüzde 1'i, servetimizin yüzde 55'ine sahip. Nüfusumuzun yüzde 99'u yüzde 45'le idare ediyor. Burada bir gelir adaleti var mı? Hangi gelir adaletinden bahsediliyor?

Sayın meslektaşlarım, İstanbul ve Gazi Üniversitesi, Anadolu Üniversitesi parçalanıyor. Gerekçe, bu üniversitelerin fazla büyümüş olması. Bu üniversiteleri bu hale kim getirdi? Her yıl inşaat mühendisliği diploması veren okullara 12 bin mertebesinde öğrenci alınmasını biz mi yaptık? Bölmek isteyenler getirmede mi üniversiteleri bu duruma? Peki, tek çare bölmek mi? Çok acele alınan kararlar, ileride ciddi sorunlar ve pişmanlıklar yaratır. Bu her zaman böyle olmuştur. İlle de yeni üniversitelere ihtiyaç varsa, bunun yolu üniversiteleri parçalamak değildir. İhtiyaç duyulan alanda mevcut üniversitelerin öncülüğünde tematik üniversiteler kurulabilir. Genetik

kodları İstanbul Üniversitesi olan Cerrahpaşa bir başka üniversiteyle yaşayamaz, bölünerek yaşayamaz. Onun genetik kodları farklı. İstanbul Üniversitesi İktisat Fakültesi bir gelenektir. Onu alıp Beyazıt'tan çıkardığınızda, köklerinden koparırsınız. Bütün bunlar kapsamlı bir şekilde görüşülüp konuşulmadan, üniversitelerin kendileri bile tartışmadan parçalıyorsunuz, yeni üniversiteler yaratıyorsunuz. Geçmişte Hacettepe'nin gözetim ve denetiminde Ankara Üniversitesi kuruldu. ODTÜ'nün gözetim ve denetiminde Gaziantep Üniversitesi kuruldu. İTÜ'nün gözetim ve denetiminde Sakarya Üniversitesi kuruldu. Bu bütün dünyada böyledir.

Dün arkadaşlarımla sohbet ederken bir şey söylediler bana. Almanya'yla İngiltere birinci dünya savaşında birbirlerini yok etmeye çalışıyorlar. Tam da bu sırada iki ülke yetkilileri bir araya geliyorlar diyorlar ki, İngiltere'de Oxford ve Cambridge, Almanya'da Heidelberg ve Göttingen üniversiteleri; oldukça eski köklü üniversiteler. Her yer bombalanabilir, ama bu üniversiteler bombalanmayacak diye anlaşma yapıyorlar. Ey ülkemizi yönetenler, tarihten ders almayanlar, olumlu anlamda ders almayanlar bunun cezasını hem kendileri çekerler, hem çocuklarına çekirirler, hem de ülkelerine çektirirler. Stefan Hawking'in kitabından alınan bir yazı bu.

Sayın meslektaşlarım, bilim ve teknolojiye geri kalmışız, yaşam memnuniyetinde, iş kazaları ve işçi ölümlerinde, insani gelişmişlik sıralamasında, basın özgürlüğünde, uluslararası şeffaflık örgütüne göre yolsuzlukta, kadın ve genç işsizliğinde, küresel barış endeksinde, kadın erkek eşitsizliği ve kadın cinayetlerinde Avrupa ve dünya sıralamasında oldukça gerilerdeyiz. 20.Yüzyıl savaşlarında 65 milyon insan yaşamını yitirdi. Bugünkü dünyada özellikle 2000 yılından sonra Ortadoğu'da sürekli bir savaş var.

Değerli meslektaşlarım, Ortadoğu'da başı belaya girmeyen bir İslam ülkesi gösterebilir misiniz? Bölgemizde, bölgemizle ilgili olarak bölge devletleri yerine küresel büyük güçler karar veriyorlar. Bu kararlar Suriye'de olduğu gibi ülkemizi de olumsuz olarak etkiliyor. Sanayide gelişmiş olan ülkelere güçleri olan ülkeler bugünkü dünyada küresel güçlere karşı direnç göstermede zorlanırlar. Çünkü geri kalmış olan ülkelerin insanları kendisine sunulan tüketim araçlarının sadece müşteri olmasından çıkıp, bugünkü dünyada aynı zamanda onların ortağı durumuna gelmişlerdir. Yani insanlar tükettirilerek ortak edilmişlerdir küresel güçlerin üretimlerine. Günümüzde inanç ve ideoloji için değil, satış için örgütlenen kapitalist ekonomi, eski devlet politikasının yerini almıştır bugün. Temel sorun, bilimde teknikte sanayide sanatta ve entelektüel birikimde ileri olmaktır. Sanayileşme ve entelektüel birikimimiz, aynı zamanda yeni bir kişilik yaratacağının altını bir kez daha çizmek isterim. Bugün Avrupa'nın Rönesans'tan bu yana bilim tarihini bilen ve bilim tarihine güvenen bir konumu var. Ekonomik ve sosyal olarak da çalışanların bir statüsü var. Bugün dünyada ve bölgemizde kafa yapısı ikinci dünya savaşından kalma yöneticiler var. Bunlar bugün dünya politikasında söz sahibi olan yöneticilerdir.

Sayın meslektaşlarım, bugün her sabah dünyamızda üretilen sanat ve bilim insanlarıyla gözlerimizi açmıyoruz artık. Ortaçağ'ın engizisyon anlayışıyla uyanıyoruz. Bu durum endüstri 4'e rağmen Ortaçağ gericiliğini gözler önüne seriyor. Ülkemiz için tek stratejik seçenek, bilim mühendislik ve teknolojik yenilikte yetkin olmaktır. Bu yetkinliğin kullanılarak gelecek kuşaklara yaşanabilir bir dünya bırakmaktır. Dünyamızda sürdürülen rekabet üstünlüğü yarışı ve bu ortamda bilim, bilgi ve teknoloji üretimi belirleyici olmaktadır. Kimler ve hangi ülkeler bu üstünlüğe sahipse, onlar dünyamızda var olan gelir paylaşımında da oldukça fazla pay alıyorlar. Biz bu birikim ve yetkinliğe sahip olmadığımız sürece, ülkemiz için kabul edilebilir bir gelecek yoktur. Bu durum mühendislik alanında yetkinleşmeyi zorunlu kılmaktadır. Oysa teknikerlere dün çıkarılmış olan bir yasayla, teknikerlere mühendisin atması gereken imza yetkisi veriliyor. Her türlü kaçak ve mühendislik hizmeti görmeyen yapılara, barış adı altında af getiriliyor. Namuslu yurttaş her zaman olduğu gibi bir kez daha cezalandırılıyor. İşini düzgün yapan, işini doğru yapan mühendisler ve mimarlar da cezalandırılıyor. Onlar aynı zamanda haksız rekabetin kucağına bir kez daha itiliyor. Denetim işini doğru yapmaya çalışan denetim kuruluşları da cezalandırılıyor. Dünya bugün gelmiş olduğumuz nokta itibarıyla dünya yazılım programlarıyla yeni kodlama, yeni bir algoritma yaratırken biz nelerle uğraşıyoruz. Kaçak yapılarla ilgili olarak, deprem güvenliği mal sahibinin iki dudağına ve onun beyanının altına atacağı imzayla bu yapı deprem güvenliği sağlar diye yasa çıkarılıyor.

Değerli meslektaşlarım, mühendislik eğitiminin temel amacı nasıl tanımlanıyor? Öğrencilerin tasarım yeteneklerini geliştirmek ve bu tasarım sorunlarını çözebilecek birikimleri olmalıdır diyoruz. Soran, sorgulayan, nedenlerle sonuç arasında ilişki bağ kuran bir öğretim istiyoruz. Üniversitelerde özgür bir ortamın olmasını istiyoruz. Özgür bir ortam yoksa üniversitelerde bilim yeşermez, bilim üretilmez. Ülkemiz bugün en geri kalmış olan ülkelerden bile geridir. Bugünkü üniversite anlayışı, bugünkü düzen devam ettiği sürece var olan üniversitelerimiz, inşaat mühendisi yetiştiren fakülteler de dahil olmak üzere, yarın bugünden çok daha geriye düşeceklerdir.

Değerli meslektaşlarım, her olayın bir nedeni, her nedenin de bir sonucu olduğunu her zaman söylüyoruz. Olayları sadece sonuçlarıyla yorumlamanın yeterli olmadığını altını çiziyoruz sürekli olarak. İşte bu öngörüler çerçevesinde 46.dönem yönetim kurulumuz hazırlamış olduğu çalışma programıyla önünüze geldi.

Çok uzatmayacağım, biraz sonra sözleri sizlere bırakmak açısından kısaca neleri hazırladık, hangi anlayışla hazırladık? Onlardan da bahsederek sözlerimi tamamlamak istiyorum.

46.Dönem Yönetim Kurulumuza Genel Kurulumuzun vermiş olduğu görevler vardır. Bilinmesi gerekir ki, Yönetim Kurulumuz Genel Kurulumuzun kendisine vermiş olduğu görevleri sosyal anlamda, siyasal anlamda, ekonomik anlamda, mesleki anlamda yerine getirmeye büyük ölçüde çaba sarf edecektir. Meslek alanlarımıza yönelik ciddi olumsuzluklar vardır değerli meslektaşlarım, neresinden bakarsak bakalım elle tutulur bir yanımız kalmamıştır. Bu çerçevede açıktır ki, çok çalışmamız gerekiyor.

Ülke gündemi yoğun dedim, yurtsever, ilerici, toplumcu ve çağdaş bir anlayışa sahip inşaat mühendisleri olarak, olağanüstü hal rejiminin KHK'lerle yönetilen bu ülke insanlarının, ne olağanüstü hal rejimini hak ettiklerini, ne de parlamentonun devre dışı bırakılıp KHK'lerle yönetilmesini hak etmiyor. Olağanüstü hale son verilmelidir, KHK rejimine son verilmelidir. Bugünkü şartlarda yapılacak olan seçim adil değildir, demokratik değildir, özgürlükçü değildir. Sabahtan akşama kadar aynı radyolarda, aynı televizyonlarda, her gün elimize aldığımız gazetelerde aynı insanları görmekten bıktık. Kurumlaşma ve demokrasi anlamında ciddi sorunumuz var. Sadece demokratik merkezîyetçiliği düşünmüyor 46.Dönem Yönetim Kurulumuz, en az demokratik merkezîyetçilik kadar, demokratik katılımı düşünüyor. Siz yoksanız oda yok, bu nedenle olabildiğince geniş bir meslek kitlesini, geniş meslektaşlarımızı, inşaat mühendislerini, hakları ciddi ölçüde kaybolan geri alınan inşaat mühendislerini bu çalışmalarımız ve çabalarımız içerisine katmak durumundayız.

Açıktır ki, birbirinden bağımsız otonom yapılar, bir kurumun güçlenmesinde önemli bir engel olarak karşımıza zaman zaman çıkabilir. Ancak katılımcı ve paylaşımcı olmayan, merkezi bir yapı da güçlü ve etkili bir kurumun varlığının tartışılmasına neden olabilir. İşte biz 46.Dönem Yönetim Kurulu olarak, ne merkezi anlayışı tabandan çıkarmak, ne de katılımcı olma anlayışını yerlerde süründürmek noktasında olmayacağız. Bunların bir dengesini kurmaya çalışacağız. Bu anlayışla değerli arkadaşlarım, örgüt ve örgütlülük düzeyimizi yeniden gözden geçireceğiz.

Ülkemizin hiçbir yerinde temsilciliği olmayan il kalmayacak. 111 yerde olan temsilciliğimizin sayısını giderek artıracacağız. Temsilciliklerimizin bağlı olmuş oldukları şubeleri, bir kez daha gözden geçireceğiz. 50 kilometre yakınında olan bir temsilciliğimizin, 250 kilometre uzakta olan bir şubemize bağlı olmasını doğru bulmuyoruz. Bu çerçevede de örgüt yapımızı sizlerle birlikte gözden geçirmek durumundayız.

Mademki ciddi örgütlü bir yapıya ihtiyaç var, o zaman kendi öznel niyetlerimizden sıyrıлып, nesnel temellere bu ilişkileri oturtmak gerekiyor. Kentsel dönüşüm denilen bir ucube var. Yık-yak anlayışına dayalı inşaat sektörünü ayakta tutmaya çalışan bir anlayış var. Bu anlayış aynı zamanda mühendislik anlayışını da yok eden anlayış. Kentsel dönüşüme bir kez daha gerçekten bilimsel çerçevede, var olan yapıların sadece yıkılıp yeniden yapılması noktasında değil, bu yapıların güçlendirilerek geleceğe devredilmesi çerçevesinde bakacağız. İmar ve yapı denetimi konusunda ciddi sorunlarımız var. Sağlıklı, dayanıklı, güvenilir yapılar üretilebilecek, üretebilmek için ancak ve ancak bağımsız ve etkin bir yapı denetimine ihtiyaç var. Bunun oluş-

turulması için, denetim sisteminin mesleki yeterliliğe yetmez ve etik bir bakışa sahip olacak meslek insanlarına da ihtiyaç var.

Bu nedenle bugün esasen Antalya'da, yani 12 Mayıs tarihinde bir kurultay yapacaktık. Fakat seçim konusunun hızlı bir şekilde baskın bir anlayışla gündeme getirilmiş olmasından dolayı kurultayı erteledik, danışma kurulu yapıyoruz. Yönetim Kurulumuz Ekim ayı içerisinde iki gün veyahut üç gün sürecek, bütün mesleki sorunlarımızı kapsayacak, örgüt sorunlarımızı kapsayacak, öznel anlayışlarımızı nesnelleştirecek bir çerçevede bir kurultay yapacağız.

Kamu İhale Yasasında ciddi sorunlar var. İnsana havale edilen yasal düzenlemeler yapılıyor. Bu anlayış yıllardır devam etti, bugün de devam ediyor. Çevre şartları, kent yaşamı ve sürdürülebilir bir gelecek anlayışı dikkate alınmadan, her yer yapılaşmaya açılmıştır. İnşaat sektörüne dayalı bir ekonomik sistemin götürülme şansı yoktur. İşçi sağlığı ve iş güvenliği konusunda ciddi problemler vardır. 2017 yılında 2 binden fazla insanımızı toprağa gömdük, iş kazalarında işçi cinayetlerinde. Bunların üçte biri inşaat sektöründe ortaya çıkan cinayetlerdir.

Ayrıca inşaat yapım işlerinde değerli meslektaşlarım, iş güvenliği uzmanı olarak çalışan, çalışma hakkına sahip olan bir kimyagerin, bir ziraat mühendisinin herhangi bir köprüde işçi sağlığı veyahut iş güvenliği uzmanı olarak çalışmasını doğru bulmuyoruz. Buna bir kez daha şiddetle karşı çıkacağız. Şantiye mühendisliği konusu kısmen çözüldü; Çevre ve Şehircilik Bakanlığıyla yapmış olduğumuz çalışmalar noktasında. Ayrıca bir mahkemenin vermiş olduğu kararlar çerçevesinde.

Değerli arkadaşlarım, bir jeoloji mühendisinin şantiye şefliği yapmış olduğu üçüncü köprü'nün viyadüklerinde biliyorsunuz tabiiye çöktü üç kişi öldü. Bu nedenle her meslek grubunun kendi uzmanlık alanıyla ilgili olarak işçi sağlığı ve iş güvenliği uzmanı olarak çalışmasını savunmaya devam edeceğiz.

Ulaştırma politikalarında ciddi bir problem var. Artık her gün Ankara ulaşımı iyiydi, Ankara bile ciddi problem yaşamaya başladı. İstanbul zaten hayat durmuş, İzmir de oraya doğru gidiyor. Adana, Bursa gibi kentlerimiz artık yaşanmaz noktaya gelmiş. Bu nedenle İnşaat Mühendisleri Odası bugüne kadar ulaştırmayla ilgili yapmış olduğu çalıştay ve kongreleri yapmaya devam edecektir.

Referans belgesi konusu bizim olmazsa olmazlarımızdır, ama asıl konu yetkin mühendislik konusudur. Yetkin mühendisliği kurultayda, Antalya'da yapacağımız kurultayda yeniden onun yasasını ve yönetmeliğini hazırlayacağız. Hatırlar bazı arkadaşlarım, 1997 yılında "Mavi Kitapçık" olarak adlandırdığımız bir taslak var elimizde. Böylesi bir taslak hazırlayarak Meclisin içerisinde yatacağız. Ben genel kurulumuzda da söylemiştim, bunu başaracağımıza inanıyorum. Ama geçici bir çerçevede de olsa Referans Belgesi Yönetmeliğini bütün boyutlarıyla hayata geçirme çabası ve çalışması içerisinde olacağız.

Kaybolan mesleki haklarımızı yeniden kazanmak durumundayız değerli meslektaşlarım. Meslek içi eğitim konusu, mesleğimizin olmazsa olmazlarından. Bu noktada ciddi bir kurumsallaşma sağlandı. Bu kurumsallaşmayı daha da kalıcı bir hale getirerek, kendi kendine işleyen bir mekanizmaya dönüştürmek durumundayız. Bunun alt başlıkları var çalışma programımızda.

SİM ve İTB uygulamaları: Değerli arkadaşlarım, inşaat mühendisine artık ihtiyaç yok ki, SİM uygulamalarına bakılmıyor, SİM belgesine bakılmıyor, İTB belgesine bakılmıyor. Arkadaşlar, olmaz böyle bir şey. Ya bu hakları geri alacağız, ya diplomalarımızı Türkiye Büyük Millet Meclisinin veya Çevre ve Şehircilik Bakanlığının önünde yakacağız. Kamu yararının korunması ve güvenli yapı üretiminin sağlanması için, SİM İTB uygulamasıyla üyelerin mesleki faaliyetlerinin denetimi bir zorunluluktur. Mali disiplinin sağlanması gerekiyor. Bu çerçevede teşekkür ediyoruz geçmiş yönetim kurullarımıza. Merkezi ölçüde alınmış olan karar son derece doğrudur. Paran yoksa harcama diyoruz. Aynen aile bütçesi gibi, eğer parandan fazlasını harcarsan müflis bir tüccara dönüşürsün. Bu anlayışı 46.dönemde de sürdüreceğiz.

Üye aidatları: Değerli arkadaşlarım, bunu mutlaka çözmemiz lazım. Üyelerimizden oldukça fazla miktarda almamız gereken, üyeliğin en temel şartlarından birisidir aidiyet aidatı ödemek.

Ama bunu bugüne kadar yeterli ölçüde başaramadık. Şubelerimizin ve merkezi ölçekte sağlanan aidat ödemeleri son derece düşüktür. Açıktır ki, meslek odasıyla ilişkisi bilinçli olarak koparılan üye aidatını ödemekte de sıkıntı çeker. Bu aidatını ödeyebilmesi için ona yeni aidatlar kazandırmamız gerekiyor. Bu ülke yöneticilerinin bilinçli bir politikasıdır. Bu inşaat sektörünün müteahhitlerin eline teslim edilmesidir. Getirilen afta olduğu gibi, inşaat mühendisliğini ve mimarlık hizmetlerini de onların yapılmasını sağlamaktır. Bu noktada disiplinli olmaya devam edeceğiz.

Çalışma dönemimiz içerisinde değerli arkadaşlarım, yine bir dizi komisyonlarımız kurullarımız olacak. Çok fazla tekrar etmek istemiyorum. İşte afet hazırlık müdahale kurulu, bilirkişilik kurulu, geçmişten bu yana getirmiş olduğumuz kurullar çalışmalarını sürdürecektir. Sempozyum, kongre ve kurultay çalışmalarımız sürecektir. Kıyı mühendisliği sempozyumu, beton kongresi, deprem mühendisliği konferansı, köprüler ve viyadükler sempozyumu, su ve enerji yapılar sempozyumu, kentsel altyapı sempozyumu dört yılda bir yapılan sempozyumlardır. Bunların süreleri geldi, 2019 yılında yapılması gerekiyor. Ama 46.Dönem Yönetim Kurulumuzun bir not olarak çalışma programı taslağında düşmüş olduğu gibi, bazı kongreleri aynı zamanda birleştirerek teknik kongre şeklinde yapabilir miyiz noktasını danışma kurulu üyesi meslektaşlarımızın burada da bir kez daha tartışmalarını istiyoruz.

İki yılda bir yapılan kongrelerimiz var, sempozyumlarımız var. Bunlar bakir alanlar. Bu iki yılda yapılan kongrelerimizin ve sempozyumlarımızın, çelik yapılar, geoteknik, inşaat mühendisliği eğitimi, inşaat yönetimi kongresi, tarihi eserlerin güçlendirilmesi ve ulaştırma gibi konular iki yılda bir yapılması gereken kongrelerdir. Bu iki yıl içerisinde de yapılması gerektiğini düşünüyor mevcut yönetim kurulumuz. Kurultay ve çalıştaylar gündemimizde. Örgütlenme kurultayları yapacağız, mesleki ve teknik sorunlarla ilgili kurultay yapacağımızı söyledim, tarihi yapılarla ilgili çalıştay yapacağız, ulaştırma çalıştayını yapacağız, inşaat yönetimi çalıştayını yapacağız, yapı denetimi çalıştayını yapacağız.

Bir de ülkemizin bir deprem gerçeği var. Her yıl deprem yaşayan bir ilimizde, bölge şubeleriyle birlikte basın toplantıları düzenliyoruz, basın açıklamaları yapıyoruz. Bu yıl da seçeceğimiz bir ilde bu çalışmamızı sürdüreceğiz. Ayrıca merkezi düzeyde, şubelerin tek tek yapmış olmasını çok doğru bulmuyoruz. Çünkü ciddi bir şekilde eksik kalıyor. Merkezi ölçekte deprem ve inşaat mühendisliği, İnşaat Mühendisleri Odası noktasında spot olarak yayınlanacak yeni bir çalışma yapıp, bunu hayata geçirmek durumundayız.

Yayın politikamız aynen devam edecek değerli arkadaşlarım. Teknik Dergi, ülkemizde ve dünyada çok önemli bir yere oturdu. Bu yıl da bu çalışmalarımızı sürdüreceğiz. Ben eminim ki değerli meslektaşlarım, sizlerin de katkınızla şubelerimizin ve odamızın etrafında halkalanan değerli meslektaşlarımızla birlikte bu iki yılı, bütün sorunlara rağmen elini değil kafasını taşın altına koyan bütün meslektaşlarıyla birlikte çok iyi çalışmalar yapacağız.

Son olarak, adalet toplumsal barışın güvencesidir. Bu terazi şaşınca ülkemizde olduğu gibi, haklının yanında değil güçlünün yanında olunur. İnşaat Mühendisleri Odası haklının yanında olacak, güçlünün değil. Zulüm görenlerin sesi bastırılıyor. Bu nedenle zulüm görenlerin yanında taraf olacağız. Aynı zamanda insan olmanın da bir gereğidir bu noktada taraf olmak. İşkence yapılan, kimlerden ve kim olduğunu sormak yakışmaz. İşkence yapılanların yanında olacağız. Hiçbir dava insan canından daha değerli değildir. Tek bir çocuğun canına mal olmuş zafer, zafer değildir. Acıların sadece onu yaşayanlar için yakıcı olduğunu görerek davranacaktır 46.Dönem Yönetim Kurulumuz.

Tümünüzü saygıyla sevgiyle selamlıyorum, danışma kurulumuzun başarılı geçmesini diliyorum.

## Balkan Mühendislik Forumu (Soyfa)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

21 Mayıs 2018

Balkan Ülkeleri İnşaat Mühendislerini Türkiye İnşaat Mühendisleri adına saygıyla selamlıyorum.

Bu etkinliği düzenleyen Sayın Naçev ve arkadaşlarına teşekkür ediyorum.

Yerleşme ve tüketme alışkanlıklarımızın ortaya çıkardığı sorunlar aynı zamanda dünyanın ortak bir sorunu olarak karşımıza çıkıyor. Deprem, su baskınları, küresel ısınma, çevre kirliliği, giderek azalan yaşam alanları, kimliksiz ve güvensiz kentler günümüz sorunlarının önünde yer alıyor. Dünya nüfusunun yarıdan fazlası kentlerde yaşıyor. Özellikle gelişmekte olan ülkeler de kentlere doğru durdurulamayan bir akış var. Bu akış, inşaat mühendisliğinin temel sorunlarından biri olarak karşımıza çıkıyor.

İnşaat Mühendisliği; medeniyet kurucusu ve geliştiricisi olan bir mesleğin adıdır. Sadece inşaat mühendisliği mesleğini yapanları ve akademik alanda çalışanları değil, sokaktaki yurttaştan, en yüksek bürokrata kadar her insanı etkileyen bir meslektir. Yapıların sağlam ve sürdürülebilir olması insan yaşamının en önemli sorunlarından biridir. İnsan hangi toplumsal kesimde yer alırsa alsın, hangi meslek alanında bulunursa bulunsun, inşaat mühendislerinin bilgi ve birikimlerinin eseri olan yapılarda yaşıyorlar. Bu nedenle inşaat mühendisleri, insan yaşamının her anına dokunurlar. İnsanların ihtiyaç duyduğu her yapıyı farklı malzeme ve tasarımlarla bir araya getirip düşünceyi eyleme dönüştürüyorlar. Sadece yapan değil, yapılanları koruyan, gerektiği zaman onaran, güçlendiren ve geleceğe devreden bir anlayışa sahiptirler. Can ve mal güvenliğini sağlayan bir mesleğin insanı olmaları, inşaat mühendislerine büyük sorumluluk yüklüyor.

İnşaat mühendislerinin, mevcut sistemden kaynaklanan sorunların yanında mesleki standartlara, meslekle ilgili yönetmeliklere ve meslek etiğine uygun bir şekilde çalışmalarını zorunludur. Ayrıca bugün eğitim ve öğretim alan öğrencilerin gelecekte önemli görevler üstlenecekleri açıktır. Bu nedenle; sadece bugün hizmet üreten inşaat mühendislerinin değil, inşaat mühendisliği eğitiminin geleceğini de irdelemek gerekiyor.

Dünyanın herhangi bir yerindeki doğal ve Ekolojik değerlerin bozulması yerel düzeyde kalmıyor tüm insanlığı etkiliyor. Sürdürülebilir bir planlama ve sürdürülebilir bir sosyal çevrenin oluşturulması hizmet sürecimizin ana halkası olarak bizleri şekillendiriyor.

İnşaat mühendisliği kurucu mühendislik alanlarının başında gelmektedir. Bu bağlamda evrensel bir meslektir. Kendilerine emanet edilen dünyada, sürdürülebilir bir yaşam kalitesini artırmak amacıyla mesleki bir yetkinlik, etik bir anlayış ve geniş bir işbirliği içerisinde bir bilen olmak durumundadırlar.

Hizmet üretim sürecinde sadece bilimsel ve teknik gerekliliklerin yerine getirilmesi yeterli değildir. Hayatın genel akışı içerisinde doğaya ve yaşam alanlarına haksızca müdahale edenlere karşı sesimizi yükseltmek gerekiyor.

Bu nedenle, insanların can ve mal güvenliğinin sağlanması için en temel konu, iyi bir mühendislik eğitiminin yapılmasına ihtiyaç var. İnşaat mühendisliği diploması almış olmanın yeterli olmadığını bilerek, bilimsel ve teknolojik gelişmelere paralel olarak ortaya çıkan yeni gelişmeleri ve bilgileri öğrenmek gerekiyor. Başta meslek Odamız olmak üzere, sürekli hale gelen meslek içi eğitim seminerlerine ve kurslarına katılarak, öğrenmeği sürekliliği olan bir iş haline getirmek gerekiyor. Bu tür etkinliklere katılarak sertifika almanın iyi bir mühendislik hizmeti yapabilmemizin önemli bir aracı olarak görüyoruz.

İnşaat Sektörü ve Dünyamız

İnşaat sektörü; ülkemiz de ve dünya da çok büyük bir pazarı elinde bulunduruyor. Birçok sektör inşaatların yapım evresinden bitimine kadar inşaat sektöründen etkilenmektedir. İnşaat yapım sürecinde doğada var olan birçok kaynak azalmakta veya tükenmektedir. Yaşadığımız çevre

kirleniyor, yeni atıklar ortaya çıkıyor. Üstelik bilimsel ve teknik kurallara, mühendislik ilkelerine ve doğanın kendi yasalarına uygun olarak üretilmeyen yapılar yıkılarak yeni bir çevre sorunu yaratıyorlar. Bu nedenle yapılan tüm yapıların sürdürülebilir olması gerekir. Açıkçası, kentleri bir yaşam ve kültür mekanı olarak ele almak gerekiyor. Kentsel ve kırsal alanda kişi, toplum ve çevre sağlığı ile güvenliğinin korunması, sağlıklı ve güvenli yaşam çevrelerinin oluşturulması, kentte yaşayanların haklarına saygılı bir düzenin kurulması gerekiyor. Bunun için doğal, tarihi ve kültürel değerlerin korunup yaşatılması bir yana, bu değerlerin aynı zamanda geliştirilmesi gerekiyor. Ayrıca var olan kaynaklarla uyumlu olabilecek bir kentsel ve kırsal gelişmenin sağlanması, dikkate alınacak önemli bir konudur.

Bu amaçların gerçekleştirilmesi için uygulanabilir bir politikanın yanında planlama, bu planı hayata geçirecek programın yapılarak uygulanması gerekiyor. Ayrıca yapım, denetim ve kullanım evrelerinde inşaat mühendislerinin etkili bir şekilde görev almaları gerekiyor. Bir projenin sürdürülebilir olması için planlama, yapım ve yıkım aşamalarında düşük maliyetli, çevresel bilince uygun, sosyal ve çevresel konularla uyumlu olması gerekiyor. Yine yapım sürecinde sürdürülebilir olmanın ana konusu olarak maliyet, zaman ve kalitenin altını çizmek gerekir.

Sürdürülebilir yapım ve tasarım için kaynak tükenmesinin ve çevre bozulmasının azalarak sağlıklı bir yapılaşmanın oluşması temel hedefler arasında yer almaktadır. Dünya var oldukça tükenebilir kaynakları korumak, tüketilenleri de yeniden kullanılabilir bir hale getirmek gerekiyor.

#### Gelecek ve İnşaat Mühendisliği

Daha güvenli ve yaşanabilir yerleşim yerleri ve yapıların oluşturulması, özel olarak deprem, genel olarak ta afet risk yönetiminin temel amaçlarından. Ülkemiz ve birçok ülke deprem tehlikesi altında yaşıyor. Ülkemiz ve dünya ülkeleri deprem tehlikesinin yanında başka doğa olaylarıyla da karşı karşıya bulunuyor. Bir yandan doğanın kendisinden kaynaklanacak tehlikelere karşı önlem almak gerekirken, diğer yandan da insan eliyle yaratılmış olan tehlikelere karşı önlem almak gerekiyor. Köprüler, barajlar, enerji yapıları, içme ve kullanma su yapıları, parklar, metro, raylı sistemler, karayolları, konut ve bina yapıları, su altı yapıları ve bunun gibi yapılar inşaat mühendislerinin ilgi alanlarını oluşturuyor.

Bugün yapılan İnşaat Mühendisliği eğitimi, 20-30 yıl sonra ihtiyaçlara cevap verebilecek mühendislerin yetişmesini sağlamak durumundadır. Bu tartışma ve çalışmalar ülkemiz de de devam ediyor. Geleceğin mühendislerine hangi bilgilerin verileceğinden daha çok, inşaat mühendislerinin hangi bilgi, beceri yeteneklere sahip olmaları önem kazanmıştır

İnşaat mühendisliği hizmetlerini etkileyen etmenler var. Bu etmenler:

İnşaat Mühendisliğini etkileyen dış etkenler var: Nüfus artışı, kentleşme, küresel ısınma, karbon gazı salınımı, doğal kaynakların azalması, eşit olmayan bir yaşam, küresel düzenin yarattığı sorunlar.

İnşaat Mühendisliğini etkileyen teknolojik gelişmeler var: Bilgisayar programlarının ve bilgisayar teknolojisinin gelişmesi, yeni hesap yapma teknikleri, etkili tasarım ve yapım teknikleri, robotların gelişmesi

İnşaat Mühendisliği için yeni yaklaşımları dikkate almak; İnşaat mühendislerinin mühendislik dışında da görev üstlenmesi, mesleki sorumluluk bilinci, mesleki itibarının yükselmesi için çalışılması gerekiyor.

Sürdürülebilir bir dünya yaratmak ve yaşam kalitesini küresel ölçekte artırmak için toplum tarafından görevlendirilen inşaat mühendisleri; toplumun birer yetkilileri olarak etik bir şekilde topluma hizmet ederler. Geleceğin mühendisleri olarak sürekli öğrenirler. Problem çözme yetenekleri gelişmiştir. Konu ve olaylara karşı eleştirel bir bakışları vardır. Bütünleştirici bir sistemin yanında yer alırlar. Yaratıcı düşünceye sahip bir insan olarak takım çalışmasına yatkındırlar. İletişim becerileri de ileri düzeyde gelişmiş olmalıdır.

Temel eğitim bilginin kaynağıdır. Bu nedenle mühendisliğin kaynağı olan matematik, fizik, kimya, biyoloji, mekanik ve malzeme bilimlerine hakim olmak gerekiyor. Mühendiste bilginin

yanında becerisinin de gelişmiş olması gerekir. Bu beceri, uygulama stajı ile birlikte yapmış olduğu işlere bağlı olarak gelişir. Bu gelişme mühendisin etik duruşunu, mesleki derinliğini ortaya koyar. Dünyayı nasıl algılayıp, nasıl yorumladığı zamanla açığa çıkar. Mesleğe bağlılığı, merakı, titizliği, dürüstlüğü ve nesneliliği önem kazanır. Mühendisin edinmiş olduğu bilgi derinliği, becerisi ve mesleki davranış ilkelerine olan bağlılığı, gelecekteki zorlukları aşmasını ortaya koyar.

Bu kapsamda mühendislerin, mühendislik örgütlülüğü içindeki ve dışındaki etik davranış kurallarını, yolsuzlukla mücadelesini, yasal gereklilik ve etik beklentiler arasında bulunan farkları, mesleğin kamu sağlığını, kamu güvenliğini ve toplumun refahını her zaman önemsemek ve üstün tutmaları gerekiyor.

Sonuç Olarak,

Özellikle ülkemiz de mühendislere kazandırılacak bilgilerin teknik konulardan daha çok, meslekle ilgili sorunların kavranmış olması önem taşıyor. Konuların sadece teknik yönlerini gören ve ona göre davranan mühendislerin çalışmalarını yeterli bulmuyoruz. Konulara oldukça geniş bir açıdan bakmak gerekiyor. Mühendislerin insani ve sosyal yönlerinin ileri düzeyde gelişmiş olması bir zorunluluk haline gelmiştir. Toplumsal yaşam içerisinde bir aydın olma özelliği taşıyoruz. Bu nedenle savaşımlara, haksızlıklara, yolsuzluğa, eşitsizliğe ve sömürüye karşıyız.

Mühendislerin, inşaat mühendisliği mesleğinde teknik ve mesleki kazanımlarının gelişmesi için, Meslek Oda'larının yaşam boyu öğrenme felsefesine uygun olarak çalışma yapmalarının önemli olduğunu düşünüyoruz.

Mesleki norm ve standartların oluşumuna ve oluşturulmasına katkı yapıyoruz. Bu kapsamda kaynak tüketiminin azaltılmasına, kaynakların yeniden kullanımının sağlanmasına, yenilenebilir/dönüştürülebilir kaynak kullanımının artırılması ve sağlıklı bir çevrenin oluşturulmasına yardımcı oluyoruz.

Bir yapıyı tasarlarken, kullanılacak malzemenin tek kullanımlık olarak düşünülmemesi gerekiyor. Bu kapsamda daha iyi materyallere ve kullanıcılar için daha uzun ömürlü olacak malzemelerin seçilmesi gerekiyor.

Sürdürülebilirliğin en önemli noktası doğal çevrenin korunmasıdır. Sürdürülebilirlik konusu ele alınırken çevre korumayı sadece bununla sınırlı görmemek gerekiyor. Bu konuda doğa merkeze alınırken; sürdürülebilirlik gündeme geldiğinde toplumun sosyal ve ekonomik sorunlarının çözümünü de dikkate almak gerekiyor.

Doğal olayların veya teknolojiden kaynaklanan olayların afete dönüşmemesi için, yaşanan afetlerin ortaya çıkarmış olduğu sonuçlarla ilgili gerekli olan bilgileri inşaat mühendisleri ile birlikte geniş bir halk kitlesine anlatıyoruz.

Dinlediğiniz için teşekkür ediyorum, saygıları sunarım.

## Akdeniz Ülkeleri İnşaat Mühendisleri Birliği 'Mühendislik Eğitimi ve Bilimsel Araştırmanın Önemi' Konulu Konferans (Lübnan)

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe**

8 Eylül 2018

### **Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği İnşaat Mühendisleri Odası'nın İnşaat Mühendisliği Eğitimini İyileştirme Çalışmaları**

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) İnşaat Mühendisleri Odası (İMO) tarafından yürütülen İnşaat Mühendisliği Eğitimini İyileştirme Çalışmaları 2007 yılına dayanmaktadır. İMO 40. Dönem çalışma programında belirlenen, ülkemizdeki İnşaat Mühendisliği eğitim envanterinin çıkarılması, inşaat mühendisliğinde mevcut eğitim koşullarının ortaya konulması ve sorunların belirlenmesi, İnşaat Mühendisliği Bölümleri arasında eşgüdümün sağlanması, toplantıların düzenlenmesi, ihtiyaçların karşılanması ve öğrenci gereksinim ve sorunlarının belirlenmesi ve çözümlenmesi konularında yardımcı olmak görev tanımlarıyla İnşaat Mühendisliği Eğitimi Kurulu (İMEK) oluşturulmuştur. İMEK tanımlanan amaç ve hedefler doğrultusunda Türkiye'deki İnşaat Mühendisliği Eğitiminin 2007 yılı itibarıyla mevcut durumunu araştırarak, paydaşların İnşaat Mühendisliği Eğitimi hakkındaki görüş ve düşüncelerini bir araya getirmeyi ve bunu da belgelemeyi hedeflemiştir.

### **Vizyon Raporu Bölgesel Toplantıları (2017)**

45. Dönem İMO Yönetim Kurulu tarafından 2016 yılında oluşturulan İMEK tarafından elde edilen vizyon raporları çalışmalarının yeterli olduğu ve yeni bir vizyon raporu çalışmasının yapılmasının gerekmediği öngörülmüştür. Ancak hem İnşaat Mühendisliği Eğitim Sempozyumlarından hem de Vizyon Raporlarından elde edilen bilgi ve çıktıların, tüm Türkiye Üniversitelerinde bulunan İnşaat Mühendisliği Bölümlerine detaylı olarak anlatılmasının çok daha büyük bir gereklilik olduğu belirlenmiştir. Bu sebeple, "Bölgesel Toplantı" adı altında toplantılar planlanmış ve o bölge Üniversitelerindeki İnşaat Mühendisliği Bölümü öğretim üyelerinin hepsi davet edilmiştir. Yapılan gününbirlik bölgesel toplantılar ve tarihleri aşağıda verilmiştir:

- Ankara Bölgesel Toplantısı - 10 Mart 2017
- Balıkesir Bölgesel Toplantısı - 18 Mayıs 2017
- İstanbul Bölgesel Toplantısı - 14 Ekim 2017

45. Dönem bitmeden, biri Antalya'da ve diğeri Erzurum'da olması planlanan iki adet daha bölgesel toplantı yapılması planlanmaktadır.

Ayrıca "İMO İnşaat Mühendisliği Eğitiminde Türkiye Gerçeği 2008" raporu ile başlayan ve şimdiye kadar 2008, 2014 ve 2016 yıllarında gerçekleştirilen İnşaat Mühendisliği Bölüm Anketi, Öğrenci Anketi, Mezun Anketi ve Sektör Anketi ile yeni hazırlanan Öğretim Üyesi Anketi bu sene (2017-2018) de ilgili kişilere gönderilmiş ve doldurulması istenmiştir. Sonuçları 2018 yılının başında bir rapor ile kamuoyuna duyurulacaktır.

### **4. İnşaat Mühendisliği Eğitimi Sempozyumu (2017)**

4. İnşaat Mühendisliği Eğitimi Sempozyumu (İMES 4) 17-18 Kasım 2017 tarihlerinde İzmir'de düzenlenecektir. Sempozyumun amacı, başta inşaat mühendisleri olmak üzere, mesleğin sürdürülebilirliğinde katkısı olabilecek paydaşları bir araya getirerek alandaki gelişmelerin, iyi örneklerin ve sorunların tartışıldığı bir ortam oluşturulması ve her yönden başarılı inşaat mühendislerinin yetişmesine katkı sağlanmasıdır. Sempozyumda bahsedilecek konular aşağıda sıralanmıştır:

- Türkiye’de Üniversite Eğitiminin Durumu, Sorunları ve Çözüm Arayışları
- Türkiye’de İnşaat Mühendisliği Eğitiminin Durumu, Sorunları ve Çözüm Arayışları
- Türkiye’de Temel Eğitimin Durumu, Sorunları ve Çözüm Arayışları
- İnşaat Mühendisliğinde Meslek İçi Eğitim ve Yaşam Boyu Öğrenme Olanakları
- Gelişmiş Ülkelerde İnşaat Mühendisliği Eğitimi, Yeni yaklaşımlar
- İnşaat Mühendisliği Eğitiminden Beklenenler
- İnşaat Mühendisliği Eğitiminde: öğretim, öğrenim, değerlendirme
- Ülkemizde İnşaat Mühendisi ihtiyacı, üniversitelerde kapasite artışları, planlama sorunları
- İnşaat Mühendisliği Eğitiminde üniversitelerin fiziki ve idari yeterlilikleri
- İnşaat Mühendisliği Eğitiminde müfredat, “Ne Öğretilmeli”
- İnşaat Mühendisliği Eğitimi gören öğrencilerin niteliği, “Nasıl Öğretilmeli”
- İnşaat Mühendisliği Eğitiminde öğretim kadrosu nitelikleri, yetiştirme yolları
- İnşaat Mühendisliği Eğitiminde stajın anlamı ve gerekleri
- İnşaat Mühendisliği Eğitiminin sorunlarının İnşaat Mühendisliği uygulama alanlarına etkileri
- Mühendisliği eğitiminde matematik sorunsalının ele alınması
- Mühendislik biliminin, bilim ve teknoloji sosyolojisi içinde incelenmesi

### Sonuç ve Öneriler

İMO tarafından yürütülen İnşaat Mühendisliği Eğitimi iyileştirme çalışmaları kapsamında, Aralık 2017’ye kadar 4 adet İnşaat Mühendisliği Eğitimi Sempozyumu ve 3 adet Bölüm Başkanları Toplantısı gerçekleştirilmiştir. İMEK tarafından bir adet “İnşaat Mühendisliği Eğitiminde Türkiye Gerçeği” ve iki adet de “İnşaat Mühendisliği Eğitimi Vizyon Raporu” yayınlanmıştır. Bunların yanı sıra son yapılandırılan İMEK tarafından toplamda 5 adet bölgesel toplantı gerçekleştirilmiştir.

İMO’nun şimdiye kadar yaptığı İnşaat Mühendisliği Eğitimi iyileştirme Çalışmaları ışığında, İMEK tarafından İnşaat Mühendisliği Eğitimi ve kazanımları 5 ana başlık altında değerlendirilmiştir. Bunlar:

1. Eğitim Genişliği
2. Eğitim Planı
3. Mezun Niteliği ve Öğrenim Çıktıları
4. Çıktıların Değişik Seviyelerde Öğretilme Düzeyi
5. Altyapı Gereksinimleri

#### 1. Eğitim Genişliği

Bir lisans öğrenim programının İnşaat Mühendisliğinin, en az 3’ü zorunlu ve 1 tanesi üniversitenin tercihinin bırakılmak üzere, 4 Anabilim Dalını kapsamlı ve yeterli öğrenim vermesi gerekmektedir. Bu dallardan “Zorunlu Bilim Dalları” bütün programların içermek zorunda olduğu dallardır.

Zorunlu anabilim dalları şu şekilde sıralanmalıdır:

1. Yapı Anabilim Dalı: Malzeme, Mekanik ve Tasarım konularını içermelidir.
2. Hidrolik Anabilim Dalı: Akışkanlar Mekaniği, Hidroloji ve Hidrolik Yapıların Tasarımı konularını içermelidir.
3. Geoteknik Anabilim Dalı: Malzeme, Mekanik, Malzeme Analizi ve Testi, Zemin Yapıları Tasarımı konularını içermelidir.

Her öğretim programı asgari olarak bir tercihe bağlı anabilim dalında da ölçütlere uygun bir şekilde öğretim vermelidir. Bu bilim dalları şu şekilde sıralanabilir:

1. Kıyı Liman Anabilim Dalı
2. Su Kaynakları Anabilim Dalı
3. Ulaştırma (Yol ve Trafik) Anabilim Dalı
4. Yapım Yönetimi Anabilim Dalı

## 2. Eğitim Planı

Lisans eğitim planı aşağıdaki bileşenleri içermelidir:

### A. Öğrenim

1. Temel Eğitim: Matematik, Fizik, Kimya, Türkçe, Yabancı Dil, Temel Bilgisayar, raporlama ve sunum içermelidir. Toplam eğitim kredisinin en az %25'i oranında ve minimum bir yıl süreli olmalıdır.
2. Temel Mühendislik Eğitimi: Teknik Çizim, Sayısal Analiz, Diferansiyel Denklemler, İstatistik, Statik, Dinamik, Mukavemet Jeoloji, Jeodezi, İleri Matematik, Katlıların Mekaniği ve Akışkanlar Mekaniği gibi konuları içermelidir. Toplam eğitim kredisinin en az %37.5'i oranında ve minimum bir buçuk yıl süreli olmalıdır.
3. Mesleki Eğitim: Yapı Mekaniği, Hidromekanik, Zemin Mekaniği, Betonarme Yapı Tasarımı, Çelik Yapı Tasarımı, Basınçlı ve Cazibeli Su Şebekeleri Tasarımı, Su İletimi ve Depolaması, Hidrolik Yapılar, Su Kaynakları, Temel Mühendisliği, Ana Tasarım Deneyimi ve Seçmeli Meslek Dersleri (minimum bir bilim dalı olmak kaydı ile eğitim planında belirtilen diğer bilim dallarının gerektirdiği meslek dersleri) gibi konuları içermelidir. Temel mühendislik eğitimi ve mesleki eğitim, toplam eğitim kredisinin en az %37.5'i oranında ve minimum bir buçuk yıl süreli olmalıdır.
4. Genel Eğitim: Türkçe, Yabancı Dil, Ekonomi, İşletme, Çevresel etki, Mesleki Sorumluluk, Meslek Etiği, Toplumsal Sorumluluk, Kulüp çalışmaları (belirli bir sistem içinde kredilendirilebilir), Takım Çalışmaları (Spor, Koro vb.) ve Hobi gibi konuları içermelidir.

### B. Uygulamalar

1. Araştırma ve Uygulama Ödevleri: Öğrencilerin derslerde öğrenilen veya öğrenilecek olan konular hakkında detaylı araştırmalar yapmasına ve bu konuların uygulamasını gerçekleştirebilmesine olanak sağlayacak tipte ödevler verilmelidir.
2. Laboratuvar ve Deneysel Çalışma: MÜDEK tarafından da belirtildiği gibi, lisans öğrenim programının inşaat mühendisliğinin kabul görmüş zorunlu alanlarının en az ikisinde laboratuvar deneyi yapabilme ve verileri yorumlayıp analiz edebilme becerisi kazandırması gerekmektedir.
3. Stajlar (Tasarım ve Uygulama): Üniversitede öğrenilen teorik bilgilerin gerçek hayatta ne şekilde kullanıldığının yerinde görülerek anlaşılması amacıyla, şantiye ve büroda yapılması gerekmektedir.
4. Tasarım Deneyimi: Öğrenciler, önceki derslerde edindikleri bilgi ve becerileri kullanacakları, mühendislik standartlarını ve gerçekçi koşulları/kısıtları (ekonomi, çevre sorunları, sürdürülebilirlik, üretilebilirlik, etik, sağlık, güvenlik, sosyal ve politik sorunlar gibi) içerecek bir tasarım deneyimiyle mühendislik uygulamasına hazır hale getirilmelidir.

## 3. Mezun Niteliği ve Öğrenim Çıktıları

İnşaat Mühendisliği Lisans Programı Mezunlarının niteliğini değerlendirilmesinde, temel olarak MÜDEK tarafından tespit edilen program çıktılarından esinlenilmesi doğru bir yaklaşım

olacaktır. Üniversitelerimizin İnşaat Mühendisliği Bölümlerinden mezun olan öğrenciler bu donanımlara, dört yıl boyunca aldıkları eğitim sonucunda sahip olacakları kabul edilmektedir. Buna göre, İnşaat Mühendisliği Bölümleri programlarını, mezun aşamasına gelmiş olan öğrencilerine, aşağıda belirtilen becerileri kazandıracak şekilde düzenlemeye çalışmaktadır. Bu özellikler, MÜDEK tarafından tanımlanan niteliklerin İnşaat Mühendisliği Programı için adapte edilmiş halidir.

- i. Matematik, fen ve İnşaat mühendisliği konularında yeterli bilgi birikimi, bu bilgileri mühendislik problemlerini modelleme ve çözme için uygulayabilme becerisi:
  - İnşaat mühendisi başta matematik olmak üzere temel bilimler (fizik, kimya, jeoloji) ile inşaat mühendisliğini ilgilendiren temel mühendislik bilimleri (statik, mukavemet, katıların ve sıvıların mekaniği, zemin mekaniği) konularında yeterli bilgileri almış, özümsemiş, mühendislik problemlerinin tanımlanması, modellenmesi ve çözümünde kullanılabilir olmalıdır.
  - Burada kastedilen kendisine öğretilmiş standart modelleme, analiz ve tasarım tekniklerinin daha da ötesinde özgün durumlarda, temel bilimleri kullanarak analiz ve çözümleme yöntemleri geliştirebilme becerisine sahip olmaktır.
- ii. Karmaşık mühendislik problemlerini saptama, tanımlama, formüle etme ve çözme becerisi, bu amaçla modern tasarım yöntemlerini uygulama bilgi ve becerisi:
  - İnşaat mühendisi mesleğini icra ederken çoğu zaman özgün problemlerle karşılaşır. Çoğu zaman bir problem olduğunu tespit etmek zorunda kalabilir. Öncelikle problemi doğru biçimde tanımlayabilmek gerekir. Doğru tanımlanmamış problemin doğru çözümü mümkün olmaz.
  - Tanımlanmış problemin çözümünde kullanılacak doğru analiz ve modelleme tekniklerini seçebilmek, emin olunamayan durumlarda birkaç tekniği kullanarak sonuçları kıyaslayabilmek, iteratif yöntemlerle sonuca yaklaştırmaya çalışmak gerekir. Seçilen analiz ve modelleme tekniklerinin güvenilirlik derecesine bağlı olarak emniyet faktörlerini değiştirmek gerekir.
- iii. Karmaşık bir sistemi, süreci, gerçekçi kısıtlar ve koşullar altında tasarlama becerisi, bu amaçla modern tasarım yöntemlerini uygulama bilgi ve becerisi:
  - Mühendislik eğitimi süresince pek çok analiz ve tasarım metotları öğrenilir. Bu metotların her birinin uygulanabilmesi için sınır şartları ve ön kabulleri vardır. Mesleğin uygulamasında karşılaştığımız problemler çoğu zaman oldukça karmaşık ve herhangi bir modelin tüm şartlarını sağlayabilecek durumda olmaz. İnşaat mühendisi problemin herhangi bir analiz metodu tanım alanına girmemesi nedeniyle çözümsüz kalmaz. Gerçekçi kısıtlardan kasıt çözüm modeliniz ya da yönteminizin gerçekle örtüşme düzeyini doğru tespit etmek ve bunu tasarım sürecinin bütün aşamalarında göz önünde bulundurmadır.
  - Keza, elastik analiz yöntemleri ile yüklerin yapı elemanlarına uyguladığı kuvvetlerin tespit edildiği analiz metotları elemanların birleşim noktalarında yükleri eleman rijitlikleri oranında dağıtır. Bu kabul birleşim noktasına bağlanan elemanlarının bir birlerine olan pozisyonlarının yük altında değişmediği kabulüne dayanır. Birleşim noktalarında bu bağlantıyı sağlayamayan sitemler için analiz yöntemi tamamen yanlış sonuçlar verecektir.
- iv. Modern teknik ve araçları geliştirme, seçme ve kullanma becerisi; bilişim teknolojilerini etkin bir şekilde kullanma becerisi:
  - Bu beceri temel mesleki kavramlardaki bilgileri tamamlayıcı araçlar olarak; uygun bilgi teknolojilerini, çağdaş analiz ve tasarım tekniklerini, geçerli ve yürürlükteki standart ve şartnameleri uygulayabilmeyi, ayrıca farklı düzeylerdeki farklı türden problemlerin çözümü için uygun araçları seçebilmeyi gerektirir.
- v. Deney tasarlama, deney yapma, veri toplama, sonuçları analiz etme ve yorumlama becerisi:

- İnşaat mühendisi çoğu zaman analizine ya da tasarımına hizmet edecek veriler toplamak, numune almak onları işlemek zorunda kalabilir. Bu amaca yönelik olarak topladığı verinin doğru işlenmesine veya numune testlerine karar vermek durumunda kalır. Hatta bazı hallerde içinde bulunulan kısıtlı imkânlar altında deney yöntemleri geliştirmek zorunda kalabilir.
  - İnşaat mühendisinin uğraş alanına bağlı olarak en az bir dalda bu işlemleri doğru biçimde yapıp sonuçlarını doğru şekilde yorumlayabilmesi gerekir. Bir su mühendisinin herhangi bir su kaynağında ya da bir boruda, kanalda yaklaşık olarak debi ölçebilmesi, bir zemin mühendisinin sıkışma deneyine tabii tutulacak numuneyi yerinden alabilmesi veya yaklaşık yöntemlerle zemin taşıma gücünü tespit edebilmesi, bunları yaparken çalışmasındaki hata payını yaklaşık olarak öngörebilmesi bazı örneklerdir.
- vi. Disiplin içi takımlarda, çok disiplinli takımlarda çalışabilme becerisi:
- Bir inşaat mühendisi tasarım veya uygulama sürecinde çoğu zaman mimar, makine mühendisi, elektrik mühendisi gibi başka disiplinlere liderlik etmek durumunda kalabileceği gibi, bazen de mimarların veya başka disiplinden mühendislerin yönettiği takımlarda üye olarak yer alabilir.
  - İnşaat mühendislerinden oluşan ancak farklı işlevler üstlenen (yol işinde trafik mühendisi, geoteknik mühendisi, sanat yapıları mühendisi, drenaj yapıları mühendisi gibi) meslektaş takımlarında da lider veya üye olarak çalışabilir.
  - Mühendisin takım oluşumu ve gelişimi, kişisel özellikler, takımın dinamikleri, farklı disiplinlerin işbirliği, zaman yönetimi, takım üyelerinin bilgi, deneyim ve bakış açılarındaki farklılıkları avantaja dönüştürebilme gibi konularda bilgi ve beceri sahibi olması gerekir.
- vii. Türkçe ve en az bir yabancı dilde sözlü ve yazılı etkin iletişim kurma becerisi:
- Etkin iletişim dinlemeyi, gözlemeyi, okumayı, konuşmayı, yazmayı içerir. Etkin iletişim teknik veya teknik olmayan bireyler veya dinleyici grupları ile ortak hareket edebilmenin temel esaslarını anlamış olmayı gerektirir.
- viii. Yaşam boyu öğrenme, bilim ve teknolojideki gelişmeleri izleme ve kendini sürekli yenileme bilinci ve alışkanlığı:
- Kişisel ve mesleki gelişim için yaşam boyu öğrenme mekanizması lisans eğitimine ilave ek eğitimler almayı, sürekli eğitim bilincini, mesleki deneyim birikimini, meslek kuruluşlarına üye olmayı, deneyimli meslektaşlara danışmayı, her türlü bilgi edinmeyi kapsar.
  - Kişisel ve mesleki gelişim; anlamayı geliştirme, hedef belirlemede uzmanlık, kişisel zaman yönetimi, iletişim, görevlendirme, iletişim ağı kurma, liderlik, değişimi etkilendirme gibi özellikleri de kapsayabilir.
- ix. Mesleki ve etik sorumluluk bilinci ve davranışı:
- İnşaat mühendisi mesleğini yaparken halkın güvenliğini, sağlığını ve refahını gözetmek ve korumak zorundadır. Mesleğin ve meslektaşların onurunu ve güvenilirliğini korumak zorundadır.
  - Kendisine verilen hak ve yetkileri kullanırken çıkarlarının bu değerlerle çelişmesi halinde meslek etiği ve sorumluluğu bilinci ile hareket etmeli ve kabul edilmiş ortak mesleki etik değerlerini kişisel çıkarlarının önünde tutabilmelidir.
- x. Girişimcilik, yenilikçilik ve sürdürülebilir kalkınma hakkında farkındalık:
- Sürdürülebilir kalkınma, bugünün ihtiyaçlarını karşılamak için, gelecek nesillerin kendi ihtiyaçlarını karşılamalarını tehlikeye sokmadan ortaya çıkartılan gelişmeler olarak tanımlanabilir. Mezun olan öğrencilerin, sürdürülebilir bir şekilde kalkınma için gerekli olan girişimcilik ve yenilikçilik konularında fikir sahibi olması gerekmektedir.

- xi. Mühendislik uygulamalarının evrensel ve toplumsal boyutlarda sağlık, çevre ve güvenlik üzerindeki etkileri hakkında bilgi ve duyarlılık, iş güvenliği, işçi sağlığı hakkında bilgi ve duyarlılık:
- İnşaat Mühendisliğinin ürünleri olan yapıların tasarımı, yapımı ve kullanımı aşamasında, hem çevre, hem de toplum üzerinde bazı olumsuz etkiler bırakmaktadır. Bu etkilerin bilincinde olarak üretilen yapıların, hem çevreye hem de topluma vereceği zarar asgariye indirilmiş olacaktır.
- xii. Mühendislik hizmetlerini çağın sorunları ve gereksinimlerini gözeterek yürütme:
- Çağın sorunlarını ve gereksinimlerini kavramış mühendisler tarafından üretilmiş yapılar, bu sorunların çözümüne olanak sağlayarak, gereksinimlere daha iyi cevap verebilecektir.
- xiii. Mühendislik uygulamalarının hukuksal sonuçları konusunda farkındalık:
- Mezunların, İnşaat Mühendisliği mesleğinin uygularken, oluşabilecek olumsuzluklar karşısında hukuksal olarak temel hak ve sorumlulukları hakkında bilinçlenmeleri, ileride oluşabilecek sorumsuz ve bilinçsiz davranışlardan uzaklaşmalarını sağlayacaktır.

#### 4. Çıktıların Değişik Seviyelerde Öğretilme Düzeyi

Öğrencilerin bilişsel yeteneklerini sınıflandırmada kullanılan en önemli ölçüt Bloom tarafından geliştirilen taksonomidir ve "Bloom Taksonomisi" olarak adlandırılmaktadır. Bloom taksonomisi en basit bilişsel öğrenmeden en derin öğrenmeye doğru altı seviyeden oluşmaktadır. Bu seviyeler bilgi, kavrama, uygulama, çözümlenme, bireşim/sentezleme ve değerlendirme olup detaylı bir şekilde aşağıda açıklanmıştır:

##### Seviye 1: Bilgi

Bilgi seviyesi bilişsel alanda öğrenme çıktılarının en düşük düzeyini temsil eder. Edinilen bilginin niçin ve nasıl edinildiği önemli değildir. Daha önce öğrenilenlerin hatırlanması ve tanınması ile ilgili bir süreçtir.

Bu düzeyi tanımlayan göstergeler şunlardır: Hatırlama, tanıma, tanımlama, söyleme, yazma, seçme, isimlendirme, eşleştirme, sıraya koyma, listeleme, gösterme, işaret etme, altını çizme.

##### Seviye 2 - Kavrama

Problemin ya da fiziksel olayın esas anlamını yakalama yeteneği olarak tanımlanır. Kavrama, bir olayın ya da problemin başka bir biçimde yazılı, sözlü ve matematiksel olarak ifade edilebilmesi, açıklanması, özetlenmesi ve gelecekteki eğilimlerinin tahmin edilebilmesi demektir. Bu öğrenme çıktıları birinci seviye olan basit hatırlama, tanımlama ya da tespit etmenin bir adım ötesine geçmekte ve en düşük algılama seviyesini ifade etmektedir.

Bu düzeyi tanımlayan göstergeler şunlardır: Özetleme, anlatma, yorumlama, açıklama, karşılaştırma, dönüştürme, ayırt etme, tahmin etme, başka şekillerde ifade etme, kanıtlama, görselleştirme, yeniden belirtme.

##### Seviye 3 - Uygulama

Bu seviye bilgilerin kavranması sonucunda kuralları, yöntemleri, kavramları, ilkeleri, kanunları ve teorileri kullanarak yeni ve somut bir durum için kullanma yeteneğidir. Bu kapsamdaki öğrenme çıktıları, birinci ve ikinci seviye çıktılarından daha yüksek düzeyde bilgi ve kavrama gerektirir.

Bu düzeyi tanımlayan göstergeler şunlardır: Çözme, resimleme, hesaplama, yorumlama, kestirme, gösterme, uygulama, sınıflandırma, değiştirme, eyleme geçirme, sunma, hesap etme, yürütme.

##### Seviye 4 - Çözümlenme

Bu düzeyde ilk üç seviyede edinilen çıktılar kullanarak bir bütünü öğelere ayırmak, öğeleri tanımak, öğeler arasındaki ilişkiyi ve öğelerin bütünüle ilişkisini kurmak becerileri kazandırılması hedeflenir. Bu düzey çıktılar, kavrama ve uygulama seviyelerinden daha üst düzey düşünsel becerilerdir. Bu anlamda öğelere ayrılan bütünün hem yapısal hem de içerik olarak çok iyi derecede anlaşılmalı olması gerekir.

Bu düzeyi tanımlayan göstergeler şunlardır: Analiz etme, düzenleme, sonuç çıkarma, seçme, grafikte anlatma, ayırt etme, zıtlıkları belirleme, karşılaştırma, sınıflandırma, taslak sunma, bağlantı kurma.

#### Seviye 5 – Bireşim/Sentezleme

Bu aşamada öğeleri belirli ilişki ve kurallara göre birleştirip yeni bir bütün oluşturma yeteneği kazandırmak hedeflenir. Bu beceri düzeyi kendine has iletişim teknikleri, uygulama planı, ya da soyut ilişkilerin kullanılmasını gerektirir. Bu düzey beceri sahipleri bütünü açık olarak görebilir, karşıt önerilerde bulunabilir, kritik yapabilir, yeniden düzenleme yapabilirler.

Bu düzeyi tanımlayan göstergeler şunlardır: Tasarım yapma, kuramsallaştırma, destekleme, yazma, raporlama, bütünleştirme, uyarılma, geliştirme, tartışma, planlama, karşılaştırma, yaratma, yapılandırma, yeniden düzenleme, hazırlama

#### Seviye 6 – Değerlendirme

Değerlendirme bilişsel alanın en üst basamağıdır. Kazanım sahiplerinin öğrendikleri bilgileri başka ortamlara taşıyabilmesi ve yeni varsayımlarda bulunabilmesidir. Sağlam muhakeme becerisi gerektirir. Bu düzeydeki öğrenme çıktıları bilişsel hiyerarşinin en üstünde yer alır çünkü diğer kategorilerdeki tüm unsurlara ek olarak açıkça tanımlanmış ölçütlere dayalı muhakeme yeteneği gerektirirler.

Bu düzeyi tanımlayan göstergeler şunlardır: Değerlendirme, seçme, tahmin etme, muhakeme etme, savunma, değer biçme, eleştirme, kanıtlama, tartışma, sebepleri destekleme, sonuçlandırma, oranlama.

İnşaat Mühendisliği Eğitimi kapsamında yukarıda detaylı olarak bahsedilen asgari program çıktılarının hangi düzeyde ne kadar verilmesi gerektiği Tablo 1’de verilmiştir.

**Tablo 1 - İnşaat Mühendisliği ile öğrenme seviyeleri arasındaki ilişki**

Çıktılar	1 - Bilgi	2 - Kavrama	3 - Uygulama	4 - Çözümleme	5 - Bireşim / Sentezleme	6 - Değerlendirme
<b>Temel</b>						
1 – Matematik (i)*	L	L	L			
2 - Doğa bilimleri (i)	L	L	L			
3 - Beşeri bilimler	L	L	L			
4 - Sosyal bilimler	L	L	L			
<b>Teknik</b>						
5 - Malzeme bilimi (i)	L	L	L	L		
6 – Mekanik (i)	L	L	L	L		
7 - Deney (v)	L	L	L	L	LÜ/30	
8 - Problemi tanıma ve çözüme (i, ii, iv)	L	L	L	LÜ/30		

9 – Tasarım (ii, iii)	L	L	L	L	L	D
10 – Sürdürülebilirlik (x, xi)	L	L	L	D		
11 – Güncel sorunlar ve tarihsel bakış açısı (xi)	L	L	L	D		
12 - Risk ve belirsizlik (ii, iii)	L	L	L	D		
13 - Proje yönetimi (xiii)	L	L	L	D		
14 - İnşaat mühendisliği konularına genel hâkimiyet (bkz. 2.2)	L	L	L	L		
15 - Teknik uzmanlaşma	L	LÜ/30	LÜ/30	LÜ/30	LÜ/30	D
<b>Mesleki</b>						
16 – İletişim (vii)	L	L	L	L	D	
17 - Kamu politikası (x, xiii)	L	L	D			
18 - İş ve kamu yönetimi (vi, xiii)	L	L	D			
19 – Küreselleşme (x, xii)	L	L	L	D		
20 – Liderlik (x)	L	L	L	D		
21 - Takım çalışması (vi)	L	L	L	D		
22 – Tutum (x)	L	L	D			
23 - Yaşam boyu öğrenme (viii)	L	L	L	D	D	
24 - Mesleki ve etik sorumluluk (ix)	L	L	L	L	D	D

\* Parantez içindeki Romen sayıları bu dokümanın “Mezun Niteliği ve Öğrenim Çıktıları” başlığı altında verilen çıktılarını ifade etmektedir.

L: Lisans eğitiminde kazanılacak edinimler.

LÜ/30: Lisansüstü eğitimde ya da meslek içi eğitim faaliyetleri kapsamında 30 krediye eşdeğer uzmanlık dersi ve/veya inşaat mühendisliği uygulamaları ile kazanılacak edinimler.

D: Mesleki deneyimler ile kazanılacak edinimler.

### 5. Altyapı Gereksinimleri

İnşaat Mühendisliği Lisans Programları yeterli sayıda ve nitelikte öğretim üyesine sahip Bölümler tarafından yürütülmelidir. Programda Yapı, Hidromekanik ve Zemin Mekaniği Bilim dalları başta olmak üzere en az 4 bilim dalında araştırma, akademik çalışma, idari görev şartları da gözetilerek yeter sayıda öğretim elemanı bulundurulmalıdır.

Öğretim Elemanları 4 alt gruptan oluşur:

1. Öğretim Üyeleri: Yardımcı Doçent, Doçent ve Profesörlerden oluşur.
2. Araştırma Görevlileri: Master, Doktora Öğrencileri veya araştırma amacıyla temin edilmiş İnşaat Mühendislerinden oluşur.
3. Öğretim Görevlileri: Özel uzmanlığından, deneyim birikiminden, bilgi ve görgüsünden yararlanılabilecek daimi veya geçici olarak istihdam edilen uzmanlar ve mühendislerden oluşur.
4. Yardımcı Teknik Personel: Laboratuvarlarda veya araştırma birimlerinde görevlendirilecek daimi veya geçici teknik personelden oluşur.

Öğretim elemanı ihtiyaçları Temel Eğitim, Temel Mühendislik Eğitimi, Mesleki Eğitim ve Genel Eğitim için ayrı ayrı ele alınmalıdır.

Temel Bilim derslerinin tercihen Fen Fakültesi veya Eğitim Fakültesi branş hocaları tarafından verilmesi gerekir. Bu mümkün değil ise, bu konuda eğitim görmüş ve uzmanlaşmış akademik kadronun istihdam edilmesi, laboratuvar alt yapısının temel dersler içinde kurulması ve yeterli (en az bir adet) yardımcı teknik personelin istihdam edilmesi beklenir.

Temel bilim derslerinde her bir ders için en fazla 100 öğrenciye bir öğretim üyesi ve bir yardımcı personel olmak üzere minimum 2 öğretim elemanı sağlanması hedeflenmelidir.

Temel Mühendislik Eğitimi derslerinin bölümün kadrosundan veya Mühendislik Fakültesi kadrosundan sağlanan öğretim elemanları ile yürütülmesi gerekmektedir.

Her bir ders için en fazla 100 öğrenciye iki öğretim üyesi ve bir yardımcı personel (araştırma görevlisi, öğretim görevlisi) olmak üzere minimum 3 öğretim elemanı sağlanması hedeflenmelidir. Laboratuvar olan derslerde her laboratuvar için en az bir adet yardımcı teknik personel temin edilmelidir.

Mesleki eğitim derslerinde bölümün kadrosunda istihdam edilen öğretim üyeleri görevlendirilmeli ve her ders için en fazla 40 öğrenciye bir doçent veya profesör ile bir yardımcı personel (araştırma görevlisi, öğretim görevlisi) bir olmak üzere minimum iki öğretim elemanı sağlanması hedeflenmelidir.

Dal başkanları tercihen doçent veya profesör olmalıdır.

Öğretim üyesi başına öğrenci sayısı en fazla 25 adet olmalıdır.

Öğretim üyesi başına düşen araştırma görevlisi sayısı tercihen 1 olmalı ve hiçbir durumda bu sayı 0.5 altına düşmemelidir.

Belirtilen üç zorunlu bilim dalında, tercihen her biri için en az bir adet eğitim laboratuvarı kurulmalıdır. Bölümlerin müfredatlarında bu laboratuvarları kullanan dersler bulunmalıdır.

### Kaynakça

- Çobanoğlu, M., Ertutar, Y., Hüsem, M., Mertol, H. C., Özcebe, G., and Ünlüoğlu, E., "İnşaat Mühendisliği Eğitimi Vizyon Raporu 2016,"TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, 2014, 120 s.
- Özcebe, G., Mertol, H. C., Erdem, C., Çobanoğlu, M., and Keskin, R. S. O., "İnşaat Mühendisliği Eğitimi Vizyon Raporu 2016,"TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, 2016, 142 s.
- "1. İnşaat Mühendisliği Eğitimi Sempozyumu Bildiriler Kitabı," İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, 6-7 Kasım 2009, 462 s.
- "2. İnşaat Mühendisliği Eğitimi Sempozyumu Bildiriler Kitabı," İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, 23-24 Eylül 2011, 343 s.
- "3. İnşaat Mühendisliği Eğitimi Sempozyumu Bildiri Özetleri Kitabı," İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, 8-9 Ocak 2016, 32 s.
- "4. İnşaat Mühendisliği Eğitimi Sempozyumu Bildiri Kitabı," İnşaat Mühendisleri Odası Yayınları, 17-18 Kasım 2017.

## Örgütlenme ve Meslek Yasası Çalıştayı (Uşak)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

22 Eylül 2018

Sevgili meslektaşlarım, Sayın Başkan, basınımızın değerli temsilcileri; hoş geldiniz, tümünüzü saygıyla selamlıyorum.

Uşak'ta bulunmak bir yanıla bir ayrıcalık oldu. Biz aynı zamanda 46.dönem yönetim kurulunu üstlenen kurulumuz, 45.dönem yönetim kurulunu da üstlenmişti. Yaklaşık olarak ülkemizin 30'dan fazla yerinde bir dizi etkinlikler yaptık mesleğimizle ilgili olarak, ülkemizle ilgili olarak. Ali Osman Başkan da sürekli olarak "Uşak'a gelmediniz, Uşak'a gelmediniz, Uşak'a gelmediniz" deyip duruyordu, haklıydı. Aslında geçen yıl gelecektik, ama program yoğunluğu nedeniyle gelemedik. Kendisine söz vermiştik, eğer yönetimi bir kez daha üstlenirsek ilk geleceğimiz yer

Uşak demiştik. Bugün buradayız, sizlerle birlikteyiz, memnunuz Uşak gibi bir kentimize gelmiş olmaktan dolayı.

Bugün herkesin inşaat yaptığı, herkesin inşaat mühendisliğini inşaat mühendislerinden daha iyi bildiği bir ülkede yaşıyoruz. Bu yanıyla değerli meslektaşlarımız, birlikte olmaya dayanışmaya ve örgütlü olmaya ihtiyacımız var. Anlaşıldı ki gördük ki, gerek yerel düzeydeki yöneticilerimiz, gerekse ülkemizi yöneten yöneticilerimiz farklı bir gözle bakıyorlar Türkiye Cumhuriyeti topraklarına, rant alanı çerçevesinde bakıyorlar. Toprağı inşaat yapmayı ticari bir faaliyet olarak görüyorlar. Oysa biz inşaat yapmayı, özellikle konut üretimini ihtiyaç temelli olarak görüyoruz. Dünyanın hiçbir ülkesi inşaatla bağlı olarak, konut sektörünü geliştirerek büyümemiştir gelişmemiştir.

İşte değerli arkadaşlarımız, ülkemizin bugün ekonomik ve siyasi çerçevede problem yaşamasının temel nedenlerinden birisi, ekonomik çerçevede üretime yönelmemek, toprağı inşaatla yerli yersiz gerekli gereksiz her yere paraların yatırılmış olmasıdır. Arkadaşlar bu anlayıştan vazgeçmek lazım. Ciddi bir işsizlikle karşı karşıyayız. Zaten dün ciddi bir problemimiz vardı, bugün daha fazla bir problemimiz var, yarın bu büyüyecek en az iki yıl sürecek. Çünkü inşaat sektörü krize geç girer, krizden geç çıkar. Unutmayın ki biz henüz işin başındayız.

3 milyon mertebesinde, 2 milyon mertebesinde satılmayı bekleyen, 1 milyon mertebesinde de imar barışı çerçevesinde barışılan konut satış bekliyor. Arkadaşlar, faizin yüksek olduğu, dövizin yüksek olduğu bir ülkede bir yerde hiç kimse gidip konut almaz. Paraları faizde kalacak, paraları dövizde kalacak. O yanıyla çarşaf çarşaf reklamlar göreceğiz bundan sonra gazetelerde ve televizyonlarda. Çok ciddi iflaslar olacak. Tabii bunu temenni etmiyoruz, ama bunu biz görüyorduk. Bir yıl önceden diyorduk ki, bu gidiş Türkiye’de doların 7 liraya çıkmasıdır. Her yerde ifade ediyorduk, bu sürdürülebilir bir durum değildir diyorduk. Katma değeri yüksek, sürdürülebilir olan ürünler üretmek lazım. Bugün katma değeri yüksek ürün oranı ülkemizde yüzde 3 mertebesinde. 35 OECD ülkesi içerisindeki eğitimde en sonda yer alıyoruz.

Değerli arkadaşlarımız, ilköğretimde eğitim düzeyi yeterli değilse, ortaöğretimde değilse, lisede değilse, oradan üniversitelere gelen inşaat mühendisliği eğitimini öğrenimini seçen öğrencilerin de daha kaliteli olabileme şansları yoktur. Bu yanıyla inşaat mühendisliği can ve mal güvenliğiyle uğraşan bir meslektir, yaşatan bir meslektir, seçkin olması gereken bir meslektir; seçilerek alınması gerekir, ihtiyaç temelli olması gerekir. Bugün yaklaşık olarak odamıza kayıtlı 130 mertebesinde meslektaşımız var, 20 binden fazla da kayıtlı olmayan 150 bin mertebesinde inşaat mühendisi var. 13 bin öğrenci alındı, geçtiğimiz yıl 12 bin öğrenci alındı. Arkadaşlar, 10 yıl sonra bugünkü kadar meslektaş aramıza katılacak, bunun sürdürülebilir şansı yok. Birbirlerinizi yiyeceksiniz. Bizim bu saatten sonra, özellikle benim gibi saçları kırılan insanların aç kalma şansları yok, ama genç meslektaşlarımız ciddi bir problemle karşı karşıyalar. İşte arkadaşlarımız, burada bulunmamızın temel nedenlerinden birincisi budur.

Mustafa Kemal’in dediği gibi bizi bizden başka kurtaracak yoktur “hattı müdafaa yok sathı müdafaa var” dediği gibi. Bütün şubelerimize ayrımsız... Bakın fikri çerçevede Ali Osman Başkanımızın da altını çizdiği gibi, dünyada ve ülkemizde ne kadar farklı siyasal düşünce varsa, farklılık varsa, bizde de o kadar farklılık vardır; olmalıdır olacaktır. Fakat bizim burada bulunmamızın temel esprisi ve temel nedeni inşaat mühendisi olmamızdır. O zaman özne olan inşaat mühendislerinin, yani bizlerin farklılığımızdan daha çok birlik olan yanlarımızın öne çıkması gerekir.

İşte 45.dönemde başladık, 46.dönemde de devam eden yönetim kurulumuz bu anlayıştadır. Bu yanıyla yerlerde sürünen mesleğimizi ayağa kaldırabilmek için kol kola yan yana birlikte ve dayanışma içerisinde mücadele etmekten başka şansımız yoktur.

Yarın yapacağımız yönetim kurulu toplantısında bir kez daha gözden geçireceğiz. Bu ekonomik zorluklara rağmen, odamızın bilinçli olarak düşürülmüş olduğu... Çünkü Türkiye’de kentlerimizi müteahhitler yönetiyor. Arkadaşlar, biz müteahhitlere karşı değiliz, onlarla çalışıyoruz çalışacağız. Biz hiç kimseye karşı değiliz. Bizim bir tek özelliğimiz var, biz ülkemizi çok seviyoruz, çocuklarımızı çok seviyoruz, gençlerimizi çok seviyoruz, hiç kimseye karşı önyargımız

yoktur. Ama yanlış yapanlara karşı da, "bu yanlış yapılıyor bu yanlıştır, bu ülke bizim ve mesleğimizin yararına değildir" diye bir düşüncemiz var, bunu da her zaman söyleriz ifade ederiz.

İşte arkadaşlar bu anlayış çerçevesinde çok çeşitli yerlerde 45.dönemde başladığımız, 46.dönemde sürdürdüğümüz sürdürüleceğimiz örgütlenme ve yasa çalışmasıyla bir inşaat mühendisliği meslek yasasını ortaya koymamız gerekir. Orman mühendislerinin bir meslek yasası var, harita mühendislerinin bir meslek yasası var. Bugün en iyi durumda olanlar orman mühendisleriyle harita mühendisleridir. Arkadaşlar, Türkiye'de meslek yasası olması gereken ilk oda inşaat mühendisliği mesleğidir, bu bir eksikliktir. Biz bu taslağı hazırlayacağız. Tahmin ediyorum ki Aralık ayı başında –çünkü programımızda öyle- yapacağımız inşaat mühendisliği örgütlenme ve meslek yasası hazırlama kurultayında bu kararı alacağız, 2010 yılında inşaat mühendisliği kurultayı yapıldı, o kurultayda da alınmış olan inşaat mühendisliği yasası diye bir karar var. O kararı yasa taslağı hazırlayarak hayata geçirmeye çalışacağız. Bunu da değerli meslektaşlarım hep birlikte, ilgililer kimlerse... Artık Türkiye Büyük Millet Meclisi de yok ya, bakanlık varsa bakanlıklar, cumhurbaşkanlığıysa cumhurbaşkanlığı... Değerli arkadaşlarım, hep birlikte Ankara'da toplanacağız başka çaresi yoktur.

Bu çalışmalarını, bu çalışmaları niye yapıyorsunuz diyorlar, niçin yapıyorsunuz? Öyle sağa sola bakma yok, net ve açık. Biz bu ülkede daha iyi inşaat mühendisliği hizmetlerinin yapılmasını, insanlarımızın sağlıklı konutlarda sağlıklı yapılarda sağlıklı okullarda sağlıklı hastanelerde yaşamalarını istiyoruz. Hiçbir düşüncemiz yoktur bunun ötesinde. Demokrasiye inanan, insan haklarına inanan bir mesleğin insanlarıyız. O ölçüler içerisinde bakan herkesi kucaklarız. İten değil, kendisine çeken bir yönetim kurulu olmaya çalışıyoruz. Bu anlayışımızı da sürdüreceğiz.

Elbette ki biz de birtakım sorunlar yaşıyoruz zaman zaman şubelerimizde veyahut genel kurullarımızda. Arkadaşlar, onları hep arkada bıraktık, hep geride kaldı. Görülen problemler varsa biz onları aşarız. Önümüze bakmak zorundayız. Önümüzde de ciddi problemler var. Bu problemleri 7 kişilik yönetim kurulunun aşma şansı yok. 26 şubemiz, 111 temsilciliğimiz ve siz değerli meslektaşlarımızın dayanışma içerisinde olarak, yöneticilerinizi yerel düzeyde ve merkezi düzeyde destekleyerek... Sadece seçim yapınsınlar anlayışı, özellikle Ortadoğu ülkelerinin temel anlayışlarından birisi. Arkadaşlar, iki hafta önce Sayın Hüseyin Kaya'yla Beyrut'ta Akdeniz Ülkeleri İnşaat Mühendisleri Birliğinin ve Arap Ülkeleri İnşaat Mühendisleri Birliğinin inşaat mühendisliği mühendislik eğitimiyle ilgili yapmış oldukları çalışmaya katıldık. İnanın akreditasyon anlamında, inşaat mühendisliği öğreniminin ve eğitiminin daha ileriye götürülmesi anlamında tartıştıkları konular, sadece akademik seviyede söylemiyorum, bakan katıldı o toplantıya. Orada yapılmış olan ifadeleri, bizi yönetenlerin bakanların ve üst düzey bürokratların ve Türkiye Büyük Millet Meclisinin bir kez daha dinlemesi gerekir. Böyle devam ederse, geçmişi son derece zengin olan, binlerce yıllık tarihe sahip olan Anadolu toprağını oldukça çoraklaştıracağız.

İşte değerli arkadaşlarım, bu çerçevede bir program hazırlandı. İlk olarak buraya geldik, sizler de burada bulunmuş olmanızla yapacağımız bu çalışmaya katkı veriyorsunuz. İyi bir katılım var, bütün katılan arkadaşlarıma ve özellikle bu emeği en önde tutan, çaba sarf eden ve bizi konuk eden şubemiz başta Ali Osman Doruk Başkanımız olmak üzere tüm yönetici arkadaşlarımı selamlıyorum, onlara yönetim kurulumuz adına sevgilerimizi sunuyoruz, siz değerli meslektaşlarıma da.

Arkadaşlar, bizim beynimizde bir sansür yok, hiçbir önyargımız yok. Her şey tartışılabilir, hele orada bir bilim varsa bir bilgi varsa tartışmamak olmaz. Tartışmayı ortadan kaldırmamak lazım, bu gelişmeyi ve sürdürülebilir olmayı engellemektir. Burada bulunmanız bize güç verdi. Tümünüzü saygıyla sevgiyle selamlıyorum ve çalıştayımızın başarılı geçmesini diliyorum. Sağ olun.

## Örgütlenme ve Meslek Yasası Çalıştayı (Konya)

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul**

27 Ekim 2018

Değerli meslektaşlarım hepinizi İMO yönetim kurulu adına saygı ve sevgiyle selamlıyorum.

46. Dönem yönetim kurulu olarak önceki yıllarda başlatılan örgütlenme çalıştaylarına bu dönem “meslek yasa”nı da dahil ederek geniş kapsamlı bir tartışma yapılmasını ve ortaya çıkacak sonucun mesleğimizi ileri taşımasını amaçladık. İlkini 22 Eylül de Uşak şubemizde düzenlediğimiz “Örgütlenme ve Meslek Yasası Çalıştayı”nın ikincisi de Konya Şubemiz tarafından düzenlendi. Bugün sizlerle birlikte hoşgörünün ve hümanizmin başkenti Konya’da olmaktan büyük bir mutluluk duyuyoruz. Konukseverliğiniz için çok teşekkür ederiz. Bugün bu salonda tartışılarak gündeme getirilecek konuların İnşaat Mühendisliği Mesleğinin gelişmesi açısından yararlı olacağı inancındayız. Önümüzdeki süreçte İzmir ve İstanbul Şubelerimizde de yapılacak çalıştaylardan sonra Aralık ayında Antalya’da Genel Merkezimizce yapılacak bir kurultay ile taçlandıracağız.

Değerli Meslektaşlarım, mesleğimizin itibarını korumak yalnızca Odamızın değil siz değerli meslektaşlarımızın da görevidir. Gerek Anayasa’nın 135. maddesi, gerekse 6235 sayılı TMMOB Kanunu; “Mesleğin ve meslek mensuplarının kamu yararı doğrultusunda gelişimi, birbirleriyle ve halkla olan ilişkilerinde dürüstlüğü ve güvenin hakim kılınması v.b...” amaçları doğrultusunda; “mesleğin doğru uygulanmasının sağlanması, mimarlık/mühendislik meslek alanlarındaki hizmetlerde, kamunun can ve mal güvenliğinin sağlanması ve korunmasına yönelik denetim ve gözetimlerde bulunulması, hizmetin mimar/mühendis tarafından yapıp yapılmadığının denetlenmesi, haksız rekabetin önlenmesi...” gibi konularda yetki ve görev vermiştir. Odamıza verilen bu görevler; Mesleğin yürütülmesi koşullarına ilişkin düzenleme yapma, üyelerinin ödevlerini belirleyen kuralları koyma, mesleğin yürütülmesini denetleme, üyelerin kayıtlarını tutma gibi yetkiler kullanılarak yerine getirilmektedir. Bu konuda gerek genel merkez gerekse şube ve temsilcilik yönetimlerimiz yıllardır çaba gösterirken ne yazık ki hükümetler elimizdeki yetkileri kısıtlamanın yolunu tercih etmişler, bizleri siyasi muhalif gibi değerlendirmişlerdir.

Bunun en son örneğini Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca hazırlanmakta olan “Yapı Müteahhitlerinin sınıflandırılması ve kayıtlarının tutulmasına ilişkin Yönetmelik” taslağında görmekteyiz. Kayıtlarla ilgili belgelendirmelerin birçoğunda olduğu gibi “Mesleki ve Teknik yeterliliğin sağlanması” kapsamında iş deneyim belgeleri ve iş gücünü gösterir belgelerin onayı için Serbest Muhasebeci Mali Müşavir veya Yeminli Mali Müşavirleri yetkilendirmektedir. Mesleğimizi ve meslektaşlarımızı doğrudan ilgilendiren mesleki ve teknik yeterlilik konusunda Odamızın devre dışı bırakılması kabul edilemez bir tutumdur.

Değerli meslektaşlarım, mühendislik, özel ve ağırlıklı bir eğitimi gerektiren, aynı zamanda ülke ekonomisini ve insan yaşamını doğrudan etkileyen önemli bir meslektir. Gereksinmeler saptanmadan, mühendislik eğitimi için gerekli alt yapı ve kriterler oluşturulmadan açılan bölümlerden mezun olan genç meslektaşlarımız diplomalarının mürekkebi kurumadan acımasız bir piyasanın içinde buluyorlar kendilerini. Ailelerinin ve kendilerinin hayal ettiği mühendisliği değil, sistemin içine attığı mühendisliği yaşamak zorunda kalıyorlar ve zamanla hem mesleklerinden ve ideallerinden hem de etik değerlerden uzaklaşıyorlar maalesef.

Yönetmenin ve yöneticiliğin en büyük özelliği bugünden yarını görebilme basiretliliğidir. Bu gün ülkemizdeki üniversitelerde 117 tane İnşaat Mühendisliği bölümü var. Her yıl bu bölümlere yaklaşık 10 bin öğrenci kayıt ediliyor. Ve ne yazık ki Türkiye sıralamasında 300 bininci olan bir gencimiz aday inşaat mühendisi oluyor. Nicelik ve nitelik açısından tartışılan bir eğitim sonucu bu gençlerimizin ortalama 8 bin tanesi her yıl aramıza katılıyor. Ve yine ne yazık ki mezun olduğu andan itibaren her türlü yapıyı yapma ve imza atma yetkisine sahip oluyorlar. Bu sürdürülebilir bir durum değildir.

İşte bu nedenle yukarıda belirttiğim gibi bizlerin bunları öngörerek yöneticilik vasıflarının getirdiği cesaret ve atılımı gösterip başta 3458 sayılı yasa olmak üzere mesleğimizi ilgilendi-

ren tüm yasa ve yönetmeliklere müdahil olmak zorunluluğumuz vardır.

Burada hiçbir siyasi ayırım gözetmeksizin siyasetin mesleğini değil mesleğimizin siyasetini yapmalı, meslektaşlarımızın ve içinde bulunduğumuz toplumun çıkarlarını korumak ve geleceklerini karartmayacak güvenli, sağlıklı, modern ve konforlu bir yapı dünyası yaratabilmenin mücadelesini vermeliyiz.

Devlet eliyle yatırımın yok edildiği bir ekonomi uygulaması; sosyal politikaları bir kenara bırakıp bireyselleşmeye pirim veren anlayış, çok karlı bir sektör imajı ile mesleğimizi itibarsızlaştırmaya ve rant odaklı, güvenilmez bir piyasa ortamına itmektedir ne yazık ki. Teknik donanım ve bilgi, yeterli finans ve ekipman olmadan yap – satçı zihniyeti ile Müteahhitlik yapanlar; halkımızın birikimlerini, sağlam ve güvenli konut taleplerini bir kenara bırakıp ucuza ve kalitesiz konutlar üreterek, kentlerin sosyoekonomik koşullarını da zorlamaktadırlar. Aşırı kar hırsı da beraberinde aşırı arzı, kalitesizliği, ardından da satılamayıp elde kalan konut fazlasını ortaya çıkarmaktadır. Sonrasında da maddi dar boğazlar, iskanı alınamayan konutlar, ödenemeyen çek ve senetler. Proje mühendisinden, işçisine, şantiye şefinden yapı denetim firmasına kadar mağdur olan koskoca bir inşaat sektörü. Bu darboğazdan çıkışın yolu önce tüm aktörlerin müdahil olacağı yasal düzenlemelerin bir an önce yapılması, diğer bir yolu da teknik ve bilginin esas alınacağı, ticaret ve siyasetten uzak denetim ve üretim. Burada da en önemli görev biz Meslek Odalarına düşmektedir.

Başta 3194 sayılı imar kanunu olmak üzere; 4708, 6331, 4734 sayılı yasalar mesleğimizi çevreleyen ve çerçeveleyen yasalardır. Bu yasalar zaman zaman değiştirilerek veya yönetmeliklerle günümüzün koşullarına uygun hale getirilmeye çalışılmaktadır. Yukarıda sözünü ettiğimiz 6235 sayılı TMMOB yasası 64, 3458 sayılı “mühendislik ve mimarlık hakkındaki kanun” 1938 yılında çıkarılmış 80 yıllık yasalardır. Elbette ki her eski olanın iyi olmadığı gibi bir yaklaşım içinde değiliz. Fakat son 25 yılda bilim ve teknolojide yaşanan gelişmelerin ve buluşların dünyanın son 500 yıllık yaşamındaki gelişmelerden ve buluşlardan çok daha fazla olduğunu düşünürsek mesleğimizin de bu gelişmelerin gerisinde kalmaması gerektiğinin bilincinde olmalıyız. Nicel olarak gereğinden fazla çoğalırken nitelik olarak geri düşmenin tasasını yaşmalı ve bunu ortadan kaldıracak inşaat mühendisliği yasının hiçbir önyargı ve endişeye kapılmadan çıkarılması için çaba göstermeliyiz.

Önyargı diyorum sevgili meslektaşlarım. “hükümetlerin odalara bakış açısı nedeniyle istediğimiz gibi bir yasa çıkmaz” anlayışını kırmalıyız. Her kapıyı çalarak, her yolu deneyerek, gerekirse Bakanlıklar ve Meclis’te sabahlayarak, hep birlikte sokağa çıkıp haykırarak, emeğimizden gelen gücümüzü kullanarak mesleğimize ve meslektaşımıza yakışır bir yasanın çıkması için mücadele etmeliyiz. Bu süreçte sadece biz örgüt yöneticilerine değil sizlere de büyük görevler düşüyor sevgili meslektaşlarım; eğer, mesleğimizin, genç meslektaşlarımızın ve her şeyden önemlisi ülkemizin geleceğini düşünüyor ve kaygı duyuyorsak.

Yaptıklarımızı ve yapamadıklarımızı değerlendirirken bunların bir kısmının Odamızdan, bizlerden kaynaklı olduğunu, bir kısmının ise; değiştirilmesi, karşı koyulması sadece bizim mücadeleyle mümkün olmayan, ülke çapında geniş tabanlı, kitlesel, etkili ve örgütlü bir mücadele ile değişebilecek şeyler olduğunu unutmamalıyız. Çağdaş olmak, bilgi ve teknolojik gelişmişliğin yanında örgütlü bir toplum olmayı da gerekli kılar. Meslek alanımızda, çalışma yaşamımızda, örgütsel yapımızda sürekli hak kayıplarına uğradığımız, engellendiğimiz bu süreçte safları daha da sıklaştırarak örgüt gücümüzü arttırmanın ve odamıza sahip çıkmanın önemi de ortadadır. Bugün sizlerle bu konuları gündeme getirmek, tartışmak ve geleceğe taşımak için bir aradayız. Bizleri biraya getiren İnşaat Mühendisleri Odası Konya Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı Sayın Süleyman Kamil Akın ve yönetim kuruluna, Oda çalışanlarına teşekkür ediyor, emeklerine sağlık diyoruz.

Sevgili konuklar, Oda Başkanımız Sayın Cemal Gökçe ve Yönetim Kurulu Üyemiz Sayın Hüseyin Kaya şu anda “Avrupa İnşaat Mühendisleri Konseyi Genel Kurulu” nedeniyle Londra’dadır. Aynı zamanda İngiltere İnşaat Mühendisleri Odasının 200. kuruluş yıl dönümü etkinliklerine de katılan Sayın Gökçe’nin sizlere selam ve sevgileri var. Çalıştayımızın mesleğimiz ve ülkemiz açısından hayırlı olmasını ve başarılı geçmesi dileklerini iletmemi rica etti.

Değerli meslektaşlarım ve sevgili konuklar, bugün bu ortamda dile getirilecek konuların gelecekte mesleğimizin sorunlarına çözüm kanalları açacağı inancıyla, beni sabırla dinlediğiniz için teşekkür ediyor, hepinizi şahsım ve Yönetim Kurulumuz adına sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

## 9. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

1 Kasım 2018



Tüm katılımcıları, İnşaat Mühendisleri Odası 46.Dönem Yönetim Kurulu adına sevgiyle saygıyla selamlıyorum.

Adana önemli bir kent, Sayın Güler ifade etti, benim de roman okuma kültürüm Yaşar Kemal'le başladı. Hürriyet Gazetesinde Yaşar Kemal'in "İnce Memed"i tefrika olarak yayınlanırdı. Ben Ağrılıyım, bırakalım günlük gazeteyi, kış mevsimlerinde üç - dört günde bir gazete gelirdi. Hürriyet Gazetesi de İnce Memed'i tefrika ettiği için hasretle gözlerimiz yolda gazetelerin Ağrı'ya gelmesini beklerdim. Bu yanıla Adana önemli bir kent, Adana'da bulunmuş olmamızdan dolayı da büyük bir mutluluk duyuyorum, duyuyoruz. Adana Şubemizin Sayın Başkanı, Yönetim Kurulu üyesi arkadaşlarım ve 9'ncü Kıyı ve Deniz Mühendisliği Sempozyumunun düzenlenmesinde, başta onursal başkanımız Sayın Ayşen Ergin olmak üzere, tüm düzenleme kurulu üyelerimizi ve emeği geçen herkesi kutluyorum, teşekkür ediyorum.

Bilindiği gibi 29 Ekim'de, yani üç gün önce Cumhuriyetimizin 95'ncü yılını kutladık. Bir kez daha hangi koşullarda ülkemizin kurulduğunu gördük, yaşadık, ifade ettik. Bağımsızlık, laiklik, özgür özerk tüm kurum ve kuruluşların açık ve şeffaf bir şekilde görevlerini yapmaları üzerine temellendirilmiştir yapıdır Cumhuriyet. Toprakları işgal edilmiş olan bir ülkeyi, emperyalist ülkelerin işgallerinden kurtarıp, bağımsız bir devlet kurmak hiç de kolay olmamıştır. Bugünlere bakarak cumhuriyetin kurulmuş olmasıyla ilgili karar vermek kolaydır, ama aralıksız 12 yıl savaş sürdüren, bütün gençlerini ve savaşacak insanlarını kaybetmiş, topraklarının neredeyse tümü işgal edilmiş olan bir ülkede, kurtuluş savaşını vererek ülkemizi bağımsızlığa ulaştırmak hiç de kolay olmamıştır.

Bu nedenle başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere, tüm cumhuriyetimizin kurucularını ve bağımsızlık savaşında yaşamını kaybeden her insanımızı bir kez daha saygıyla, sevgiyle anıyorum.

Polatlı'dan patlatılan top sesleri gelirken, Ankara'da arkeolojik kazılar yapılıyordu. İşte arkeolojik araştırmaların 1920'li yılların savaş koşulları altında yaptırılmış olması bir bilgeliktir, bir ilericiliktir. Cumhuriyet aynı zamanda kadınlar için de olmak ve olmamak konusudur. Toplumu ümmet olmaktan çıkararak, yurttaş olma temelinde birleştiren bir sistemin adıdır. Cumhuriyet laikliktir. Laik düşünce modern insanın bir özelliği olduğu gibi, laikliğin olmayacağı yerde bilimin de olmayacağı bir ifadesidir. Esasında laiklik bilim için de var denilebilir. Bilimsel düşünce, çağımız aydını için entelektüel bir zorunluluktur. Laik düşünce yoksa bilime ulaşamaz. 21. yüzyılda insanın en önemli özelliği, bilimi inançlarına teslim etmemesidir. İnsan evriminin bugünkü aşaması hurafelerden uzak durması ve aklını doğru kullanmasıdır. Uygarlığın temeli bilimdir. Bilim kuşkucudur, araştırır yeni şeyler bulur. Bu araştırmalar olmasa, 9'ncü Kıyı Mühendisliği Sempozyumunu burada yapamazdık. İşte 9'ncü Kıyı ve Deniz Mühendisliği Sempozyumu yapıyorsak eğer, bu bilimin eseridir, bu araştırmanın eseridir.

Değerli katılımcılar, özgür ve bağımsız düşünce akli harekete geçirir. Akıl bilim ve bilimsel düşünceyi harekete geçirir. Bu nedenle de bilim ve bilimsel düşünce aydınlanmanın kapısını aralar ve açar. Oysa gazetelerde okumuşsunuzdur, üzgünüm ifade etmek zorundayım, çünkü burada bir bilimsel kongre yapıyoruz. Bir üniversitenin rektörü "Sayın Cumhurbaşkanına itaat

etmek farzdır” diyor. Farz mıdır? Kendisine yine teşekkür ediyorum, bir bilim insanı olan AKP Grup Başkan Vekili Sayın Bostancı da diyor ki, “Cumhurbaşkanına itaat etmek farz diyen rektörün akademik müktesebatla hiçbir ilgisi yoktur.” Fakat yetmez, bunu söylemek yetmez. Bu rektörün başında bulunduğu üniversitelerin durumunu ve inşaat mühendisliği diploması olarak aramıza katılacak meslektaşlarımızın bilime ve bilgiye bakışlarını da ifade etmiş olması açısından bir kat daha üzgünüm.

Sayın konuklar, Odamız kıyı yapılarının doğru planlanmasına, planların güncel ve bilimsel yöntemlerle tasarlanıp uygulanmasına büyük önem veriyor. Sadece kıyı ve deniz yapılarıyla ilgilenmiyor Odamız, kıyıların etnolojik ve doğal dengelerinin korunması için de çaba sarf ediyor. Küresel ısınma dünyamızda iklim değişikliklerine neden oluyor. Bu değişiklikler kıyılarımızı da, değerli konuşma arkadaşlarımızın ifade ettiği gibi kıyılarımızı da önemli ölçüde etkiliyor. Bu nedenle iklim değişikliğinin kıyılara olan etkisi araştırılarak, bütünlük bir kıyı alanları yönetiminin oluşturulması İnşaat Mühendisleri Odasının da öncelikleri arasında yer alıyor.

Kıyılarımıza yönelik olarak yapılan çalışmalar, deniz ulaşımı ve deniz ticaretini de önemli ölçüde etkiliyor. Yine yaşam alanları ve yaşam çevremize önemli ölçüde zarar veriyor. Su baskınları konusu da kıyı mühendislerinin bu çerçevede önemli ölçüde gündemi içerisinde yer alıyor. Son yıllarda gerekli gereksiz ülkemizin birçok yerinde yapılan HES’ler, dere yataklarını ve çevremizi büyük ölçüde sorunlu hale getiriyor. İnsanların yerleşik hayata geçmesinde suyla ilişkisi olan her kara parçasının, Sayın Güler’in de altını çizdiği gibi büyük bir önemi var. Kıyılar ister göl isterse akarsu olsun, her zaman canlıların yaşamını önemli ölçüde etkilemiştir, her zaman insanın ve insanlığın ilgi odağı içerisinde yer almıştır. Tarihsel süreçlere baktığımızda, kara kıyı su ve insan ilişkisi her koşulda korunmaya çalışılmıştır. Ayrıca odamız sadece kıyı mühendisliği alanında değil, inşaat mühendisliğinin ilgi alanı içerisine giren her konuda ulusal ve uluslararası katılımlı sempozyumlar kongreler konferanslar paneller ve çalıştaylar düzenlemiştir, bundan sonra da düzenleyecektir.

Bugün burada kıyı ve deniz mühendisliğinin sempozyumunu yapıyoruz. Kıyı mühendisliği konusu bilimsel verilerle birlikte değerlendirilerek, bütünlük ülke ve kent planlarıyla birlikte ele alınması zorunlu bir hale gelmiştir. Ne yazık ki ülkemizde bugüne kadar çıkarılan yasalar kıyılarımızı koruma ve kullanma ilişkisini sağlıklı bir şekilde oluşturamamıştır. Kaçak, çarpık ve aşırı yoğun bir yapılaşmanın önü sürekli olarak açık tutulmuştur. Planlama anlayışı katılımcılıktan oldukça uzaktır. Çoğu zaman tek kişinin kararına bağlı olarak verilmiştir. Bizlerin meslek odalarının tüm uyarılarına rağmen yapılan yapılar, özellikle gökdelen ve AVM’ler kent yaşamıyla kıyılarımızı önemli ölçüde sorunlu hale getirmiştir. Sayın Cumhurbaşkanı “kentlerimize ihanet ettik” diyor. Açıklıkla söylemem gerekir ki, kentlere yapılan ihanetler bugün de devam ediyor. Kentlerimiz büyük çoğunlukla bilimsel kent planlaması anlayışıyla değil, rant aktarma anlayışıyla yapılıyor. Kentlerimiz ve kıyılarımız inşaat sektörünün bir arazisine dönüşmüş durumdadır. Yaşam alanları kıyılarımız dahil olmak üzere toplumsal bir varlık olan kamu yararını sağlayan tüm hizmet alanları, bugün oldukça sorunlu bir hale gelmiştir.

Bugün insanlarımız birçok kent kıyısına ulaşamıyor. Kentle kıyı arasında ciddi engeller oluşturulmuştur. İstanbul bu olumsuzluğun en somut örneğidir. Karadeniz Sahil Otoyolu da bu olumsuzluğun başka bir örneğidir. Çünkü durmadan afetlerin olması, insanların yerleşim yerlerinden denize ulaşamamaları, yerleşim yerlerinden otoyolu aşamayan sel ve akarsu atıkları her bölgede sürekli olarak afete neden olmaktadır. Kıyıyla yaşam alanları arasında aşılmaz duvarlar bundan sonra kesinlikle örülmemelidir. İnsanla kıyıyla kent arasındaki ilişki koparılmıştır. İnsanı araçlaştıran, insanı yapıların arkasına koyan yapılaşma düzeni yerine, insanı kıyı ve suyla tüm yaşam alanlarıyla buluşturan, insanı merkeze alan bir yönetime oldukça ihtiyaç var. Kıyılar üzerinde farklı kurum ve kuruluşların sorumlulukları var. Bu sorumluluklar çoğu zaman çalışmıyor, yerine getirilmiyor. İşte bu anlayışla kentlerimizde kıyılarımızda ve genel olarak ülkemizde büyük sorunlar ortaya çıkarıyor. Oysa kentlerimizin tarihsel, arkeolojik ve doğal kimliğini geliştirmek, planlama ilkelerinin temel amacı olmak durumundadır. Kent yaşamıyla bütünleşmesi gereken liman ve iskeleler, eğlence ve alışveriş merkezleri yapı yoğunluğunu giderek artırmıştır.

Sayın katılımcılar, ülkemizin kıyı kentlerinde olumsuz bir alışkanlık giderek artmaktadır. Bir yandan kıyıları yapılaşmaya açıyoruz, diğer yandan da denizi ve kıyıları doldurarak yeni boş alanlar yaratıyoruz. Bilimin siyasete ve ranta teslim edildiği ülkemizde, bizler bilimi ve aklın egemenliğini savunmaya sürekli olarak devam edeceğiz. Ülkemiz canlı türleri için de ilgi çeken bir coğrafya olmaktan giderek uzaklaşıyor. Türkiye coğrafyasında 160'ın üzerinde memeli, 460'dan fazla kuş, 10 bini aşkın bitki, 364 kelebek, 141 sürüngen ve 425 balık türü vardır. Dolayısıyla bu canlıların yok olması, Sayın yine Güler'in de altını çizmiş olduğu gibi, deniz kıyı ve kara alanlarının doğru kullanılmasıyla yakından ilgili bir konudur. Doğayı ve biyolojik çeşitliliği koruyacak önlemler almak gelmiş, geçmiştir bile.

Tüm olumsuzluklara rağmen, hâlâ yapılabilecek çok şey var. Ülkemizin de uluslararası politikalara destek olması, ulusal kaynakların sürdürülebilirliğini sağlayan politikalar geliştirip, uygulamaya koyması gerekmektedir. İnsanlar son 45 yılda yerküre üzerinde bulunan memeliler, balıklar, sürüngenler dahil olmak üzere hayvanların yüzde 60'ının yok olmasına neden olmuşlardır. Milyarlarca yılda oluşan kaynaklar, temiz hava, su ve diğer her şeyi kamuya korumaya mecburuz. Yaşam alanı önemli ölçüde tahrip etmekten kurtarmalıyız. Bugün insan nüfusunda yüzde 60'lık bir düşüş olsaydı, değerli katılımcılar bu durum Kuzey Amerika, Güney Amerika, Afrika, Avrupa, Çin'in boşalması demektir. Canlılar alemi bu ölçekte yok etmiştik.

Yine yapılan bir araştırmaya göre, teknik ve teknolojik gelişkinlik günden güne artmış olmasına rağmen, dünyadaki memelilerin yüzde 83'ünün, bitkilerin yarısının yok olmasına neden olmuştur. Yıkımın bugün sona ermesi durumunda, doğamızın kendisini 5 ilâ 7 milyon yılda ancak onarmasının mümkün olacağını bilim insanları daha sık son zamanlarda ifade ediyorlar. Biz de ülkemiz Türkiye, dünya coğrafyasının bir parçasıyız. Dünyanın başka bir yerinde oluşan herhangi bir olumsuzluk doğayı tahrip etmeye yönelik olarak ortaya çıkan herhangi bir olumsuzluk, ülkemizin herhangi bir köşesinde doğamızı tahrip etmeye yönelik kıyılarımızı tahrip etmeye yönelik, denizlerimizi tahrip etmeye yönelik yapılan uygulamalar, bilinmelidir ki insan ve canlı yaşamını yok etme doğrultusunda ciddi iklim değişikliklerine neden olacaktır.

İşte değerli meslektaşlarım, biz kıyı ve deniz mühendisliği sempozyumunu sadece işin bilimsel verilerini konuşmak, işin matematiğini ve tekniğini konuşmak çerçevesinde ele alıp yapmıyoruz. Aynı zamanda suyla denizle gölle akarsularla kara parçalarıyla kent parçalarıyla insanlarla denizin ve suyun ilişkisini de ortaya koymaya çalışıyoruz. İşte bu sempozyum aynı zamanda böyle bir anlayışın ürünü olarak şekillenmiştir.

Ben inanıyorum ki, 9'ncü Kıyı ve Deniz Mühendisliği Sempozyumumuzda, daha öncekilerde olduğu gibi, ülkemize, bilim çevrelerine önemli ölçüde katkı sağlayacaktır. 46.Dönem Yönetim Kurulumuz adına başta Adana Şubemizin başkan ve yöneticileri olmak üzere, yine Kıyı ve Deniz Sempozyumunu düzenleyen düzenleme kurulu üyelerimize, danışma ve bilim kurulu üyelerimize, emeği geçen herkese, daha da çok görmediğiniz ama mutfağın arkasında her zaman var olan emekçilere, büyük ölçüde emek koyan arkadaşlarıma teşekkür ediyorum.

Tümünüze saygılar ve sevgiler sunuyorum.

## Uluslararası Ekonomi ve İklim Değişikliği Toplantısı (Atina)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

7 Kasım 2018

#### Mega Kentler, İnşaat Sektörü, Afetler ve Sürdürülebilirlik...

Dünyamızda birçok kent giderek büyüyor. Bu büyüklük birçok sorunu da birlikte getiriyor. Yeni teknolojilerin ve yeni inşaat malzemelerinin üretilmiş olması, farklı büyüklük ve farklı malzemelerle üretilen gösterişli yapıların ortaya çıkmasına neden oluyor. Özellikle finans merkezleri olarak adlandırılan kentler gökdelenler ve cam cephelerin oluşturduğu fiziksel büyüklüğün ve gösterişin odak noktası haline geliyorlar.

Büyükşehir olarak adlandırılan mega kentler, nüfus ve ticaret bakımından büyük olan kentler olarak ifade ediliyor. Bu kentlerde kilometre kareye düşen nüfus sayısı oldukça fazladır. New York, İstanbul, Lagos gibi kentlerin büyükşehir olduğu söylenebilir.

Ayrıca gelişmiş olan ülkelerin mega kentleri küresel kent olarak sunuluyor. Fakat her mega kent küresel kent olarak kabul görmüyor. Dünyada 30'dan fazla mega kent var.

Özellikle az ve orta ölçekte gelişmiş ülkelerde oldukça fazla inşaat yapılıyor. Bu ülkelerde yapılan konut, ofis, mağaza ve villalar iç göç yaratıyor. Bu göçler büyükşehirleri besliyor.

Türkiye'de özellikle inşaat sektörü ile büyümeye ve gelişmeye çalışan ülkelerin önünde yer alıyor. İstanbul ve Ankara gibi kentler başta olmak üzere birçok kentte çok sayıda gökdelenler, AVM'ler, korunaklı siteler, tüneller, köprüler, şehir hastaneleri, havalimanları ve adalet binaları yapılıyor.

### Büyükşehirler ve İnşaat Sektörü

Tekniğin, teknolojinin oldukça gelişmiş olduğu bir dünyada inşaat sektörü son 20 yılda farklı boyutlarda gelişti. Özellikle ihtiyaç temelli olan yatırım ve üretimlerin yerine rant temelli yapılar ve yatırımlar daha çok görülmeye başladı. Bu gelişmeler büyük ölçüde kentsel değerlerin kaybolmasına neden olmaktadır.

Yaşam alanlarının yeniden yapılandırılmış olması, kentsel kaynakların kullanılması ve tasarrufu üzerinde sermaye ve finans kesiminin değil, kent halkı, kendilerinin hak sahibi olmalarını istemektedir. Başta İstanbul olmak üzere ülkemizin kentleri bu adaletsiz tabloya dönüşmüştür. Yapılan yasal düzenlemeler de sermaye kesiminin yararı doğrultusunda düzenlenmiş, hak arama yolları zorlaşmıştır. Bu bağlamda toplumsal yaşamın daha yaygın bir şekilde nasıl düzenleneceğine ilişkin düşünmek gerekiyor. Aksi halde kent üzerindeki egemenliğini ve finans gücünü bir tarafa bırakmak istemeyecek olan çevreler, sizi durdurur.

Bugün kentler, yüksek binalar, AVM'ler, gerekli, gereksiz köprü ve yollarla işgal edilmiş ve esir alınmış durumda. Tarihin hiçbir döneminde kentler bu kadar metalaşmamıştır. Bu duruma karşı toplumsal talepler ve tepkiler yeni bir durumu ortaya çıkarmış, "Kent Hakkı" nı dünyanın gündemine sokmuştur.

Bu projelere karşı yaşam alanlarının, mahallelerin, ormanların, parkların, derelerin ve kentlerin ortak hafızasının korunması gündeme gelmiştir. Bu olumsuzlukları kendilerinin sorunu olarak görenler giderek artmıştır. Mülksüzleştirme ve yerinden etme yoluyla kapitalizmin krizlerine karşı son çare olarak "Kent Hakkı" nı savunmuşlardır. Bizler de değişik çevrelerin kentleri koruma adına yükseltmiş oldukları seslere ortak olmuşuzdur.

Marka kentler yaratma adına, kentte yaşayan bir kesimin yerlerinden edilmesi gerekmiştir. Bu nedenle marka kentler olarak sunulan kentlerin arkasında ciddi bir eşitsizlik vardır. Alt ve orta gelir grupları, emekçiler ve kent yoksulları mahallelerinden, kent merkezlerinden zorla uzaklaştırılmış, kentler de toplumsal ve mekansal olarak bir ayrışma oluşmuştur. Kentte bulunan yeşil alanlar ile, kentsel kamusal alanların varsıllar tarafından gaspı, çevre ihlallerinin yaratmış olduğu risklere yol açmıştır.

Yurttaş olmanın hak ve özgürlüklerinden yararlanabilmenin yerine, "tüketim toplumu olmak" gibi bir durum ortaya çıkmıştır. Güvenli bir çevrede ve güvenli mekanlarda yaşamının yerini güvenlik adına atılan denetim mekanizmaları ve polis şiddeti almıştır. Kentler çoğulculuk ve demokrasiden uzaklaşarak antidemokratik mekanlara dönüşmüştür.

Kentsel mekanlar üst gelir gruplarının ve küresel şirketlerin taleplerine göre düzenlenmiştir.

"Adil, eşitlikçi, yaşanabilir" demokratik ve dayanışmacı bir kent yaşamının olabileceği doğrultusunda yükselen sesler zaman zaman artıyor. Bunun için kentlerde yaşayan insanlar olarak konuşuyoruz ve mücadele ediyoruz.

Kentlerin finanslaşması, yapılan çok sayıda konut, kullanım değeri düşünülerek sunulmuyor. Değişim değeri sistemi üzerinden hareket ediliyor. Bu durumu manipüle edenlere kazanç sağlamak için sistem işliyor. Sadece inşa etmek için değil, aynı zamanda tüketmek için de sistem işletiliyor. Kredi sistemi var olan konutlar için de işletiliyor. Uzun vadeli mülk edinilmesi duru-

munda sistem, değişim değeri üzerinden para kazanamaz. Dolayısıyla tahliye edilen ve satışa sunulan konutları finans şirketleri spekülâtif niyetlerle satın alıyorlar (İspanya).

Bu nedenle arz ve talep bir bakıma finans sermayesinin akışına bağlı olarak yürüyor. Bankalar üreticilere ne kadar çok para verirse, konut almak isteyenlere de o kadar çok para vermesi gerekir. Üstelik bu finans kuruluşları sadece aldıkları krediyi ödeyecek olanlara değil, ödeme gücü zayıf olanlara da, kredi geçmiş olumlu olmayanlara da kredi verirler. İşte bu noktada sürüm ve sistem zaman zaman tikanır (Mortgage).

Bu nedenle finans sistemi dinamiklerini anlamadan kentlerde neler olduğunu ve kentsel gelişmenin nasıl olduğunu anlamak zordur.

Giderek insanların yaşayacakları kentler değil, yatırım yapacakları kentler inşa ediyoruz. Konutların ve ofisler, spekülasyon aracı olduğu sürece onların boş kalmasının önemi yoktur. Bunun için Ortadoğu'da, Rusya'da, New York ve İstanbul gibi kentlerde yüksek katlı yapılar yapılıyor ve bunların çoğu boş kalıyor.

Diğer yandan bu kentlerde yaşayan nüfusun büyük bir çoğunluğu, ödenebilir şartlarda konut almaları için birçok zorluğu göze alıyorlar. Tüm dünyada böyle bir eğilim var. Ekvator'da, İstanbul'da, Londra ve Quito'da da durum aynı. Bu döngü doğru bir döngü değil.

Konut edinme durumu özel gayrimenkul piyasasına taşınırsa piyasada meta değişimine tabi hale getirilmiş olur.

Eskimiş, yıpranmış kent parçaları ile gecekondü bölgelerinde oturan yoksul ve dar gelirlili insanlar, çaresizlik içinde paraya ihtiyaç duyarlar. Spekülâtörler gelip teklif vererek onları oturdukları yerlerden çıkarırlar. Devlet de devreye girer, yasaları kullanır. Deprem gibi doğa olayları kullanılarak yeni bir tehdit gündeme getirilir. Açıkçası deprem tehdidi araçsallaştırılır.

Baraj gibi yapıların yapılması ve köylerin boşaltılması ve benzeri nedenler, kentleri yeni bir nüfus baskısı altına sokar. İç göç hızlanır, kentlerin nüfusu artar, yapılan inşaatlar nedeniyle kentlerin doğal yapısı bozulur.

Son 20 yılda kentleşme kendi doğal dinamiğini hızlı bir şekilde yakalamış durumda. Türkiye'de ise bu süreç çok daha hızlı oluyor. Kentlerin görünümü 5-6 yıl içinde değişiyor. Bu durum kentler için önemli bir yıkımdır. Bu inşaatların çoğu ihtiyaç temelli olarak değil, yatırımcıların yatırım yapması için inşa ediliyor.

Bu durum kentsel yaşamın kalitesini düşürüyor bir yabancılaşma ortaya çıkarıyor. Demokratik ölçüler içinde bir değerlendirme eksikliği yaratıyor. Düzgün yapılmayan kentsel hizmetler ortaya çıkarıyor. Estetik olarak insanı mutlu etmeyen bir çevre oluşuyor. Doğa ile olan ilişki ortadan kalkan kentler ortaya çıkıyor.

İstanbul Gezi Parkı olaylarında, parkı kurtarmak ve alışveriş merkezi yaptırmak istememenin yanında, hatta bundan daha çok kentlerde günlük yaşam kalitesizliğinden duyulan memnuniyetsizliğin payı oldukça fazla. Bu nedenle "hayatımızı yaşamamızın başka bir yolu da var" anlayışının bir sonucu olarak ortaya çıktığı söylenebilir.

Ayrıca Brezilya, Londra, Stokholm ve farklı kentlerde ortaya çıkan toplumsal hareketler; farklı kentler inşa etmek, farklı bir yaşam şekli bulmak, rekabetçi olmayan, kaygılarla dolu olmayan, birbirine açık olan ve aynı zamanda doğa ile farklı bir ilişki kurmak istemenin özlemi var. Herkesi kapsayan bir demokrasi anlayışı var.

Oysa çoğu zaman devlet ve sermaye kesimi kent ve sokak aralarında oluşan kentin gündelik sorunlarıyla uğraşmak istemiyorlar. MEGA PROJELER her kentte büyük bir sorun olarak kent yaşamını olumsuz olarak etkiliyor.

İstanbul'da yapılan yeni havalimanı, aynı zamanda eski havalimanı arazilerinin boşaltılması demektir. Bu durum da birileri için kenti daha da sorunlu hale getirmek için ortaya çıkan yeni bir durumdur.

Son 15 yıldır giderek artığı görülen şirketleşme ve neoliberal gelişme stratejileri nedeniyle ele geçirilmiş üniversiteler var.

Dünyanın çeşitli yerlerinde doğal afetler yaşanıyor. Deprem, su baskınları, dolu ve fırtınalar yaşamın bir parçası oldu. Ayrıca teknolojik nitelikli afetlerin sayısı da oldukça arttı. Şiddetli hava olaylarını çok sık yaşıyoruz. Nedeni şehirlerin betonlaşması. Günlük güneşlik olan hava, bir anda fırtınaya dönüşüyor. Dolu arabalarınızı ve bina cephelerini delik deşik ediyor. Özellikle İstanbul'da çok sık yaşanan sel, fırtına, dolu gibi olaylar yaşanıyor. Ani hava olaylarının nedeni küresel ısınma. Ayrıca kentlerdeki beton ve cam cepheler ışığı yansıttığı için çevredeki ısıyı da artırıyor. Beton ve camların ısıtmasıyla 33 derece olan sıcaklık 45 dereceye çıkıyor.

Pek çok şehirde sel ve su baskınlarının nedeni yağın yağmuru emecek toprağın kalmamasıdır. Toprak yerine beton var. Bodrum katlar yapmak için toprak içinde yapılan kazılar toprağın drenaj sistemini bozuyor. Aynı şey ağaç ve diğer bitkiler içinde geçerli. Bunlar sadece yağmuru kontrol etmede değil, aynı zamanda zemini soğutmak içinde önemli görevler üstleniyor. Asfalt gibi koyu renkler ısıyı yansıtmak yerine emiyor. Tüm bu nedenler şehirlerde küresel ısınmanın etkilerinin daha çok hissedilmesini sağlıyor.

Dünya genelinde son 10 yıl içinde sağlıksız kentleşme, çevre sorunları, afetler ve savaşlardan kaynaklanan 257.7 milyon insan göç etmek zorunda kalmış. Her yıl 5,6 milyon insan yaşam çevrelerini terk ediyor. Suriye'deki savaş nedeniyle 4 milyon insan Türkiye'de bulunuyor. Son 10 yılda doğal afetlerden 1,7 milyar insan etkilenmiştir. Sağlıksız kentleşmenin kaynaklık ettiği iklim değişikliğine bağlı olarak 3455 sel baskını, 2689 fırtına, 470 kuraklık ve 395 aşırı sıcak dalgası olayı kaydedilmiştir.

Yaşanan bu olumsuzluklara rağmen afet boyutuna ulaşan ve çevreyi önemli ölçüde etkileyen birçok yeni proje yapılıyor. Yıkımın ve plansız yapılaşmanın şantiyesi haline gelen ülkemiz de; inşaat, madencilik ve tarım gibi sektörler de güvencesiz çalışma koşulları var. Gelir eşitsizliği dünyada son 30 yılın en yüksek düzeyine ulaşmıştır. Yarı çocuk olan 1,3 milyar insan yoksullukla mücadele ediyor.

Afetler, insanın var olduğu günden buyana var olan, tüm toplumu önemli ölçüde etkileyen, doğal olaylardan kaynaklanan, teknolojinin gelişmiş olması nedeniyle de oluşabilecek olaydır. Bir olayın afet olarak adlandırılması için can ve mal kayıplarının ortaya çıkmış olması gerekir.

Afetler artık dünyada bir kalkınma sorunu olarak ele alınıyor. Çünkü afetlerden sonra önemli kayıplar ortaya çıkıyor. Sadece yerel ve merkezi yönetimlerin değil, diğer paydaşların da aktif olarak "Risk Değerlendirme ve Risk Azaltılması" konularına katkı yapması gerekiyor. Bu kapsamda toplumun acil durum kapasitesinin artırılması gerekiyor.

Yıllar ilerledikçe afet riskini azaltma kavramı, dar teknik bir disiplinden, sürdürülebilir gelişmeye odaklı çok daha geniş bir harekete dönüşmüştür.

1999 yılında Birleşmiş Milletler çatısı altında bir afet risk azaltma ofisi oluşturulmuştur

Bugüne kadar üç tane yapılan Birleşmiş Milletler Afet Riski Azaltma Konferansından ikincisinde 188 ülke tarafından benimsenen "HYOGO Çerçeve Planının (2005-2015)" başlığı "Ulusların ve Toplumların Afetlere Dayanıklılığının İnşası" olmuştur.

Dünyanın artık afetlere müdahale kavramından daha çok toplumların afetlere dayanıklılığı kavramına geçtiği görülmektedir. Bu bağlamda doğal kaynaklı ve teknolojik afetlerle iç içe yaşanan günümüzde, afet yönetimi sadece afet olduktan sonra müdahale edilecek bir yöntem olmaktan çıkmıştır.

- Konuya yönelik politika üretimi ve afete hazırlıklı olunması,
  - Toplumun gönüllü katılımının sağlanması,
  - Toplumsal afet bilincinin gelişmesi,
  - Afete hazırlık olma kapasitesinin artırılması,
- gibi konular öne çıkmaktadır.

Üçüncüsü gerçekleştirilen Birleşmiş Milletler Afet Riski Azaltma Konferansı sonucu olarak; SENDAI ÇERÇEVE PLANI (2015-2030) oluşturulmuştur. Bu planın başlığı ise; "Yoksulluk, Sağlık ve Dayanıklılık İçin Fark Yaratmak" olarak belirlenmiştir.

Artık afet riskleri yoksullaşma, sağlık ve dayanıklılık bağlamlarında düşünölmeye başlanmıştır. Tarihsel sürece baktığımızda, afetlerle ilgili konuların odağı "müdahale çalışmaları" kavramından "risk azaltma, risk değerlendirme, yoksullaşma" kavramlarına kaymıştır. Dolayısıyla birey ve toplum kesimlerinin bu çalışmalara katılması vazgeçilmez hale gelmiştir.

Toplum Tabanlı Risk Değerlendirme Yöntemi; ilk hedefi şehir ve bölgede yaşayanların kent planlamasına katkıda bulunabilmesi için geliştirilmiştir.

Afetler artık bir kalkınma sorunu olarak ele alınmaktadır. Sadece yerel ve merkezi yönetimlerin değil; kişilerin, toplumların, paydaşların, meslek odalarının aktif olarak risk değerlendirme, risk azaltılması konularına katkı vermeleri beklenmektedir.

Toplumların ve kentlerin günlük yaşamlarında öncelik sırası çokta üst sıralarda olmayan afetler; halkın yaşadığı bölgede kendisi ve yakın çevresi için afet risk ve kaynak oluşturulabilecek konuların farkında olması istenir. Bu bağlamda günlük yaşamın içinde önceliği olmayan konular dikkate alınarak tartışılmasının yolu açılmış olur.

#### Afet ve Toplum

Doğal afet hasarlarının içinde, doğa olaylarının kendisi kadar, afetin meydana geldiği toplumun sosyal, politik ve ekonomik özelliklerinin önemi oldukça fazladır.

Dünya Ekonomik Forumu Küresel Riskler Raporu'nun 2018 yılı incelemesinde, dünyanın karşı karşıya olduğu en büyük tehlikeler sıralaması olarak;

- Olağan dışı hava koşullarının yarattığı tehlikeler,
- Deprem, volkan patlaması, toprak kayması ve tsunami'nin yarattığı tehlikeler,
- Siber saldırıları veya veri hırsızlığının yarattığı tehlikeler,
- İklim değışiklik etkilerinin azaltılmaması ve iklim değışikliğine uyum sağlanamaması durumunda karşılaşılabilecek tehlikeler

Bu afetler çok sayıda can ve mal kayıplarına neden oluyor. Üretim, ulaşım, sağlık, tarım, hayvancılık ve finans gibi birçok sektörü etkiliyor.

Kentlerin genel yapısal özellikleri ile; coğrafi konumları, sosyoekonomik durumu, kültürel özellikleri, hızlı ve düzensiz kentleşme gibi sorunlarla birleşince riskler daha da artmaktadır.

Bu nedenle doğal ve teknolojik afetler, kentleşme sürecinde dikkate alınması gereken önemli bir unsur olarak karşımıza çıkıyor. Bu kapsamda yasal düzenlemeler, eğitim ve bilinçlendirme, risk yönetimi, afet yönetimi ve sigorta gibi çok boyutlu stratejilerle değerlendirilmektedir.

Doğal afetler, meydana geldikleri bölgenin alt yapısını ve ekonomik düzenini bozmakla kalmayıp başka sorunlar da yaratıyor.

- Ölüm-yaralanma, sakat kalma,
- Bulaşıcı ve salgın hastalıklar,
- Ekonomik kayıplar,
- Pazar kaybı,
- Üretim ve gelir kaybı,
- Enflasyon
- Acil yardım harcamaları,
- İşsizlik,
- Devletin ve yerel yönetimlerin planlı yatırımlarının gecikmesi gibi sonuçlar doğuruyor.

Doğal afet hasarlarının boyutunda, doğa olayının kendisi kadar afetin meydana geldiği toplumun sosyal, politik ve ekonomik özelliklerinin önemi de büyüktür. Bu nedenle doğadan kaynaklanan olayların afetsel boyutu, toplumun birçok nedenden kaynaklanan hasar görebilirlik kaynakları ile ortaya çıkabilecek tehlikelerin bir araya gelmesiyle ortaya çıkar.

Kentleri ve toplumları hasar görebilecek durumla baş başa bırakan konular sadece afetin büyüklüğü ve yer seçim kararlarının yanlış olması ve yapısal eksiklikler değildir. Hasar görülebilirlik konusunu aynı zamanda; FİZİKSEL OLDUĞU KADAR, TOPLUMSAL, EKONOMİK, POLİTİK, KÜLTÜREL yapı ve toplumun değerlerini de dikkate alarak açıklamak lazım.

Teknolojik gelişmelerden yararlanarak toplumun ve kentlerin karşılaştığı zararlar azaltılabilir.

Teknolojik Gelişmelerden Yararlanmak ve alınacak önlemler

- Erken uyarı sistemleri kurmak,
- Dereler için ıslah çalışmaları yapmak,
- Yapılaşmayı durdurmak, sorun yaratacak yerlerde bulunan yapıları ortadan kaldırmak,
- Depreme ve diğer doğa olaylarına karşı dayanıklı ve güvenli yapılar yapmak,
- Var olan yapı stokunu onarmak, güçlendirmek veya yenilemek,
- Yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanılmasını artırmak,
- Ağaçlandırma ve yeşil alan oluşturmak,
- Kentsel yoğunluğu azaltıp kenti dönüştürmek,

Kredi Derecelendirme Kuruluşu STANDARD POOR'S'un 2015 yılında yayınladığı rapor'da doğal afetlerin kredi itibarını zedeleyeceği ifade ediliyor. Fay hatları üzerinde bulunan ülkeler; Şili, Kosta Rika, Ekvator, Japonya, Panama, Peru, Filipinler, Tayvan, Karayipler ve Türkiye isimleri bulunmaktadır.

## Sonuçlar

Afetlere karşı dayanıklı ve sürdürülebilir bir gelişmeyi sağlamak için riskleri belirleyip yönetecek bir yapılanmaya ihtiyaç var (Risk Yönetimi). Bunun için, mekan ve arazi kullanım planlamalarının yapılarak risklerin haritalanması, bölgelendirilerek fiyatlandırılması gerekiyor. Ayrıca arazi kullanımının belli bir plan çerçevesinde yapılmasını sağlayarak altyapı projelerinin yüksek risk taşıyan bölgelerde yapılmaması gerekiyor. Hastane, okul, özelliği olan ulaşım yolları gibi kritik yapıları riski yüksek yerlerde yapmamak gerekiyor.

- Güvenli bir yerleşme ve yapılaşmanın sağlanması,
- Etkin bir kamu politikasının uygulamaya konması,
- Toplumsal bir talep ve katılımın sağlanması,
- Afet zararlarını önleme ve risk azaltma kültürünün geliştirilmesi gerekiyor.

Yine afet sonrası çalışmaları koordine edecek etkili bir "Afet Yönetimine" ihtiyaç var. Bunun için;

- Arama kurtarma çalışmalarını yürütmek,
- İlk yardım, sağlık, beslenme ve barınma ihtiyaçlarını karşılamak

Ülkemiz Türkiye, arazi yapısı ve meteorolojik koşulların olumsuzluğu nedeniyle sık sık büyük ölçekli doğal afetlerle karşılaşılıyor. Hızlı nüfus artışı ve kentleşme sorunları nedeniyle afet zararları artıyor. Sigorta sisteminin yeterli ölçüde gelişmemiş olması nedeniyle kamuya ciddi ölçekte yük biniyor.

Deprem yönetmelikleri ve güvenli yapı üretimini destekleyen çeşitli projeler, yapılaşmaya bağlı deprem riskini azaltmak bakımından önemli olmakla birlikte, ülkemizdeki mevcut yapı stokunun depreme dayanıklı hale getirilmesi için yenilenmesi arzu edilen seviyede değil.

Kentler; toplum, altyapı, yapı stoku, çevre ve yönetim sistemi gibi ana bileşenlerden oluştuğundan, deprem tehdidi altında bulunan kenti güvenli hale getirmek için tüm bu bileşenleri birlikte ele alıp değerlendirmek gerekiyor.

İklim değişiklikleri nedeniyle ortaya çıkan doğal afetlerdeki artışa, alınacak önlemlerle kısa vadede kesin çözümler getirilmeyecek olsa da, yapılacak meteorolojik uyarılar can ve mal kayıplarını azaltır.

Yerel yönetimlerin dere yataklarına yapı yapılmaması için özenli davranması gerekiyor. Ayrıca drenaj kanallarının temizlenmesi, dere yataklarının ıslah edilmesi, yeşil alanların korunarak ve genişletilerek erozyon ve selin önlenmesi hasarları en az düzeyde tutabilir.

Afet sonrasında oluşacak zararlar için devletin ayırdığı bütçenin, önleyici tedbirler ve altyapı yatırımları için kullanılması iyi bir sonuç doğurur.

Etkin risk değerlendirmeleri ve ölçümleri sadece sigorta şirketleri için değil, toplumun geneli ve politika belirleyicileri için de son derece önemlidir.

## İMO 46. Dönem 2. Danışma Kurulu

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

1 Aralık 2018



Danışma kurulumuzun sayın üyelerini sevgi ve saygıyla selamlıyorum. Danışma kurulumuzun başarılı geçmesini diliyorum.

Ülkemiz oldukça zor koşullardan geçiyor. Ciddi bir krizle karşı karşıyayız. Enflasyon son 15 yılın rekorunu kırdı döviz kurları oldukça yükseldi. TÜİK tarafından açıklanan verilere göre Ekim Ayı itibarıyla Tüketici Fiyat Endeksi %25.24, Üretici Fiyat Endeksi %45 olarak gerçekleşti. 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 birikim harcanmaya başlandı. Yapılan harcamalar toplanan vergilerin oldukça üstüne çıktı. İşçilerin, memurların ve emeklilerin gelirleri geçinebilmelerine yetmiyor. Cumhurbaşkanı ekonomik mücadele veriyoruz diyerek halkı mücadeleye çağırırken, yapılan harcamalar ve yeni lüks alımlar hazinenin içini daha da boşaltıyor.

Yüksek enflasyon belirsiz bir ortam yaratıyor. Belirsizliğin arttığı bir ortamda riskler artıyor fiyatların davranışı bozuluyor. Bu durum inşaat sektörü başta olmak üzere birçok sektörde yavaşlama ve karlılık kaybı ortaya çıkıyor. 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 yandan 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 kurlarında yükselmenin olmaması gerekiyor.

Ekonomik istikrarın bozulması nedeniyle Devlet yatırımları duruyor, devletten 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 imkansızlaşıyor. Buna rağmen İnşaat Mühendisliği Diploması veren okul sayısı ve kontenjanları artırılıyor. Açıkçası meslektaşlarımız her geçen gün biraz daha fazla işsizliğe mahkum ediliyor.

İthalata dayalı ekonomik sistem ülkemizi her geçen gün biraz daha fazla borç yükünün altına sokuyor. Sanayi Üretim Endeksi azalıyor, fabrikalar üretimlerini durduruyor, yatırım projelerini iptal ediyorlar. Bu durum şirketlerin konkordato ilan etmeleri ve toplu işçi çıkarmaları

olarak ülkemizin gündemine giriyor. İŞKUR' un açıklamalarına göre 2018 yılının ilk on ayında 1.164.000 insanımız işsiz kalıyor. Yine DİSK'in araştırmasına göre 2005 yılında işsiz olan üniversite mezunu genç işsiz 277 bin iken bugün üniversite mezunu işsiz sayısı 1.111.000 oluyor. %300 gibi bir artış var işsizlikte. Ayrıca ülkemiz de bir milyon çocuk okula gidemiyor.

Enflasyondan işsizliğe, yoksullaşmadan ekonomik durgunluğa kadar hayatımızı karartan bir ekonomik krizle karşı karşıya bulunuyoruz. Ayrıca bazı şirketlerin krizi gerekçe göstererek çalışan insanların işlerine son verilmesi de kabul edilemez.

OECD'nin raporuna göre (Bizimde üyesi olduğumuz Ekonomik ve İşbirliği Topluluğu) 2019 yılında Arjantin ve Türkiye ekonomisi küçülecek, işsizlik %13 olacak diyor. Açıkçası ekonomimiz ciddi bir durgunluk içine giriyor. Durum bu iken, yabancı ya da yurtdışından yabancı personel istihdamının yapılması ve danışmanlık hizmetinin alınmasına devam ediliyor. Bu uygulamaya son verilmesi, teknik ihtiyacın giderilmesi, denetim mekanizmalarında mesleki yeterliliklerin ve uzmanlığın aranması gerekiyor. Oysa kamu çalışanı sayısı yeterli ölçüde değil. OECD ortalaması her 15 kişiye karşılık bir kamu çalışanı varken bu oran biz de her 34 kişiye karşılık bir kamu çalışanı var. Üstelik kamu çalışanları ve emeklileri arasında var olan ücret eşitsizlikleri devam ediyor.

Artan dış borçlarımız kredi bulma ve alma değerimizi düşürüyor. Uluslararası finans piyasaları borç vermeğe istekli değiller. Bu duruma iç ve dış politik ve siyasal faktörler de eklenince, ülkemizin elverişli koşullarla yeni kaynak bulması zorlaşıyor.

İç ve dış borcumuz artmış, banka ve banka dışı kesimlerin mali yapısı bozulmuştur. Ailelerin borç yükü artmış, kamuya ait mal varlığı 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 sancılı olacağı gibi, bu sürecin uzun bir zaman alacağı da söylenebilir.

OHAL'in ilan edildiği günden buyana var olan hukuksuzluk ve keyfi uygulamalar devam ediyor. Bu sürede 150 binden fazla kamu görevlisi işten çıkarılmış veya açığa alınmıştır. 3000 kadar mühendis ve mimar da bu olumsuzluğu yaşamış ihraç edilmişlerdir. Üstelik Anayasal ve Uluslararası sözleşme hükümlerine göre de ayrımcılık, ifade özgürlüğü, suç ve cezaların kanuniliği, kötü muamele yasağı ve benzeri hükümler ihlal ediliyor. Basın özgürlüğü sıralamasında 180 ülke arasında 157. sıradayız. Keyfi uygulamalarla kamu vicdanı yaralandığı gibi hukuk sistemi ayaklar altına alınıyor.

İşçi sağlığı ve iş güvenliği konusunda hiçte iç acıcı durumda değiliz. 2017 yılında 2006 ölümlü kaza var. 2018 yılının ilk 10 ayında 1640 işçi yaşamını yitirmiş. Bunların yaklaşık olara 1/3 ü inşaat sektöründe ortaya çıkan kazalar. Bu kaza ve ölümler genel olarak ezilme, göçük ve yüksekten düşme nedeniyle ortaya çıkıyor.

Ayrıca son beş yılda 1855 kadın, eş ve yakınlarının şiddet ve cinayetine kurban ediliyor. 2018 yılının son on ayında 370 kadın şiddete maruz kalarak yaşamını yitiriyor.

Uzunca bir süredir TMMOB yasağının değiştirilmesi zaman zaman gündeme geliyor. Özellikle ülkemiz de üretime değil de tüketime dayalı olarak yürütülen ekonomik sistemin omurgasını inşaat sektörü oluşturuyor. Hukuksuzluğun ve haksız kazanç aktarmanın bir aracı haline gelen imar hareketleri ve kamu yatırımları, meslek odalarının önemli ölçüde ilgi alanı içinde yer alıyor. Kamu yararı sağlamayan, kişi ve grup çıkarını öne alan yatırımlara meslek odaları karşı çıkıyor. Sağlıklı bir çevrede yaşamak, güvenli yapılarda oturmak en temel insan hakları olarak görülüyor. Meslek odalarının ve meslek insanların uzmanlıkları nedeniyle yapımları gereken denetim ve uygulamalar engelleniyor. Yönetmeliklerden kaynaklanan yetkileri yönetmelikler değiştirilerek kaldırılıyor. Odalar, ekonomik olarak etkisizleştiriliyor. Odalar, 12 Eylül'den gelen bir düzenleme nedeniyle Anayasal haklarımız dikkate alınmayarak hiyerarşik bir anlayışla vesayet altına alınmak isteniyor. Odalar, "mali ve idari" olarak denetlenmeye çalışılıyor. Denetleyemezsiniz diyerek Anayasal haklarımız kullanılınca, yeniden 6235 Sayılı Yasamız değiştirilmek isteniyor.

Yeni rejimle birlikte, 703 Sayılı KHK ve 5 Nolu Cumhurbaşkanlığı Kararnamesi ile Devlet Denetleme Kurulu'na aşırı yetkiler verilmiştir. Bu kurul, TMMOB ve Meslek Odaları gibi kuruluşların üzerinde baskı unsuru olacak şekilde yapılandırılmıştır. Yasa ve mevzuat değişikliklerine kadar uzanan çeşitli baskı yöntemleri ile Birliğimiz dizayn edilmeye çalışılıyor. Anayasal güvence altındaki mesleki birliğimize karşı alınan bu tutum kabul edilemez. Birlik ve Odalarımız üzerinde kurulmak istenen baskı ve düzenlemelerden vazgeçilmeli, 6235 Sayılı TMMOB yasasını değiştirmeye yönelik girişimlere son verilmelidir.

31 Mart 2019 Tarihinde Yerel Yönetim Seçimleri yapılacaktır. 24 Haziran seçimiyle ülkemiz de 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 kalktı. 24 Haziran seçimleri baskı ve tehditler altında, şeffaf olmayan bir ortamda yapıldı. Görevden uzaklaştırmalar, eşitsizlik ve gözaltına alınıp tutuklamalarla adil olmayan bir ortam yaratıldı. Artık ülkemiz de yeni bir rejim var. Bu koşullar altında Yerel Yönetim Seçimleri yapılacak.

Ülkemizin kentlerinde oluşan kentsel rant, kamu yararı doğrultusunda kullanılıyor olmaktan çıkarılıp, kişi ve grup yararına kullanılan bir düzen oluşturuluyor. Tüm kentsel ve kırsal alanlarda yapılaşmanın önünü açan yasal düzenlemeler bugüne kadar sıkça yapılmıştır. Fakat "İmar Barışı" gibi bir yok ediliş düzeni ülkemiz tarihinde bugüne kadar görülmemiştir.

Yerel yönetimler yerelde, demokrasinin halka en yakın halkasıdır. Ne yazık ki Yerel yönetimlerin özerk yapısı bozuldu. Demokratik bir şekilde seçilen yerel yöneticiler görevden alınarak yerlerine kayyum atandı. İstanbul, Ankara, Bursa ve Balıkesir gibi büyük illerin belediye başkanları da görevlerinden alındıkları gibi, neden alındıkları da bugüne kadar açıklanmadı.

Ayrıca kentler de, Kentsel dönüşüm uygulamaları ve yapılan çeşitli imar hareketleri, kentlerin yeniden yapılandırılması çerçevesinde sağlıklı bir çevre de yaşama ve mülkiyet haklarını yok sayıyor. Doğal ve yapıyı yaşam çevrelerine el konuluyor.

Orman alanları, kıyılar, milli parklar, meralar, yaylalar, doğal sit alanları yıkımın ve plan dışı yapılaşmadan önemli ölçüde etkileniyor. Üstelik İmar Barışı adı altında getirilen imar affı konusu, ülkemizin topraklarını inşaat sektörünün bir arazisi haline dönüştürüyor. Ayrıca insanlarımızın can ve mal güvenliğini tehlikeye sokuyor. Bugün İstanbul başta olmak üzere kentlerimiz beş afetle karşı karşıya bulunuyor. Yine yapılmamasını düşündüğümüz Kanal İstanbul ve benzeri alt yapı projeleri, eğer yapılırsa, yeni sorunlu alanlar ortaya çıkaracak, yaşanmaz bir İstanbul yaratacaktır.

Yerel yönetimler demokrasinin önemli araçlarıdır. Bir ülkede demokrasi olması için yasama, yürütme ve yargı bağımsızlığının olması lazım. Ne yazık ki her şey yürütmenin lehine değişmiştir. Ayrıca demokrasi için güçler ayrılığının yanında, laiklik ve sosyal adaletin de olması lazım. Laiklik ve sosyal adalette sorun var. Yargı büyük ölçüde bağımlı hale gelmiştir.

Yapılı ve doğal çevrenin plan dışı yapılaşması, kaynakların acımasızca tüketilmesinin önlenmesi için uzun vadeli bir çevre politikasının oluşturularak kullanılması mümkündür. Kentlerin yeniden üretici niteliğini öne çıkararak kimlikli ve yaşanabilir bir niteliğe kavuşması gerekiyor. Bunun için demokratik bir işleyişin olması gerekiyor.

Yerel Yönetim Seçimleri sürecinde; kentlerimizi haksız kazancın bir cenneti haline getirerek, kent yaşamını yaşanmaz kılanlara ve mesleğimizi yapamaz hale getirenlere karşı örgütlü bir seslenişe ihtiyacımız var. Bu anlayışla hareket edileceğinin bilinmesini isteriz. Mesleğimizin en iyi şekilde kullanılmasını sağlayacak demokratik bir işleyişe, 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 olmalıyız. Bunun için daha çok birliğe ve dayanışma içinde bir mücadele yürütmeye ihtiyacımız var.

Bu duygularla danışma kurulumuzun üyelerini ve aramızda bulunan meslektaşlarımızı saygı ve sevgiyle selamlıyorum.

## Üniversite Bölüm Başkanları Toplantısı (Ankara)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

19 Ocak 2019



Hoş geldiniz; ne de iyi ettiniz, geldiniz, bizleri mutlu ettiniz mesleğimiz adına, ülkemiz adına. Henüz üniversitede olan öğrencilerimiz, gelecekte meslektaşımız olacak arkadaşlarımız adına. Ne yazık ki bizim mesleğimiz hak ettiği yerde değil bugün. İşte ufacık sarsıntılar zaman zaman mesleğimizin önemini gündeme getiriyor ama sarsıntılar ortadan kalkınca unutuyoruz. 1992

Erzincan Depremi hatırlıyoruz, aramızda bulunan genç öğrenci arkadaşlarımızın dışında. Ciddi bir hareket getirmişti, özellikle zemin konusu 1992 Depremiyle birlikte gündeme gelmişti. Sonra 1999 Depremi yaşamıştık; yaklaşık olarak resmi rakamlara göre 20 bin insanımızı toprağa gömmüştük. 340 bin mertebesinde yapımız orta hasar, hafif hasar, ağır hasar ve yıkık derecede can ve mal kayıpları ortaya çıkarmıştı. Ülkemizin en kuzeyinden en güneyine, en doğusundan en batısına kadar etkilenmeyen hiçbir aile kalmamıştı. Hatta meslektaşımız olan dönemin cumhurbaşkanı bizim de gençliğimizde kendisine çok bağırdığımız Sayın Süleyman Demirel: "Eyvah, altımız delikmiş" demişti. İlginçtir bizim ülkemiz, bizim ülkemizin insanları. Oysa 1894 yılında çok önemli bir deprem yaşamıştı. Cumhuriyet Dönemi boyunca da 150 mertebesinde orta ve üstü büyüklükte deprem yaşamıştık. 110 bin mertebesinde insanımızı toprağa gömmüştük ve 700 bin mertebesinde de yapımız yerle bir olmuştu. Yani depremi bilen bir ülkeyiz. 1939 yılında da Erzincan Depremi halen anneannelerimiz anlatır, babaannelerimiz anlatır. Çok önemli bir deprem ve 33 bin mertebesinde insanımızı yine toprağa gömmüştük. Dolayısıyla deprem her zaman vardı. Deprem olduğu yerde de inşaat mühendisliği her zaman konuşuldu. Saygıyla anıyorum kendisini, Rifat Yazar Hocamız, 1939 yılında yaşanmış olan Erzincan Depremi sonrası iyi bir mühendislik tasarımının nasıl yapılması gerektiğiyle ilgili, deprem yönetmeliği denemez ama doğru bir tasarım çerçevesinde bir dizi ilkeler ortaya koyduklarını hep ifade ederdi. Kendisiyle 10 yıl kadar da Türkiye Deprem Vakfında birlikte çalıştım, saygıyla anıyorum. Burada bulunan birçok arkadaşımızın hocasıdır diye düşünüyorum. İnşaat mühendisliği alanına, mesleğimize, çok ciddi katkıları olmuştur.

Yine benzeri, kendisiyle 2 yıl birlikte çalıştığım, 10 yıl İnşaat Mühendisleri Odası Başkanlığı yapmış olan ve kendisinden çok şey öğrendiğim, belli bir yaşta olmama rağmen gerçekten kişiliğimizin oluşmasına önemli katkıları olan çok önemli meslektaşlarımız var. Bunlardan birisi de İnşaat Mühendisleri Odası Merkez Yönetim Kurulunda 2 yıl birlikte çalışmış olduğum Güney Özcebe'dir. Oğul Güney Özcebe de aramızda, ondan da mutluluk duyuyoruz. Onu da saygıyla, sevgiyle bir kez daha anıyorum.

Bizden bir yaş büyük olan, yani bir üst sınıfta olan meslektaşlarımız bizim ağabeylerimizi. Hep öyle büyüdük. Dolayısıyla bizim mesleğimizin aynı zamanda usta-çırak mesleği olduğunu hep büyüklerimizden gördük ve bugüne kadar da bizim kuşağımız böyle getirdi, geldi. Çünkü inşaat mühendisliği sadece okullarda öğrenilmiyor, okul sonrası şantiyelerde de veya okul sonrası masalarda da öğrenilen bir meslek. Sadece diploma almış olmak bizim mesleğimizi kullanmak için yeterli değil. Hele tekniğin, teknolojinin, bilimin, bilginin, iletişim ilişkilerinin son derece yoğun ve hızlı geliştiği bugünkü dünyada, açıktır ki sadece diploma almak, inşaat mühendisliği diploması almak, bu mesleği yapmanın ön koşuludur, fakat temel koşulu değildir. Özellikle 1992 Erzincan Depremiyle birlikte başta İnşaat Mühendisleri Odası ve İnşaat Mühendisleri Odasının çevresinde halka oluşturan çok değerli hocalarımız hep bunu söylediler. Biz de meslek odası olarak geçmişten bu yana yöneticilik yapmış olan meslektaşlarımızla birlikte; diplomanın yeterli olmadığını, diploma sonrası da meslek insanlarının, özellikle can ve mal güvenliğiyle uğraşan bir meslek grubunun birinci halkası olarak inşaat mühendislerinin, sürekli öğrenmeleri gerektiğini hep anlatmaya çalıştık. Bu noktada da işte karşımıza 3458 sayılı yasa 1938'in koşullarına göre çıkarılmıştır. 1954 yılında buraya gelmeden önce baktım, biraz sonra yine ifade etmeye çalışacağım, ülkemizdeki inşaat mühendisleri sayısı 1954 yıllarında 2 bin bile değil. Düşünün ki 1938 yılında ülkemizde inşaat mühendisi sayısı oldukça

az, makine mühendislerinin sayısı az, mimarlar az. Dolayısıyla mühendis unvanını almış olan herkes bir başka meslek grubunun, bir başka uzmanlık alanının işini yapıyor doğal olarak zamanının koşulları çerçevesinde.

İşte çıkarılmış olan 3458 sayılı yasa da dönemine göre son derece doğru bir yasa. Her diploma almış olan, her meslek insanı, bir başka meslek insanının işini yaptığı gibi, sınırsız yetkiye sahip olarak da diploma aldı. Yani 3 kat, 5 kat, 10 kat, 20 kat; önüne gelen her türlü projenin altına imza atabilme yetkisi almış. Gelmiş olduğumuz dünyada bugün biz, özellikle de ülkemizde İnşaat Mühendisleri Odası olarak 7 ana bilim dalının olduğunu ifade ediyoruz. Oysa gittikçe bu anabilim dalları saçaklanıyor. Bu çerçevede de eğitimin farklılaşması, uzmanlaşmanın ve uzmanlıkların kendi anlayışı çerçevesinde gelişmesi ve günün koşulları içerisinde de tekniğin, teknolojinin, iletişimin, bilgisayarın, bilgisayar programlarının var olmuş olduğu çerçevede de mesleklerini en iyi bir şekilde yapmaları gerekiyor. Ama ne yazık ki halen 1938 yılında çıkarılmış olan bu 3458 sayılı doğru yasa bugüne kadar değiştirilemedi. İtiraf etmek gerekir ki, biz hiçbir zaman kendi iyi taraflarımızı öne çıkararak, eksiklerimizi ve kusurlarımızı görmeyen bir meslek grubu değiliz. 1999 Depreminde de aynı şeyleri ifade ettik, bugün de aynı şeyleri ifade ediyoruz. Öncelikli olarak çuvaldızı kendimize batırmayı bir alışkanlık haline getirdik. Son zamanlarda başlayın çok dile getirmeye başladık tekrar, 1999 Depreminin olumsuzluğunu ne yazık ki meslek odaları olarak, özellikle de can ve mal güvenliğinden birinci derecede sorumlu İnşaat Mühendisleri Odası olarak iyi değerlendiremediğimiz düşünüyorum. Gerçekten 1999'un o sıcak ilişkileri içerisinde biz 1992 Depreminde birlikte gündeme gelen, işte dünyanın çeşitli ülkelerinde sertifikalı mühendis, profesyonel mühendis olarak adlandırılan, bizim ülkemizde de, bizim odamızda da yetkin mühendislik olarak adlandırdığımız ve 1996-1998 yıllarında yöneticilik yapmış olan meslektaşlarımızın ortaya koymuş oldukları bir mavi kitapçık var. Biz ona "mavi kitapçık" diyoruz, yetkin mühendislik. Yani her meslek insanının, her inşaat mühendisinin, önüne gelen her projeyi yapamayacağı ve her projenin altına -tasarım diyelim- her tasarımın altına imza atamayacağı çerçevede, yani o bilgiye ve o donanıma, o etik anlayışa, sadece bilgisinin yeterli olması yetmez, aynı zamanda ahlaki normu ve etik bakışı da yeterli olacak yetkin mühendislik yasasını ne yazık ki çıkaramadık.

Çok emek verildi, gelmiş olduğumuz noktada değerli meslektaşlarım, değerli hocalarım, sağ olun. Artık ben son zamanlarda şunu ifade etmeye çalışıyorum: Geçen hafta da 26 şubemizin başkanlarını topladık, bu konuları tartıştık "ne yapabiliriz?" diye; yani bir ağılama duvarına dönüştürmek çerçevesinde değil, gerçekten sonuç almak çerçevesinde. Bugün bizim ülkemizde mühendislik falan yapılmıyor, mühendislik falan yok. Hiç üzerini kapatmaya gerek yok. Kim ne derse desin. Elbette ki biz sektörümüzde, alanımızda bulunan her insanla birlikte çalışıyoruz, bundan da bir rahatsızlık duymuyoruz. Fakat kentleri planlayanlar, tasarımlara karar verenler, onlarla birlikte çalışmış olmamıza rağmen müteahhitler, yani iş yapanlar ve yaptırılanlar olduğu sürece inşaat mühendisliği başta olmak üzere, uzmanlık alanlarının yeterli ölçüde kıymet bulma şansı yok. Bu kötü düzeni yıkmak lazım. Bölüm başkanı değerli hocalarımız, özellikle bizlerle birlikteliğiniz ve burada olmanız bizleri bu noktada umutlandırıyor.

Elbette ki bugün altı çok çizilecek, ama ben de şöyle bir üzerinden geçmek istedim; 2018 inşaat mühendisliği toplam program sayısının 199 olduğunu görüyoruz. Belki fazlası vardır. Çünkü her geçen gün, her bir yerde bir program veya bir bölüm açılıyor. Üniversite sayısının da 130 olduğunu görüyoruz. 2015 yılında 11 bin 511 kontenjan var. 2016 yılında 12 bin kontenjan var. 2017 yılında 12 bin 142 kontenjan var. 2018 yılında 13 bin 407 kontenjan var. 2028 kişi kayıt yaptırmamış. Bakın inşaat mühendisliği bölümlerine, 13 bin 407 kontenjan olmasına rağmen 11 bin 379 kayıt var. Aramızda genç arkadaşlarımız da var, henüz üniversite sıralarında olan bizim gelecekteki üyelerimiz ve bizden görevi devralacak olan henüz öğrenci olan konsey üyesi arkadaşlarımız da burada. Onlar da can kulağıyla dinliyorlar, dinleyecekler; gelecekte kendilerini nelerin beklediğini arkadaşlarına umuyorum ki iyi bir şekilde aktarırlar.

Daha önce, 2015 yılında 252 bininci sırada olan öğrenci kayıt yaptırmış. 2016 yılında 240 bininci sırada olan öğrenci kayıt yaptırmış. Geçen yıl, 2017 yılında YÖK'le gidip görüştük. Dedik ki: bu olmaz. Biz ülkemizdeki her insanın yükseköğrenim görmesini isteriz. Özellikle ülkemizdeki okullaşma oranı son derece düşük. Her insanın yükseköğrenim görmesini arzu

ederiz, fakat her insanın can ve mal güvenliğiyle ilgili bir meslek alanında okuması diye bir kayıt yok. Yani her insanın inşaat mühendisi olması diye bir kayıt yok. Her insanın hukukçu olması diye ve her insanın da hekim olması diye bir şey yok. Çünkü bu meslekler öncelikli olarak can ve mal güvenliğiyle ilgili hizmet üreten meslekler. Bu noktadan biz çok rahatsızız. Dolayısıyla giderek zaten mühendisliğin yerlerde süründüğü bu evrede eğer kontenjanları bu kadar arttırırsanız ve seçme sınavları sonucunda 250 binlerde olan öğrencinin de kaydolmasını sağlarsanız inşaat mühendisliği diye bir alan kalmaz ülkemizde. Valla sanki hiç gitmememiz gerekirmiş gibi, geçtiğimiz yıl 300 bininci sırada olan öğrencinin kaydını yaptırdığını elimizdeki kayıtlar gösteriyor. Bundan da İnşaat Mühendisleri Odası olarak üzüntü duyuyoruz. Her yıl aramıza değerli meslektaşlarımız, değerli hocalarımız 10 bin mertebesinde arkadaşımız katılıyor. Bugün Türkiye’de 2017 yılı itibariyle -2018 dökümleri yok elimde- 65 bin 962 öğrencinin inşaat mühendisliği bölüm ve programlarında okumuş olduklarını görüyoruz. Her yıl 13 bin mertebesinde kaydın yapılması demek, en az bundan sonraki süreçte yaklaşık olarak 10 bin mertebesinde arkadaşımızın aramıza katılması anlamına geliyor.

Şöyle bir baktım: Bugün odamıza kayıtlı yaklaşık olarak 130 bin mertebesinde inşaat mühendisi var, 20 bin mertebesinde de kayıtlı olmayan meslektaşımız olduğunu düşünürsek, 150 bin inşaat mühendisi var. Biraz önce Sayın Özcebe dedi ki: Çok farklı bir sunum yapacağım ve ben de merakla bekliyorum kendisini. 1954 yılında 1730 üyemiz varmış. 1985 yılında 32 bin 500, 2010 yılında 83 bin, 2015 yılında 103 bin, 2018 yılında değerli meslektaşlarımız 130 odamıza kayıtlı ve 20 bin de kayıtlı olmayan 150 bin mertebesinde üyemiz var. Dolayısıyla 540 kişiye bir inşaat mühendisi düşüyor. Amerika’da 1350-1400 kişiye bir inşaat mühendisi düşüyor. 10 yıl sonra bugünkü sayımız kadar arkadaşımız inşaat mühendisi olacak. Dolayısıyla bu sürdürülebilir bir durum değil, buna hep birlikte çözüm bulmamız lazım. Bu noktada önerileriniz, değerlendirmeleriniz, hatta bizi eleştirmeniz önemlidir. Çünkü biz ülkemizi çok seviyoruz, çocuklarımızı çok seviyoruz, gençleri daha çok seviyoruz. İşi ve aşısı olmayan gençlerin aramıza katılmış olması başka sorunlar yaratıyor ve daha başka sorunlar yaratmaya da devam edecek.

Sonuç olarak günümüzde ciddi bir ekonomik kriz var, hepimiz biliyoruz. Bu ekonomik krizden en fazla inşaat mühendisliği alanı etkileniyor, inşaat mühendisleri etkileniyor. İnanın telefonum açık ve her gün en az 15 arkadaşım beni arıyor. Yani sadece okulu yeni bitiren arkadaşlarımız değil, ben eminim ki şube başkanlarımızı da aynı çerçevede oldukça fazla arkadaşlarımız arıyor. Hatta bölüm başkanları olarak, hatta öğretmenleri olarak, hocaları olarak, sizleri de çok sayıda okulu bitiren meslektaşımızın “iş” diye aradıklarına eminim. Dolayısıyla işsizlik artıyor ki inşaat mühendisliği alanında işsizliğin olması bir kez başlı başına ciddi bir problem. Yükseköğretimde okuyan inşaat mühendisi adaylarının sayısı da artıyor biraz önce söylediğim gibi. Her geçen gün inşaat mühendisliği bölümlerine çok daha kolay giriliyor can ve mal güvenliğiyle ilgili hizmet üretmesi gereken bir meslek olmasına rağmen. Eğitimin kalitesi her geçen yıl biraz daha düşüyor. Üniversitelerde lisans eğitimi bölümlerinin açılabilmesi için 3 öğretim üyesinin olması yeterli görülüyor. Bağışlayın beni; her mahallede bir inşaat mühendisliği bölümü açmanın bir anlamı yok ki. 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 mühendisi sayısı, 10 yıl sonra bugünkü sayımızı aşacak. Biraz önce söyledim, bu sürdürülebilir bir şey değil. Bu gidiş devam ederse, yani buna bir çözüm bulamazsak -mutlaka bulmak zorundayız- daha çok haksız rekabet olacak. Çünkü her meslek insanı önüne gelen her şeyi imzalayabildiği gibi bugün “kötü iyiyi kovar” diye bir söz var. İyi yetişmiş olan meslektaşlarımız da ya haksız rekabet koşullarına uyarak kaliteyi düşürecekler iş kapabilmek için, veyahut işlerini bırakıp köftecilik yapacaklar. Bugün köfteciler de işsiz ve aç. Daha çok haksız rekabet, kalitesiz mühendis hizmeti yaratıyor, düşük ücret yaratıyor ve büyük ölçüde de işsizlik yaratıyor.

Peki neler yapılmalı? Bir kere hiç kaçınılmaz, öğrenci kontenjanları mutlaka ve mutlaka azaltılmalıdır. Buna bir çözüm bulmamız lazım. Elbette ki yükseköğrenim görsün ülkemiz insanı ama inşaat mühendisi olmak durumunda değil. Hele 4E’yi geride bırakıp, bugün 5E’yi tartışan dünyaya nasıl entegre olacağız, nasıl yetişeceğiz? Özür dilerim, laf üretmeyle olmuyor bu işler. AR-GE’ye önem vermek lazım. Akşam hocalarımızla sohbet ederken söyledim, çok

kullanıyorum: Volkswagen ve cebimizdeki Samsung telefonlarıyla ilgili olarak Almanya ve Kore'nin ARGE bütçelerini. Volkswagenin yılda ayırmış olduğu AR-GE parası 15 milyar dolar. Bizim ülkemizde üniversiteler dahil, özel tüm kurum ve kuruluşlar dahil, yani tüm devletin fonksiyonları dahil değerli meslektaşlarım araştırma ve geliştirmeye ayırdığımız toplam para 6 milyar dolar mertebesinde. Bir Volkswagen için yapılan araştırmanın, bir Samsung için yapılan araştırmanın 3'te 1'i değil. Peki nasıl gelişmiş ülkelere entegre olacağız ve başta da temel bilim ve mühendislik alanları geliyor, inşaat mühendisliği alanı geliyor. Bu alanların geliştirilmesi, güçlendirilmesi, laboratuvarlarından tutun da fiziki yapılarının mutlaka ve mutlaka yüksek düzeyli bir eğitim kalitesinin yapılması, çerçeveye oturması lazım. Ama ne yazık ki bugüne kadar bunu yapamadık, başarısız. Ama ben yine de başaracağımızı düşünüyorum. Çünkü haklı zeminde konuşuyoruz, kendimizle ilgili bir şey talep etmiyoruz. Ülkemizle ilgili, gençlerimizle ilgili, üniversitelerimizle ilgili, can ve mal güvenliğiyle ilgili düşüncelerimizi ifade ediyoruz. Mutlaka kaliteli bir mühendislik hizmeti yapılmalıdır. Bunun nasıl olduğunu biliyoruz, yani bu çok zor bir şey değil. Geçmişte üniversitelerimizde son derece kaliteli eğitim yapıyordu, son derece değerli mühendisler çıktılar dünya ölçüsünde. Meslekte mutlaka yetkinlik aranmalıdır. Herkes, her insan, önüne gelen her şeyi imzalamak durumunda değildir. Bunu da kademelendirmek lazım.

Biz bunu çalışıyoruz. Her insan iş yapabilmeli, fakat bildiği işi yapabilmeli. Ne kadar biliyorsa o kadar yapabilmeli. Bilgisi yükseldikçe, yapacağı iş seviyesi de yükselmeli. Meslek odamızın düzenlediği meslek içi eğitim seminerleri ve kursları zorunlu değil, gönüllü. Arkadaşlar bu ülkede zorunlu olan şeyleri yaptırmak oldukça zor. Yani yasal çerçevede edinilmiş olan hakları uygulamak oldukça zor olduğu bir düzende, İnşaat Mühendisleri Odasının gönüllülüğe dayalı açmış olduğu meslek içi eğitim seminerlerinin ve kurslarının yeterli seviyede olması beklenemez. Ama buna rağmen "ben mesleğimi iyi yapacağım, yapmak istiyorum" diyen insan ve meslektaş sayısı hiç de az değil. Ankara'da, İstanbul'da, İzmir'de ve benzeri illerde şubelerimizin açmış oldukları meslek içi eğitim seminerleri, kursları ve benzeri çalışmalar, oldukça yüksek düzeyli, yüksek katımlı geçiyor. Çünkü meslektaşlarımız büyük oranda kalitenin ve bugünkü inşaat düzeninin, yapı düzeninin bugünkü anlayışla sürdürülemeyeceğinin farkında. Onlar da büyük ölçüde sizlerin, bizlerin destekçilerimizdir.

Değerli meslektaşlarım; Sayın Cenan Hocamın başkanlığındaki İnşaat Mühendisliği Eğitimi Kurulumuza çok teşekkür ediyorum. Yıllardır işte Sayın Özcebe de o kurulu yürüttü, daha genç arkadaşlarımıza bıraktı ve kurumlaştı diyebilirim; son derece iyi götürüyorlar. Çok büyük emek harcıyorlar. Sağ olsunlar, var olsunlar. Keşke 2 gün yapsaydık bu toplantımızı ama siz yeter ki talep edin değerli meslektaşlarım, değerli arkadaşlarım. Ankara'da veya ülkemizin başka yerlerinde bu toplantıları çoğaltırız. Gerçekten biz özellikle genç meslektaşlarımızı çok seviyoruz, ülkemizi çok seviyoruz. Bizden kaynaklanan hatalardan dolayı can ve mal güvenliği ortaya çıkmamasını arzu ediyoruz. Ülkemizin her gün bir tarafında bir afetle karşılaşılıyor. Sel ve su taşkınlarıyla karşılaşılıyor. Küçük ve orta büyüklükteki depremler hasar meydana getiriyor, can ve mal kayıpları ortaya çıkarıyor. Ciddi ölçüde ısı adaları oluştu, ciddi ölçüde hava kirlendi. Bu durum, sosyal ve fiziki yapıyı da bozdu, demografik yapıyı bozdu. İstanbul gibi kentlerimiz yaşanmaz hale geldi. Dolayısıyla İnşaat Mühendisleri Odası olarak, bu noktada can ve mal güvenliğinden sorumlu insanlar olarak sizlere çok teşekkür ediyorum. Buraya gelmiş olmanız, sorunumuza parmak basmak ve "birlikte nasıl çare oluruz?" anlayışı nedeniyledir.

Toplantımızın başarılı geçmesini diliyorum ve teşekkür ediyorum, sağ olun.

## Ulaştırma Politikaları Çalıştayı (Bursa)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

26 Ocak 2019

Sevgili meslektaşlarım, sayın meslektaşımız ve milletvekilimiz, akademik odaların değerli başkanları, beyefendiler hanımefendiler; hoş geldiniz diyorum, tümünüze saygılarımı ve sevgilerimi sunuyorum.

Mutluluk duydum, bilindiği gibi yerel yönetim seçimleri çerçevesinde ortalık hareketli. Bir milletvekilimiz var burada, bir Anakent Bursa Belediye Başkan Vekili var burada. 1930'lu 40'lı yılları düşündüğümüzde nüfusa oran olarak kadın milletvekillerimiz bugünden çok daha fazla. Ama biraz önce Bursa Belediyesi Belediye Başkan Vekilinin bir kadın olması sıfatıyla burada bulunmuş olmasından da mutluluk duydum. Pek öyle olmadığı birçok ilimizin ilçemizin belediye başkan adayları da keşke kadın olabilseydi. Mücadele etmeniz gerekiyor sayın kadınlarımız.

İnanın bu konu en az ulaştırma konusu kadar önemli ve değerli. Çünkü sonuç itibarıyla ulaştırma dediğimiz zaman insan odaklı ulaştırmadan bahsediyoruz. Ulaştırmanın insan odaklı olabilmesi için de, sevgiyeye dayalı olması lazım, çevreye dayalı olması lazım. Mehmet Başkanımızın da altını çizdiği gibi, otomobil öncelikli değil insan öncelikli olması lazım. O zaman kadınlarımızın da hak ettikleri değeri görmesi lazım. Bu bir süreç, umuyorum ki bundan sonraki dönemlerde kadınlarımız aktif siyaset içerisinde çok daha fazla bulunurlar, bu mücadele içerisine girerler.

Bursa çok yakından bildiğim bir il, ailemin büyük bir kısmı Bursa'da, bir yanı sıra Bursalı sayılıyorum ben de. Fakat arkadaşlarımız özellikle yönetici arkadaşlarımız, biraz önce de çok uzun süredir tanıdığım dostlarım arkadaşlarımız şikâyetinde bulundular, çok az gelip gidiyorsunuz. Haklılar, geleceğiz. Her yere gitmek lazım arkadaşlar, 26 şubemiz var, bir genel merkezimiz var, 111 temsilciliğimiz var. Keşke mümkün olsa da bütün temsilciliklerimize, bırakın şubelerimizi de temsilciliklerimize gidebilelim. Fakat yapmış olduğumuz bu çalıştaylarla İnşaat Mühendisleri Odası yıllardır, 1974 yılında başlayan bir ulaştırma kongresi var, son derece önemli bir kongredir. Bugün bile biz birkaç sene önce 1974 dokümanlarını İstanbul Şubesi olarak yeniden basıp arkadaşlarımıza dağıtmıştık.

Enteresandır, politikacılarımız bugün Türkiye'de siyaset kurumunun içerisinde bulunan insanlarımız çok alingan oluyorlar gerçekten. Fakat ben bir şeyin altını çizeyim. 1974 yılından bu yana ulaştırma sisteminde, ulaştırma politikasında mantığımız bir türlü değişmedi. İnanın 1974 yılında yapılmış olan İnşaat Mühendisleri Odasının önderliğinde diğer dört odamızla birlikte yapılmış olan ulaştırma kongresi notlarına bir göz attığımızda, mantık olarak sistem olarak bugünden çok farklı değil.

Fakat şuraya gelmişiz, biraz önce burada konuşma yapan Belediye Başkan Vekili Zehra Hanım, otomobil öncelikli değil insan öncelikli dedi; önemli bir şey. Hayatın her alanında ulaştırma da dahil olmak üzere önce öğreniriz telaffuz etmeye başlarız, sonra onun kültürüne sahip oluruz, yani içselleştiririz ve kullanırız. Dolayısıyla otomobil öncelikli olmaktan çıkmak gerekiyor diye eğer Bursa gibi otomobile teslim olan bir kentimizin Belediye Başkan Vekili bunu ifade ediyorsa, demek ki İnşaat Mühendisleri Odası da bugüne kadar söylemiş oldukları yapmış oldukları kongre ve çalıştaylarla bir yanı sıra amacına da ulaşmış demektir değerli meslektaşlarım, değerli katılımcılar.

Ekim ayında 13.Ulaştırma Kongremizi Erzurum'da yapacağız, İstanbul Şubemizle Erzurum Şubemiz birlikte yapacak. Fakat biz Güngör Hocamızla, bugün gelemedi, onun selamlarını sevgilerini de sizlere iletmış olayım, ulaştırma politikasıyla ilgili burada ne olmalıdır, nasıldır ulaştırma politikaları bugün, ne olmalıdır noktasında bir sunum yapacaktı. Ama aile dostu, sınıf arkadaşı, komşusu bir meslek insanımızı, bir meslek büyüğümüzü kaybetmiş olmaktan dolayı bugün öğlen onu sonsuzluğa uğurlayacaklar, gelemedi çok da üzüldü. Dolayısıyla sizlere de aracılığımızla selamlarını ve sevgilerini gönderdi.

Sormuştum, ben kişi olarak bağışlayın, inşaat mühendisleri olarak, uzun süre İnşaat

Mühendisleri Odası İstanbul Şubesinde yöneticilik yapan bir kişi olarak, 10 tane ulaştırma kongresini birlikte yapmış olduğumuz Güngör Evren'e sormuştum. Hocam bu 13.Ulaştırma Kongresini nerede yapalım diye. Tabii Bursa da taliptiydi bu kongreye. Demişti ki bana, Ankara'yı geçelim o tarafa diye. Son derece haklıydı, ama bugün ulaştırma sorunlarına, ulaştırma problemlerine baktığımızda İstanbul problem çerçevesinde dünyanın, yani sorun çerçevesinde dünyanın en önde gelen kentlerinden birisi. Bursa da ona yaklaşmış. Fakat mantık değişmiyor, öğrenilmiyor ve uygulanmıyor. Bu yanıyla sadece İstanbul'da bulunan bilim çevrelerinin uzmanların ulaştırma konusunu çalışmaları yetmiyor, bütün ülkemizde özellikle meslek grubumuzun insanları olarak inşaat mühendisi arkadaşlarımızın, hayatın mesleğimizin her alanına yönelik, özellikle de ulaştırma alanına yönelik olarak aynı dili kullanmaları gerekiyor.

Bu yanıyla sadece kongrelerle yetinmemek, çalıştaylarla da farklı farklı illere giderek ulaştırma politikamız ne olmalıdır noktasında ortak bir dili, ortak bir düşünceyi yakalamak amacıyla 45.Dönem Yönetim Kurulumuz ve 46. Dönem Yönetim Kurulumuz daha çok Anadolu'nun farklı yerlerinde çalıştaylar, kongreler elbette ki yapılacak. Fakat ulaştırma çalıştaylarımız başta olmak üzere, mesleğimizi ilgilendiren ve insanı ilgilendiren her alanda çalıştaylar yapmayı da kararlaştırmıştır.

Eskişehir'de ulaştırmayla ilgili bir çalıştayımız var, Samsun'da ulaştırmaya ilgili bir çalıştayımız var. Samsun'da, Eskişehir'de, Konya'da, başka illerimizde ulaştırma kongresinin kendi illerinde yapılmasıyla ilgili çok sıcak ve yoğun talepleri vardı. Ama açıktır ki, bazı mesleğimizle ilgili kongre ve sempozyumlarımızı dört yılda bir yapmış olmamıza rağmen İnşaat Mühendisleri Odası olarak, ulaştırma konusu son derece ağır sorumlularla yüklü olan ulaştırma kongresini henüz İnşaat Mühendisleri Odası olarak iki yılda bir yapıyoruz. İnanın her ay çalıştay yapsak, ulaştırmayla ilgili sorunları konuşsak, Bursa'da İzmir'de Ankara'da İstanbul'da Adana'da, 12.Ulaştırma Kongremizi de yine İstanbul Şubemizle Adana Şubemiz Adana'da yapmışlardı, yine de anlatacaklarımız var olan problemlerin açıklanmasına yetmez.

Bu yanıyla burada bulunmak, Bursa'da ulaştırma çalıştayını yapmış olmak, özellikle yerel seçim döneminin sıcaklığıyla, umuyorum ki siyasi partiler de seçim meydanlarında bulunan ve kendilerini ifade etmeye çalışan siyaset kurumları da, İnşaat Mühendisleri Odasının, İnşaat Mühendisleri Odası Bursa Şubemizin buradan ifade ettiklerini alır kullanırlar.

Değerli meslektaşlarım, biz ülkemizi çok seviyoruz, çocuklarımızı çok seviyoruz, kentlerimizi çok seviyoruz. İnanın ki, sorunları çözememiş olmaktan dolayı da çok fazla üzülüyoruz. Ulaştırma konusu bir arazi kullanma konusudur. Yani ulaştırma sadece ulaştırma konusu değildir. Siz eğer arazinizi kentinizi kasabanızı köyünüzü doğru planlayabilmişseniz, ulaştırmanızı da doğru planlamışsınızdır. Çünkü öncelikli olarak arazinizi doğru planlamışsınızdır, doğru kullanmışsınızdır.

Ne diyor ülkemizin tepesinde bulunan Sayın Erdoğan? Diyor ki, "kentlerimize ihanet ettik" diyor, "bu yapılar nereden çıktı?" diyor. Ben yaklaşık olarak 45 yıllık İstanbulluyum, bugün Ataköy'e gidin, orada Cem Otellerinin bulunmuş olduğu bölge değerli meslektaşlarım, denize giren denizde yüzen Ağrılı bir insan olmama rağmen, bir insanım. Ama inanın saçlarım diken diken oluyor bir meslek insanı olarak.

Bilirsiniz aynı şeyler Bursa için de geçerlidir. Elbette ki bizim meslek grubumuz açısından özellikle yolların yapılması, köprülerin yapılması, inşaatların yapılması, alt ve üstyapıların yapılması, metronun yapılması, demiryollarının yapılması, karayollarının yapılması, denizyollarında gerekli ulaşım sistemlerinin, gerek insan taşımak için gerekse araç taşımak çerçevesinde sistemlerinin oluşturulması son derece önemlidir ve bu konuyu çalışan da birinci meslek gruplarından biriyiz. Fakat değerli arkadaşlarım, değerli meslektaşlarım; elbette ki inşaatlar yapılacaktır, alt yapı ve üstyapılar yapılacaktır. Fakat bir planınız yoksa bir stratejiniz yoktur, bir stratejiniz yoksa bir geleceğiniz yoktur. Bizde genel çerçevede plan olmadan inşaatlar yapılır, az katlı veya çok katlı alışveriş merkezleri ve gökdelenler yapılır, sonra plana dahil edilir. Veyahut plan vardır değerli meslektaşlarım, planı yapan insanlar devre dışı bırakılır, onlar önemsenmez, çok önemli değil, gündelik ve sıradan bir şeymiş gibi buraya alışveriş

merkezi yap, şuraya gökdelen yap, şuraya köprü yap, şuraya metro yap... Arkadaşlar, bu anlayıştan vazgeçmek gerekiyor. İşte bu nedenledir ki kentlerimizi mahvediyoruz. Ondan sonra da nasıl çözeceğiz diye kara kara düşünüyoruz.

Cumhurbaşkanı bunu söylüyor da, peki bir önceki dönemin Çevre ve Şehircilik Bakanı ne diyor? Diyor ki, "biz size kentsel dönüşüm yapın dedik, ama böyle yapın demedik." Doğancılar'dı değil mi arkadaşlar Bursa'da. Doğanbeyli... Hakikaten kentsel dönüşüm yapın dedik de, böyle kentsel dönüşüm yapın mı dedik arkadaşlar? Elbette ki aynı bizler insanlar nasıl yaşlanıyoruz, yaş alıyoruz, yıpranıyoruz, kendimizi yenilemeye çalışıyoruz, doktora gidiyoruz. Deprem olmasa bile, depremin yıkıcı etkisi olmasa bile, sokaklarımız okullarımız hastanelerimiz evlerimiz yıpranıyor, yenilenecek. Bunları yenilemekten doğal bir şey yok. Fakat Fikirtepe gibi mi bir yenileme yapmak gerekir? Aynı sokağa yol büyüklüğü değişmiyor, beş katlı yapıyı yıkıp yedi kat yapıyorsun, 10 daireyi yıkıp 15 daireye çıkarıyorsun. Nüfus sayısını yüzde 30 artırıyoruz, otomobil sayısı nüfus sayısından daha fazla artıyor; aynı sokak aynı altyapı. Demek ki sizin yapmış olduğunuz her konut, aynı zamanda ulaştırma konusuyla da ilintili bir konu.

1950 yılına kadar 8650 kilometre demiryolu yapıldı bu ülkede. Duyunu Umumiye emperyalist ülkelere ödemiş olduğumuz ödememiz gereken para 1954 yılında bitti. O yoksulluk içerisinde cumhuriyet kuşağı 8650 kilometre demiryolu yaptı. Bugün yaklaşık olarak Türkiye'nin 10 bin kilometre mertebesinde demiryolu var, ayıptır. Karayolu yapmayacak mıyız? Elbette ki karayolu yapacağız. Dört bir tarafa denizlerle çevrili olan bir ülkede demiryolu denizyolu karayolu bir entegrasyon çerçevesinde, karayolu ancak demiryolunu besleyecek çerçevede olmak durumundadır. Yollarımız insanları taşıyorlar, otomobilleri taşıyorlar. Peki ne dedi Belediye Başkan Vekilimiz? Öncelikli olarak otomobil değil insan. Peki, o zaman niye yapıyoruz bunları arkadaşlar? Kim yapıyor, birileri mi gelip bizim yerimize yapıyor? Biz yılladır diyoruz ki, bakın 1970'li yıllarda 73 yılında birinci boğaz köprüsü yapıldı. O dönemin İnşaat Mühendisleri Odası yöneticileri, başta bulunan ülkemizi yöneten insanların kendilerine bakmaksızın dediler ki, elbette bizim köprüye ihtiyacımız var, bizim yola ihtiyacımız var. Ama siz iki yaka arasındaki ulaştırma problemini -İstanbul'la ilgili söylüyorum- çözmek istiyorsanız eğer, köprü anlayışıyla iki yakanın, hatta ve hatta ileride bütün İstanbul'un ulaştırmasını sorun haline getirecek, çözüme şansınız yok demişlerdi. Bugün İstanbul köprüler tuzağına düşmüştür. İstanbul Boğazının üzerini 45 yıldır İstanbul'da yaşayan bir insan olarak söylüyorum, İstanbul'u bugün yönetenlerin de en az bizim kadar yakındıklarını biliyorum. Bütün boğazın üzerini köprülerle betonla kaplasak bile değerli meslektaşlarım, değerli arkadaşlarım, İstanbul'un sorununu köprüler anlayışıyla çözüme şansımız yok.

Ne denildi 1974 yılında? Hani ulaştırma konusu bir arazi kullanım konusudur dedik ya, siz eğer birinci köprüyü yaparsanız yapıldı. Arkasından henüz normal düşünülen kapasitesine, yani 10 yıl geçmeden aradan ikinci köprünün yapılması ihtiyacı çıktı ortaya, sonra üçüncü köprü. İnanın ki böyle giderse dördüncü köprü beşinci köprüyle de İstanbul'un ulaştırmasını çözüme şansımız yok. Ama ne denilmişti? Denilmişti ki, eğer siz boğaza köprüler yaparsanız, İstanbul'un su havzaları, İstanbul'un ormanı, İstanbul'un yeşili olan boğazı yapılaşmadan kurtarmazsınız. Bugün biz üçüncü köprüyü yaptık, üçüncü havaalanını yaptık, İstanbul'un su havzası olan, İstanbul'u susuz bıraktık ve biraz sonra söyleyeceğim, beş afetle İstanbul'u karşı karşıya bıraktık.

Bugün Sayın Cumhurbaşkanı diyor ki, artık yüksek yapılardan vazgeçin diyor, yatay yapın. Umuyorum ki, bekliyoruz ki, yatay yapıdan kasıt, üçüncü köprüyle üçüncü havaalanı arasındaki ormanlık alan değildir. Çanakkale'ye bir köprü yapıyoruz, günlük 46 bin araç garantisi var. Osmangazi Köprüsü, dün oradan geldik. Günlük 40 bin araç garantisi var. Üçüncü köprü 135 bin araç garantisi var. Tüp tünel İstanbul'daki, 68 bin araç garantisi var. Yaklaşık olarak aklında doğru kaldıysa, günlük bu saydıklarımın araç garantisi 243 bin. Arkadaşlar, 100 bin araç geçmiyor buradan. Toplam maliyet 6 milyar dolar civarında. 10 yıl içerisinde ödeyeceğimiz fazla paralarla üçüncü köprüyü de yapabiliriz, üçüncü havaalanını da yapabiliriz, Çanakkale Köprüsünü de yapabiliriz, Osmangazi Köprüsünü de, tüp tüneli de yapabiliriz. Niye kendimiz yapmıyoruz? Niye yap işlet devret anlayışıyla yapıyoruz? Türkiye bugün eğer ekonomik kriz yaşıyorsa, bir yanılla da bu yatırımlarla ilgili bir ekonomik kriz yaşıyordur Türkiye. O zaman

demek ki değerli meslektaşlarım, ulaştırma konusu aynı zamanda bir arazi kullanım konusudur. Yani eğer birinci köprü yapılmasaydı, İstanbul'un boğazı mahvolmayacaktı. İkinci köprü yapılmasaydı hiç mahvolmayacaktı. Şimdi ikinci köprüyle üçüncü köprü arası da dolacak. Bu sınanmış dünyada, siz bir yere eğer yol yaptıysanız, bir yere köprü yaptıysanız kaçınılmazdır, hangi siyasi parti olursa olsun, hangi yönetim olursa olsun değerli meslektaşlarım, o bölgenin yapılmasını engelleyemezsiniz. Umarım ki engelleriz.

Peki, biz havaalanına karşı mıydık? 12 tane ulaştırma kongresi yaptık dedik. Hayır, İstanbul'un anayasası vardı, 1/100 binlik çevre il düzeni. O anayasayı bir önceki dönem, yani görevden alınmış olan Sayın Kadir Topbaş Beyefendi, biz İstanbul'un anayasasını yaptık demişti. Gerçekten de doğrudur. Biz de destek vermiştik İnşaat Mühendisleri Odası olarak. Ama bugün bu saymış olduğum köprüler ve havaalanı İstanbul'un anayasasında yoktu. Arkadaşlar, böyle yönetim mi olur, böyle bir şey mi olur? Ben meslek adamı olma sıfatımla söylüyorum bunları. Planı yok sayıyorsak, bilimi yok sayıyorsak, bilgiyi yok sayıyorsak, uzmanlığı yok sayıyorsak, biz problemleri nasıl çözeceğiz?

Meslek insanları, sevgili milletvekilim de meslek insanı, biz yöneticilerin arkasından gitmeyiz. Dünyanın her yerinde böyledir, yöneticiler kenti yöneten insanlar, küçümsemek anlamında söylemiyorum, meslek insanlarının arkasından, bilgi insanlarının arkasından giderler. Çünkü elbette ki onlar siyaset kurumunun başında olan insanlar olarak, elbette ki onlar da seçmenleri vardır, tasarıları vardır, planları vardır, programları vardır, işin gereklerini yapacaklardır. Ama öncelikli olarak bir yere köprü yapılacaksa, bir yere metro yapılacaksa, bir yere alışveriş merkezi veya gökdelenler yapılacaksa, bir planlama varsa, o planlamada inşaat mühendisleri vardır, mimarlar vardır, şehir plancıları vardır, sosyologlar vardır, doktorlar vardır, vardır vardır. İşte İstanbul'un anayasası böyle bir anayasaydı. Ama bu anayasayı biz kendi ellerimizle deldik. Ondan sonra diyoruz ki şimdi, nasıl çıkacağız bu işin içinden?

1873 yılında dünyanın ilk metrolarından biridir Tünel diye adlandırdığımız Şişhane'deki tünel. Bugün İstanbul'un 170 kilometre metrosu ve demiryolu var. Ayıptır! Biz karayolu yapmayın demiyoruz, ama siz ulaştırma bilimi diyor ki, hatta ve hatta tekrar bütün ulaştırma kongrelerinde ifade ettiğiniz gibi ifade ettiğim gibi, İstanbul'a da Bursa'ya da Sayın Vekilim, İstanbul'a da Bursa'ya da bir kilometre bile yol genişletmesini şerit ilavesi yapmayın, yeni yol yapmayın. Çünkü bilim şunu diyor: Siz diyor, bir tıkanıklığı gidermek için yeni şerit ilave ederseniz, yeni bir yol yaparsanız, evlerde uyuyan, yani otomobillerini alarak sokağa çıkmayan insanları heveslendirirsiniz, o insanlar tekrar yollara çıkarlar, bir önceki durumdan çok daha problemlili hale gelir o yollar. Çünkü otomobile teslim edersiniz.

Peki, ne yapalım? Denizyolu Bursa'nın dibi, İstanbul'un dört bir tarafa, Türkiye'nin dört bir tarafı... Belki Güngör Hoca gelmedi, o evrede demiryolu denizyoluyla ilgili bilimsel çerçevede birtakım şeyler de söylerim. Bursa'ya öncelikli olarak başlanmıştır, metro ve demiryolu artırılmalıdır. İnanın bir kilometre bile, bir metre bile karayolu yapmayın, başka yerlere harcayın o paraları; çünkü çözülmez, çözemeyiz.

Benim de otomobilim var, ama toplu taşımayla gidebileceğim yerler varsa İstanbul'da, inanın almıyorum otomobili, niye alayım? Alırım binerim deniz aracına, binerim metroya, alırım gazetemi kitabımı elime okurum. Hem de o yolu, o güzergâhı değerlendiririm. Ama insanlar, bir de sadece demiryolu yapmak, deniz yolunu işletmeye açmak, metrobüs yapmak veya hut karayoluyla onları beslemek yetmiyor. Bu sistemler arasında doğru entegrasyonların da kurulması gerekir. Çünkü insanlar şöyle düşünüyorlar. Gideceğim bir yerde demiryoluyla işte bineceğim, oradan ineceğim falancaya gelmek için yürüyeceğim yürüyeceğim, o zaman ben otomobilimle gideyim diye düşünüyor. Fakat siz bu ulaşım sistemleri, farklı ulaşım türleri – sistem demeyeyim- arasında doğru bir entegrasyon sağlarsanız eğer, insanlar çok zorunlu değilse otomobillerini niçin alsınlar değerli meslektaşlarım. İşte bu nedenle biz Bursa da o noktaya gelmiştir, gece İzmir'de bir deprem oldu 4,7 büyüklüğünde. İnsanların ödü patlamış. Geçen yıl 2017 yılında Bursa'da, işte özellikle 17 Ağustos depremini yaşamış olan şubelerimizle birlikte Bursa'da depremle ilgili bir toplantı yapmıştık. Orada da meslektaşlarımızla birlikte, Bursa Şubemiz de sürekli olarak ifade ediyor. Bursa da bir deprem bekliyor, önemli bir

deprem bekliyor. Kapalıçarşı yangınlarını bir hatırlayın, insanların Bursa'yı terk ettiklerini bir hatırlayın, Kapalıçarşı yangınlarını bir hatırlayın. O zaman planlı bir Bursa'ya ihtiyacımız var.

Kat kat üzerine yığılacak, özellikle kentsel dönüşüm çerçevesinde sayıyı artırma noktasında ulaştırmayı ihmal eden bir planlama olmaz. Eğer bir bölgeyi siz planlıyorsanız, o bölgede yani alan bazı çerçevesinde bir kentsel dönüşüm yapacaksanız, mutlaka kentin ana damarlarıyla entegrasyonunu da düşünmeniz gerekir. Yoksa ciddi bir ulaşım sorunu ortaya çıkarırsınız.

İstanbul, bizim saçlarımız diken diken oluyor, umarım bir depremde, bir depreme uzun süre yakalanmayız, İstanbul'u da rehabilite ederiz o zamana kadar. Bugün gelmiş olduğumuz nokta itibariyle sokaklar evlerimizin içerisinden daha tehlikeli hale gelmiştir. Ulaştırma konusu aynı zamanda bir yaya konusudur, yayalaştırılma konusudur, gezme konusudur, dolaşma konusudur, hava alma konusudur. Var mıdır bu koridorlar? Bursa'da da giderek kayboluyor, ama Bursa kurtarılabilir.

Bu yanıyla ben altını çizmeye çalıştığım bu konular değerli meslektaşlarım, değerli bilim insanlarımız ve Bursa Şubemizin hazırlığı çerçevesinde biraz sonra burada kapsamlı bir yanıyla tartışılacaktır, konuşulacaktır. Arkadaşlar, biz kişilerle uğraşmıyoruz, uğraşmayacağız, biz problemle uğraşıyoruz. Çünkü inanın bugün hangi kademede yönetici olursa olsun, o insanların çocukları da bizim çocuklarımız, biz onları da düşünerek söylüyoruz. Sadece kendi çocuklarımız, kendi akrabalarımız yok ki Bursa'da, İstanbul'da, İzmir'de. Bu yanıyla deprem konusunda ulaşım akslarının açık olması gerekir. Mademki Bursa da bir deprem bekliyor, o zaman her yere klasik anlayışımızla her yere durmadan yapı yapmak ve anlaşıldı, inşaat sektörü bugün ciddi bir kriz içerisinde.

Değerli meslektaşlarım, İnşaat Mühendisleri Odası da bu çerçevede çok ciddi bir şekilde etkilendi. Çünkü meslektaşlarımızın işi yoksa açıktır ki, İnşaat Mühendisleri Odasıyla da olan ilişkileri zayıflıyor. Ama ben bir önerim var burada değerli meslektaşlarıma. Bu boşluğu, bu işsizlik dönemini kendilerinizi geliştirerek, odamızın ve şubelerimizin açacakları açtıkları meslek içi eğitim seminerlerine ve kurslarına çok daha fazla yoğunluk vererek bu boşluğu doldurmakta yarar var. Yani öğrenmekte, bilgilerimizin arasına yeni bilgiler katmakta yarar var. Özellikle yeni bir Deprem Yönetmeliği biliyorsunuz 1 Ocak 2019 tarihi itibariyle yürürlüğe girdi. Bu Deprem Yönetmeliğine kadar biz Türkiye'de bas bas bağıryorduk İnşaat Mühendisleri Odası olarak. Diyorduk ki, koca koca yapılar yapılıyor Sayın Milletvekilim, yüksek yapılar yapılıyor, ama bu ülkenin Yüksek Yapılar Yönetmeliği yok, neye göre yapılıyor bunlar? Ama bugün bir Deprem Yönetmeliğimiz var, bu Deprem Yönetmeliğimizde de yüksek yapılarla ilgili bölümler var.

İnşaat Mühendisleri Odasının dışında birçok meslek grubu, yani işin bilimsel ve teknik çerçevesini düşünmeyen, daha doğrusu öne almayan, sadece iş yapma kapasiteleri çerçevesinde bakan –üzgünüm- bazı meslek insanları ne yazık ki bu Deprem Yönetmeliğini dünyanın önemli deprem yönetmeliklerinden birisi olan bu Deprem Yönetmeliğini tartışma konusu haline getirdiler aynı zamanda. Arkadaşlar, elbette ki tartışacağız, elbette ki bir sorunlar varsa, eksiklikler varsa, bunların giderilmesi noktasında başta İnşaat Mühendisleri Odası olmak üzere gerekli düşüncelerimizi ifade edeceğiz. Ama bu var olan ve beş yılda bir değişmesi gereken, 1998 yılından bu yana kadar Deprem Yönetmeliği yenilenmemiştir. 2007 yılında yapılmış olan Deprem Yönetmeliği 1997 Deprem Yönetmeliğine güçlendirme bölümünün ilave edilmiş olduğu bir Deprem Yönetmeliğidir. Oysa dünyanın depremle karşı karşıya olan başka ülkelerinde beş yılda, dört yılda bir deprem yönetmelikleri değişir. Çünkü mühendislik bilimi ve bilgisi geliştikçe yönetmelikler de değişir. Bu yanıyla biz aynı zamanda bu yönetmeliğimize de sahip çıkacağız, ama sorun olarak sıkıntı olarak gördüğümüz kısımlar varsa, onlara yönelik olarak da düşüncelerimizi ifade ediyoruz. Bu Deprem Yönetmeliğinin tekrar kaldırılıp, eski Deprem Yönetmeliğinin gündeme getirilmesi konusu değildir. Deprem Yönetmeliği konusu da ulaştırma konusuyla yakından ilgili bir konudur.

Ben bu çalıştayımızın başarılı geçmesini diliyorum. Bursa Şubemizin Sayın Mehmet Albayrak Başkanımız başta olmak üzere, tüm şubemizin yönetim kurulu üyesi arkadaşlarımızı ve emeği geçen Bursa Şubesi çalışanı arkadaşlarımızın tümüne teşekkür ediyorum ve siz değerli meslektaşlarım da ilgi gösterip katıldığınız için... İsterdim ki Bursa'mızın diğer milletvekilleri de

aramızda olabilseniz. Ama her nedense, bir de şöyle oluyor. Umut verici, sevgili meslektaşım dedi ki "dinleyeceğim" dedi. Gelirler, birazcık dinlerler böyle açılışta, ondan sonra işlerimiz var diye... Bizim öğrenmeye elbette ki ihtiyacımız var da, sizin de öğrenmeye ihtiyacınız var. Bekleyin biraz dinleyin.

Teşekkür ediyorum, sevgilerimi saygılarımı sunuyorum.

## TMMOB 2. Danışma Kurulu Toplantısı

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

9 Şubat 2019



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

Ceren Damar kopya çekerken yakaladığı bir öğrencisi tarafından hepimizin 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 güvenlik öyleyse 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" açıklamasına rağmen, biz dedik ki –çünkü alıştık, bu açıklamalara alıştık ama bu açıklamaların da doğru olmadığını biliyoruz- 7 katlı bir binanın çökmesinin ardından 3 kişinin o binadan ölü olarak çıkması olanaksızdır. Sabahleyin haberleri dinlerken 16 kişiye ulaşmıştı ölü sayısı. Değerli meslektaşlarım, değerli arkadaşlarım; bilmenizi isterim ki bu sayı 50'lere ulaşacak.

Kısa bir süre önce Çorlu'da Sayın Başkan'da altını çizdi, gerçekten teknik ihmaller nedeniyle, denetimsizlik nedeniyle insanlarımızın can ve mal güvenlikleri hiçe sayılmış olması nedeniyle Çorlu tren kazasında 25 insanımızı toprağa verdik. Birkaç gün önce de sinyalizasyonunu bile yapmadan, hızlı tren adı altında çalıştırmış olduğumuz trenler nedeniyle 9 insanımızı toprağa verdik.

Değerli meslektaşlarım, değerli arkadaşlarım; bu ülkede güvenlikçi bir anlayış var, güvenlik sorunu var. Yani can ve mal güvenliğimizi ortadan kaldıracak olan bir deprem sorunu var, yapı güvenliği sorunu var; aynı zamanda sokaklarda insanların yürüdükleri zaman gelip çarparak arabaların öldürdüğü sorun da var. İnşaatlarda çalışan insanlarımızın, fabrikalarda ve atölyelerde çalışan insanlarımızın, işçilerimizin ve emekçilerimizin de aynı zamanda can güvenliği sorunu vardır. Her alanda can güvenliği sorunu var. Peki bir meslek odası olarak değerli arkadaşlarım bizim yapmamız gereken ne? Bugüne kadar yapmış olduğlarımızı, seslerimizi daha da yükselterek, herhangi bir yığınlaşma ve korkuya kapılmadan, özellikle 31 Mart'ta yapılacak olan yerel seçimleri de dikkate alarak çok daha gür bağırarak kendimizi ifade etmek durumundayız. Neoliberal politikacılar artık yıpranmışlıklarını ve tükenmişliklerini, bizim söylediğimiz çerçevede ortaya koyarak, aynı yapay yapılaşmada olduğu gibi, başka alanlarda olduğu gibi, kendilerinin yeni politikalar uygulayacaklarını ve geçmişle ilgili bir sorumlulukları olmadığını ifade ediyorlar, etmeye de çalışacaklar. Bu sadece Türkiye'deki neoliberal politikayı uygulayan bugünkü iktidarın sorunu değil, aynı zamanda benzer dünyadaki tüm iktidarların yaptıkları işlerdir, dezenformasyonlardır. Mesleğimizle ilgili konularda da böyle yapıyorlar, can güvenliğiyle ilgili konularda da böyle yapıyorlar.

Değerli meslektaşlarım, biz İnşaat Mühendisleri Odası olarak kendi meslektaşlarımızın da can ve mal güvenliğini sağlayamayacak, etik, ahlaki, mesleğin derinliği olan bir çerçevede işini

yapmayan arkadaşlarımıza da karşıyız. Biz can ve mal güvenliğinden sorumlu olan bir meslek grubunun insanları olarak sadece ve sadece iş çerçevesinde “bana da, bana da” anlayışı çerçevesinde hareket etmeyen bir odayız. 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 vardır, ama üyelerine hoş görünmek için burada kürsüyü tekmelemenin de bir anlamı yoktur, ahlaki değildir, etik değildir, şık değildir. O alışkanlıkları oluşturmaya lım. Bakın ne diyorduk? Biz, inşaat mühendisi meslektaşlarımızın da mesleğimizle ilgili doğru yapmadıkları konulara karşıyız. Jeoloji Mühendisleri Odasının TBMM’de bulunan bir milletvekilinin eline tutuşturmuş olduğu basın metnini başka Odaların olduğunu düşünemeyecek acziyetle okuması kadar bizi birbirimizden uzaklaştıracak daha ne olabilir? Ve bilgisiz, bilgiye dayanmayan...

Değerli arkadaşlarım, başışlayın beni. Özür dileyerek söylüyorum: Şu kürsüde gördüğünüz şahıs aynı zamanda öğretmen kökenlidir. Tüm öğrendiklerimiz bu kürsüde sizlerden öğrendim. 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. Fransa İnşaat Mühendisleri Odasının 170 yıllık bir geçmişi var. Değerli meslektaşlarım; bilim ve bilgi, hatta dini öğretiler bile vardır. İlgili meclis kürsüsünden o bildiriye 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. 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, biz onu alırız ve kullanırız. Yeniden keşfedilmiş olanları “işte şu ülkede yapılmış, onu almıyorum yeniden icat edeceğim” diye bir anlayış var mı? Böyle bir şey olabilir mi? Bu yapıyla elbette ki dünyanın en ileri deprem yönetmeliklerinden birisi olan bu yönetmeliği inşaat mühendisleri almışlardır ve kullanmışlardır. Dolayısıyla değerli meslektaşlarım, işi bu çerçevede tartışmış olmak; son olarak burada yine ifade edildi. Cumhurbaşkanı tarafından onaylanmış olan Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından yayınlanmış olan tebliğ Cumhurbaşkanlığına şikayet edilmiş.

Değerli meslektaşlarım, değerli arkadaşlarım; elbette ki biz kendi aramızda tartışalım, ama 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 açıklama nedeniyle biz de İnşaat Mühendisleri Odası olarak bir basın açıklaması yaptık. “Popülizme gerek yok” dedik. Çünkü ilgili açıklamalarda deniyor ki: “Türkiye’de yapı denetim kuruluşları yok mu? 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 ifade etmişizdir: “Üzüntüyle bu bildiriye yayımlıyoruz” demişizdir.

Değerli arkadaşlarım, sevgili başkan, affınıza sığınıyorum. Madem ki bir daha söz almayacağım; dün de ifade etmiştim değerli meslektaşlarım: Liberal düzeninin ve liberal insanların bizim alanımıza girerek bizi yönetmelerine ve yönlendirmelerine imkan vermemek için kendi meslek alanlarımıza, kendi mühendislik alanlarımıza, kendi uzmanlık alanlarımıza mutlaka ve mutlaka sahip çıkmamız lazım. Kemal Taydaş altını çizdi, teşekkür ederim. Artık 3458 sayılı

yasa sadece diplomayı şart gören, başka hiçbir kural tanımayan bu yasa mutlaka ve mutlaka değiştirilmelidir. Şöyle bir noktaya da düşmemek durumundayız: Arkadaşlar; biz 3458 sayılı yasanın değiştirilmesini gündeme getirdiğimiz takdirde 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, işte Taydaş'ın işaret etmiş olduğu kurum ve kuruluşlara verebilirler, verirler ama bizim ön almamız lazım. Sadece bugünü değil, geleceğe yönelik olarak dünyanın hiçbir yerinde, sadece diplomaya bağlı mühendislik hizmetlerinin yapılmadığını, yapılmaması gerektiğini, aynen 2005 yılında sevgili Soğancı'nın Bayındırlık ve İskan Bakanlığına göndermiş olduğu ve yine bizim "yetkin mühendislik" demiş olduğumuz anlayış çerçevesinde 3458 sayılı yasanın değiştirilmesinin mutlak şart olduğu çerçevesinde TMMOB'nin de bakanlığa göndermiş olduğu o yasa taslağına bugün itibarıyla sahip çıkmasını ve artık arkadan gitmek değil, ön almak... 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, İzmir, Bursa, Diyarbakır gibi kentlerimiz, özellikle son zamanlarda ortaya konan imar barışı adı altındaki her kentin birer tabut, her binayı birkaç tane tabut alanına dönüştürülmüş olma kötülüğünden kurtarma şansımız yoktur. Güvenli kentlere 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 olduğu bilgiye, mühendisliğe ve tekniğe dayalı görüşleri hayata geçirebileyim. Bunu yaparız; bu noktada ön almak durumundayız diyorum, saygılarımı ve sevgilerimi sunuyorum.

## Kentsel Altyapı Çalıştayı (Antalya)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

22 Şubat 2019



Bir kentin işlevlerini yerine getirebilmesi için gereksinme 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.

Toplumun 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.

Sayıllaştırılmış 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.

Nesnelere 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 sayıllaştırılmış doğal coğrafi haritası çıkarılmalıdır.

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

3-Sayıllaştırılmış 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 ulaşım, 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 düzenliyor.

Şubemizin değerli başkan ve yöneticilerini kutluyorum.

Siz değerli katılımcıları da sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

## Ulaştırma Politikaları Çalıştayı (İstanbul)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

2 Mart 2019



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 kullanılmasını 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 türevi olarak ulaştırma konusu merkezi yönetimlerin, yerel yönetimlerin, meslek Odalarının ve kentlerde yaşayan her insanın öncelikleri arasında yer alıyor. Zamanın doğru yönetilmesi, değerler sistemi içerisinde önemli bir varlık olarak her koşulda önemini koruyor.

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 ve uzun ölçekli bir değerlendirmenin yapılmasını gerekli kılıyor. Dünyamızı ve çevremizi anlamanın ve yorumlamanın yolu yüksek bir öngörüye sahip olmaktan geçer. Yaptığımız ve yapacağımız toplantılarla böylesi bir öngörüye ortaya koyabilirsek, yaşadığımız çevre ile bilginin mekansal ilişkisini bir bütün olarak kavramak mümkün olabilir.

Konunun özü araçları taşıyan bir kent 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 çözülememiştir. Dünyada ki 207 kentin yer aldığı bir incelemede İstanbul trafik yoğunluğu bakımında 11.sırada yer alıyor. İstanbullu günün 52.5 dakikasını trafikte geçiriyor. Ülkemiz ve kentlerimiz büyük ölçüde ulaşım ana planından mahrum olarak 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 ulaşım-daki 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 biliminin, 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 yapısıyla 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 yarıştı. 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 ulaştırılmasıyla 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, tüketime 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 projelerle, 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 kazasında 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 şekilde 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, tramway, 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 ulaşılamamasının yükünü hazine, dolayısıyla yurdumun insanları karşılayacaktır.

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

Osmangazi Köprüsünün günlük garanti araç sayısı 40 bin. Avrasya Tüp Tünel'in 68 bin araç geçiş garantisi var. Yine 3.Boğaz köprüsünün 135 bin günlük araç garantisi var. Yap İşlet Devret modeliyle yapılan Osmangazi Köprüsü,3.Boğaz Köprüsü ve Avrasya Tüp Tüneli'nden geçmesi gereken araç sayısı toplam olarak 243 bin araçtır. Günlük geçen araç sayısı 86 bin ile 100 bin aralığında olmaktadır. Üç projenin toplam maliyeti 6.5 milyar dolar'dır. 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.

## Ulaştırma Politikaları Çalıştayı (Samsun)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

23 Mart 2019

Odamız bugüne kadar 12 Ulaştırma Kongresi yapmış bulunuyor. 13.Ulaştırma Kongresini de Ekim ayında Erzurum'da yapacağız. Bu kongrelerin dışında da ulaştırma konusuna ilişkin çeşitli çalışmalar yapılmıştır. 26 Ocakta Bursa'da, 2 Mart tarihinde İstanbul'da Ulaştırma Politikalarına ilişkin bir çalıştay yaptık. Yine mayıs ayında Eskişehir'de bir çalıştay yapacağız.

31 Mart 2019 tarihinde yerel yönetim seçimleri yapılacak. Sokaklar oldukça sıcak. Çevre kirliliği, kentlerin cadde ve sokaklarını dolduran otomobiller, trafik sıkışıklığı ve erişimdeki zorluklar ve zaman kaybı gibi konular azda olsa gündeme geliyor. Bu süre içerisinde bilim insanları, Oda ve şubelerimiz kentlerimizin sorunlarını tartışıyor, yapılması gerekenlerin altını kalın harflerle çiziyorlar. Ulaştırma dünyasında sorunların çözümü için bilim ve teknoloji alanındaki gelişmeler ve yenilikler paylaşılıyor.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kentte yaşayanların bir bölümü küçük ölçekli de olsa ortaya çıkan kent rantından yararlanıyor. Üstelik başlarına yıkılacak yapıların bir parçası haline geliyorlar. Bu nedenle işbirlikçi bir yapı düzeni oluşuyor. İstanbul'un Kartal ilçesinde kendi kendisine yıkılan Yeşilyurt Apartmanı 21 insanın yaşamını yitirmesi, 17 insanın yaralı olarak kurtarılması gibi bir sonuç doğuruyor. Yapılarımız depremi beklemeden kendi kendisine yıkılıyor. Tek bir binanın yıkılmasına rağmen ulaşım kilitleniyor, Can Kurtarma araçları yıkım yerine gecikerek ulaşabiliyor.

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

Ulaşım konusu ve sorunları yapıları ve yapıları olmayan alanlardan ayrı ve bağımsız bir şekilde ele alınamaz. Çünkü ulaşım konusu bir arazi kullanımı sorunudur. Tarihi değerlerde Roma ile, doğal güzellikte Rio de Janeiro ile yarışan İstanbul, "Siluet" kavramında dünya tarafından örnek alınır. Bugün İstanbul'da bu değerler tahrip edildi, ülkemizin en yetkilileri "kentlerimize ihanet ettik" diyorlar!!

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

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

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

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

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

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

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

Karadeniz de; Samsun ve Zonguldak limanları,

Marmara Bölgesi'nde Haydarpaşa, Derince ve Bandırma limanları,  
Ege Denizi'nde İzmir limanı,  
Akdeniz de Mersin ve İskenderun limanları var.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Atlanta dünyanın en işlek havalimanıdır ve 1900 hektar araziye kurulmuştur. Bugünkü Atatürk Havalimanı 1178 hektar alana kuruludur ve yaklaşık olarak 50 milyon yolcu trafiğine sahiptir. Yeni havalimanının yolcu kapasitesi 150 milyona ulaşsa bile 7400 hektarlık arazi kullanımı

oldukça fazladır. Bu arazinin konsorsiyuma yeni işletmeler yapması için tahsis edileceği gibi bir senaryoyu akla getirmektedir. Ayrıca şartnamede belirtilen yolcu trafiğine 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. KGM ile Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş. arasındaki yap-işlet-devret uygulama sözleşmesinde hükümler vardır.

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

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

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

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

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

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

## Deprem ve Yapı Denetim Çalıştayı (Hatay)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

6 Nisan 2019

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

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

#### Antakya'nın Yaşamış Olduğu Depremler

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

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

Antakya bilinen ilk depremini M.Ö 148 yılında yaşamıştır. M.S. 115 yılında yaşanan deprem binlerle ifade edilebilecek can kayıpları ortaya çıkarmıştır. Yine 526 yılında yaşanan deprem çevre ile birlikte 250-300 bin insanın yaşamını yitirmesine neden olmuştur. Oluşan yangınlar ve meydana gelen talanlar uzun yıllar sosyal yaşamın zayıf kalmasına neden olmuştur. 1822 yılında 7.4 büyüklüğünde bir deprem oluyor 60 bine yakın insan yaşamını yitiriyor. 1872 yılının 3 Nisanında Amik Gölü Depremi var. Bu depremde 80 binlere varan can kaybı oluyor, çok sayıda ev yıkılıyor ve hasar görüyor. Daha sonraki dönemlerde de birçok deprem yaşanmasına rağmen can kayıpları yaratmıyor. Yine 1951 yılının 8 Nisanında ortaya çıkan deprem 5,7 büyüklüğünde olmasına rağmen can kayıpları da yaşanıyor. Dolayısıyla bu bölge her an deprem üretecek bir potansiyele sahip bir bölgedir.

#### Yapı Stokumuz Yeni Bir Depreme Hazır mı?

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

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

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

İstanbul'u, Ankara'yı, Bursa'yı, Antalya'yı, Antakya'yı, Samsun'u, İzmir'i, Giresun'u, Ordu'yu ve

Tekirdağ'ı zaman zaman sel ve dere taşkınları önemli ölçüde etkiliyor.

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

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

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

Bu yaşananlar bizleri şaşırtmıyor!

Ne yazık ki yaşadıklarımızın sonuçları da oldukça ağır oluyor!

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Yapı Denetimi ve Mühendis

Bir doğa olayı olan depremin doğal afete dönüşmesini önlemenin yolu, planlama-kentleşme, tasarım, uygulama ve yapı denetim sisteminin sağlıklı bir şekilde işlemlerinden geçmektedir.

Depremle ilgili hemen her konunun ayrı bir önemi bulunmaktadır. Ancak yapı denetimine ayrı bir vurgu yapılması zorunluluktur. Çünkü yapı denetimi, güvenli yapıların üretilmesini sağlayacak ve gelecekte aynı sorunların ortaya çıkmasını önleyecektir.

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

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

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

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

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

Yapı üretim sürecinin önemli bir parçası olması gereken "Şantiye Şefliği" konusu da çözümün değil sorunun bir parçası olmuştur. Farklı meslek disiplinleri ve uzmanlık alanları dikkate alınmadan şantiye şeflerinin görevlendirilmesi, bilime ve bilgiye aykırıdır. Ayrıca bir şantiye şefinin 30.000 m<sup>2</sup>'ye kadar 5 inşaatın şantiye şefliğini yapmış olması doğru değildir. Şantiye şefliği inşaatın her şeyinden sorumlu olması gereken bir iştir. Öyle ki şantiyeden hiç ayrılması gereken bir görevdir. Buna rağmen 5 ayrı işin şantiye şefliğini bir mühendisin yapma şansı yoktur.

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

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

#### Planlama Yapılaşma ve Kentsel Dönüşüm

Depreme karşı kentlerimizi, binalarımızı hazır hale getirmek iddiasıyla başlatılan kentsel dönüşüm projelerinin bu amaca ne kadar hizmet ettiği tartışmalı olmakla birlikte, kamu binalarının akıbeti ise belirsizliğini korumaktadır. "Riskli alan", "riskli yapı" belirlenmesindeki adaletsizlik, keyfilik ve hukuksuzluk mağduriyetler ve hak kayıplarına yol açmaktadır. Depreme karşı yapı stokunu güvenli hale getirmek iddiasıyla başlatılan kentsel dönüşüm uygulamaları, yeni sorun alanları yaratmaktadır. Ayrıca 2018 yılında çıkarılan "İMAR BARIŞI YASASI", 6306 Sayılı Yasa ile çatışmaktadır.

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

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

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

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

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

Kentlerimiz inşaat projelerinin birer "ARAZİSİ" haline dönüşmüştür.

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

İmar Afları-İmar Barışı ve Güvenli Yapı

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

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

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

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

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

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

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

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

Yapıları depreme karşı hazırlamanın iki yolu vardır:

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

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

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

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

Not; Afet, Bir Olayın Kendisi Değil, Doğurmuş Olduğu Sonuçlardır.

Sonuç;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- Kentsel dönüşüm konusu; fiziksel, sosyal ve ekonomik yönden çöküntü ve bozulma sürecine girmiş kentsel alanları, içinde yaşayanlar için yaşam kalitesi daha yüksek olacak şekilde, kente kazandırmayı hedefleyen bir plan stratejisidir. Oysa getirilmiş olan "İmar Affı" ile kentsel dönü-

şüm arasında çelişkili bir durum ortaya çıkmıştır.

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

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

## Deprem ve Yapı Denetim Çalıştayı (Muğla)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

20 Nisan 2019



Sevgili meslektaşlarım, günaydın. Aranızda bulunmaktan dolayı mutluyum. İnşaat Mühendisleri Odası 46. Dönem Yönetim Kurulu olarak tümünüzü saygıyla sevgiyle selamlıyorum.

Muğla'nın hepimizin yaşamında açıktır ki bir yeri var. Bodrum bilinir, Milas bilinir, Fethiye bilinir, Datça bilinir, yani Muğla bilinir. Bu yanıyla Muğla Şubemizin 46.dönem programımızda bulunan Deprem ve Yapı Denetim Çalıştayı Milas'a almış olmasının da ayrı bir önemi var. Bu nedenle de Sayın Şube Başkanımız Cihangir Aydın başta olmak üzere, tüm yönetici arkadaşlarımı kutluyorum.

Bu çalıştayı belirlerken bizim temel bir amacımız var; sadece işin mesleki tarafına bakmıyoruz, açıktır ki bizler meslek insanlarıyız, can ve mal güvenliğiyle ilgili üretim yapan, hizmet üreten bir mesleğin insanlarıyız. Yani insanı yaşatan bir mesleğin insanlarıyız. Fakat aynı zamanda biz de insanız, insan için gerekli olan sosyal toplumsal ekonomik ne varsa, onlara da dokunmak isteyen insanlarız. Bu yanıyla da gittiğimiz yerlerde sadece mesleğimizi konuşmuyoruz, arkadaşlarımızla meslektaşlarımızla aynı mekânda, aynı masa etrafında, aynı koridorlarda en azından dokunmasak bile göz göze gelmeyi önemsiyoruz. Bunu sadece İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu olarak düşünmüyoruz, ülkemizdeki tüm insanlarımızın özellikle uzunca bir süredir bıçak gibi ikiye bölünen ülkemiz açısından da düşünüyorum.

Hepinizin bildiği gibi, 31 Mart tarihinde bir yerel seçim oldu, ama ne yazık ki bu yerel seçim konusu yerelle ilgili olmayan televizyon ve çeşitli gazete programlarına konu oldu. Ülkemizin geleceğiyle ilgili sanki önemli sorunlar varmış gibi, başka mecralarda da konular tartışılmaya çalışıldı. Yerel sorunlar ne yazık ki tartışılmadı. En azından tartışılmış olsa bile, konuşulmuş olsa bile, son derece cılız kaldı, konuşmak ve tartışmak isteyen insanlarımızın veya yöneticilerimizin sesleri de duyurulamadı. Çünkü başka bir bölünme var, hatta başka bir bölünmenin de ötesinde tek taraflı haksız bir rekabet var.

Hani sözlerimin başında dedim ya, bizler inşaat mühendisleriyiz, sadece can ve mal güvenliğiyle uğraşmayız. Aynı zamanda insan olma özelliğimizi de unutmayız. Sıcak bakarız, barış içerisinde bakarız insanlara, sevgi içerisinde bakarız insanlara. Ama ne yazık ki ülkemizin bir yarısı bir diğer yarısına karşı düşmanlaştırıldı.

Değerli meslektaşlarım, bu kötü durumdan, bu hoş olmayan durumdan çıkmak gerekir. Yıllardır biz meslek insanları olarak, İnşaat Mühendisleri Odasının yöneticileri olarak çok yorulmuştuk. Hele hele Neron'un Roma'yı yakıp yıktığı gibi, kentlerimize İstanbul başta olmak üzere gerçekten yakıp yıkmaktan daha beter olan anlayış, özellikle benim gibi çok uzun bir süre İstanbul'da yöneticilik yapmış olan insanlarımızı bu çerçevede hizmet üreten ve çalışan arkadaşlarımızı ve meslektaşlarımızı; kentine karşı, ülkesine karşı, geleceğe karşı, çocuklarına torunlarına karşı, gençlere karşı sorumluluk duyan insanları ne yazık ki bu acı tablo çok yorulmuştur.

Değerli meslektaşlarım, biz yoruldukça hırslanırız, umudumuz kaybetmeyiz ve umudumuzu kaybetmedik. İşte bütün haksızlıklara rağmen, devlet güçlerinin gerek merkezi anlamda, gerekse yerel çerçevede son derece haksız bir noktada kullanılmış olmasına rağmen, TRT'nin ve tüm basın organlarının birilerinin borazanı olarak her gün kulaklarımıza birçok şeyi, yanlış olan birçok şeyi üflemesine rağmen... Bu ülke insanı hani kadim anlayıştan bahsedildi ya, devletimizin kadim geleceği. İşte bu kadim halk insanları birbirlerine karşı düşman edenlere, düşman yapanlara ciddi bir ders verdi değerli meslektaşlarım. Bunun sarhoşluğu içerisinde olmamak gerekir.

Ankara önemliydi bizim açımızdan, mesleğimiz açısından önemliydi. Çünkü Ankara'da cumhuriyetin başkenti, Kurtuluş Savaşının mihenk taşlarının oluşturduğu bir kent. İstanbul 8 bin 500 yıllık bir kent. Bugün, İstanbul'un tarihi geçmişinden hiçbir şey kalmadı. Avrupa'ya gidiyorsun, eski tarihi yapıların çevreleri tümüyle boş, ortaya çıkarmışlar. Ben aynı zamanda öğretmen kökenliyim, çocuklarımıza Açık hava müzesi nedir diye sordüğümüzde İstanbul derlerdi. Çünkü İstanbul bir Açık hava müzesi olmaktan da uzaklaştı. Aynı zamanda can ve mal güvenliği olmayan bir kente dönüştü.

Değerli meslektaşlarım, mesleğimiz açısından da, ülkemiz açısından da bu 31 Mart seçimlerinin son derece önemli olduğunu, ama birçok meslektaşımızın ve insanımızın yaptığı gibi bir sarhoşluk içerisinde de olmamak gerekir. Biz ülke insanımızın Türkiye'de yaşayan 82 milyon insanımızın tümünün bizim insanımız olduğunu biliyoruz. Biz demokrasiye, hukukun evrensel ilkelerine, barışa inanan insanlarız. Hele üç meslek grubunun insana dokunan bir meslek olduğunu bilirsiniz, her toplantıda altını çizirim. Bunlardan birisi inşaat mühendisliğidir, çünkü can ve mal güvenliğiyle ilgili uğraşan bir meslektir. İkincisi hukuktur, adaleti sağlar, haklıyla haksızı ortaya çıkarır. Üçüncüsü tıp alanıdır, sağlığımızla ilgilidir. Başımız ağrıdığı zaman bir hekime gideriz. Hekime giderken de pratisyen bir hekimi tercih etmeyiz, uzman bir hekimi de tercih etmeyiz, doçenti de tercih etmeyiz. Çok bilen, çok denenen, ismi çok duyulan, son derece iyi bir profesör seçeriz. Ama ne yazık ki gelmiş olduğumuz nokta itibarıyla değerli arkadaşlarım, bugün geçmiş olduğumuz yıl içerisinde 2018 yılı içerisinde aramıza 10 bin meslektaşımız katıldı.

Ülkemiz ciddi bir kriz içerisine girdi. İki gün önce istatistiki olarak 8,5 milyon mertebesinde şu an resmi olarak iş ve işçi kurumlarına başvuran ve şu an işsiz olan insanlar olduğu açıklandı. Normal işsizlik yüzde 14,7, genç işsizliği yüzde 26,7. Değerli arkadaşlarım, bu sürdürülemez. Eğer bu farklılığı, bu ötekileştirmeyi daha fazla devam ederse, işte o zaman bu ülkenin bekası geleceği tehlikeye girer. Beka nerededir değerli meslektaşlarım? Birkaç yıl önce kendi kendisine yeten gıdada yedi ülkeden biriyken, bugün samanı nohudu pirinci eti eğer dışarıdan ithal ediyorsak, o zaman ülkemizin bir beka sorunu vardır. Tüketime yönelik olarak değil, üretime yönelik olarak bir ekonomik düzenlemenin yapılması gerekir. Eğer bir ülkede hukuk yoksa bir ülkede adalet yoksa bir ülkede demokrasi yoksa o ülkede yatırım olmaz. Yabancılar senin ülkeneye gelip yatırım yapmazlar. Çünkü her insan huzur arar, barış olan hukuk olan adalet olan, herhangi bir hak kaybının olmadığı bir yere giderler oraya yatırım yaparlar.

Değerli arkadaşlarım, kentler bizim kentlerimiz, insanlar bizim, İstanbul bir deprem kenti, bodrum bir deprem kenti. Bilirsiniz Bodrum'a Arap denizciler El Karnas demişler. Neden El Karnas demişler, kıvrımlı yer olarak adlandırmışlar. Doğuya doğru Akdeniz daha az kıvrımsız olmasına rağmen, batıya doğru, özellikle Muğla ve kıyıları fazla kıvrımlı olmasından dolayı El Karnas. Daha sonra da saygıyla andığımız, hepimizin bildiği, kitaplarını zevkle okuduğumuz, bildiklerimizin üzerine yeni bildikler ekleyen Cevat Şakir Kabaağaçlı'nın tanıtmış olduğu Bodrum ve Muğla bölgesi Halikarnas olarak adlandırılmaya başlanmış. Dolayısıyla tarihsel süreç içerisinde de baktığımız gibi, Sayın Başkanımın da altını çizdiği gibi değerli meslektaşlarım, Bodrum bir deprem bölgesidir, Ege bir deprem bölgesidir. Ege'nin bu kadar güzel olması, Muğla'nın bu kadar güzel olmasının temel nedenlerinden birisi deprem. Eğer deprem olmazsa, o doğa hareketleri olmazsa, bu bölgenin veyahut ülkemizin bu kadar güzel olma şansı da yok. Dolayısıyla deprem aynı zamanda güzellikleri de ortaya çıkaran bir fiziksel olay. Ama yapı sto-kumuzun durumuna baktığımızda değerli meslektaşlarım, bugün de burada arkadaşlarımızın

altını çizecekleri gibi, ne yazık ki yapı stokumuzun durumu can ve mal güvenliğini sağlayacak bir noktada değildir.

Birkaç yıl içerisinde ülkemizin herhangi bir yerinde 6 ve üzeri büyüklükte bir deprem mutlaka ve mutlaka oluyor. 2017 yılı içerisinde Muğla'nın, açıkçası Bodrum'un yaşamış olduğu deniz kıyılarında bulunan arabaların denize uçtuğu, deniz kıyılarına bağlı olan teknelerin alınıp götürüldüğü, depremle birlikte bir tsunaminin olduğu dönemi de hatırlayacak olursak değerli meslektaşlarım, bu bölge Muğla ve ülkemiz bir deprem ülkesi olduğunun altı çizilmelidir.

İşte biz İnşaat Mühendisleri Odası olarak, özellikle 17 Ağustos 1999'da yaşamış olduğumuz depremle birlikte, ülkemizin en tepesinde bulunan, aynı zamanda meslektaşımız olan Sayın Süleyman Demirel şöyle ifade etmişti depremi. Eyvah demişti, altımız delikmiş demişti. Oysa değerli meslektaşlarım, bizim meslektaşlarımız, bizim arkadaşlarımız, meslek insanları geçmiş yıllarda Adapazarı Ovasına otomobil fabrikası yapılmasına karşı çıkıyorlardı. Diyorlardı ki, elbette ki otomobil fabrikası yapılacak, endüstri tesislerine ülkemizin ihtiyacı var. Ama bunun yeri patates üretilen ve son derece verimli olan Adapazarı Ovası değildir. Gidin Bilecik'e yapın, gidin Eskişehir'e yapın, gidin Anadolu'nun başka yerlerinde bulunan kentlere yapın denilmişti. Yani bizler meslek odaları, başta da İnşaat Mühendisleri Odası Adapazarı'na otomobil fabrikasının yapılmasına karşı çıkmıştık. Ama o zaman Başbakan olan, meslektaşımız Sayın Süleyman Demirel; "Bin ton patates, bir otomobil etmez" demişti. Ama 17 Ağustos'ta 20 bin resmi rakamlara göre insanımızı toprağa gömünce, 16 milyar dolar mertebesinde ekonomik kaybımız ortaya çıkınca, ülkemizin en kuzeyinden en güneyine, en doğusundan en batısına her aileyi yakından ilgilendiren bu depremden sonra "eyvah altımız delik" demişti.

Arkadaşlar, altımızın delik olduğu açıktı. Bu yanıyla İnşaat Mühendisleri Odası yıllardır can ve mal güvenliğini teslim etmiş olduğumuz yerel yöneticilere sesleniyoruz, merkezi hükümete sesleniyoruz. Seslenmeyle kalmıyor, programlar ortaya koyuyoruz. Bilimsel çalışmalar yapıyor, ilgili yerlere iletiyoruz. Bugünkü anlayışla, bugünkü yapı denetim anlayışıyla, bugünkü mühendislik hizmetlerinin devre dışı bırakılmış olmasıyla, ülkemizin yapı stokunun güvenli olabilme şansı yok. Artık yapılarımız depremi beklemiyor değerli meslektaşlarım, yapılarımız İstanbul'da olduğu gibi kendi kendisine yıkılıyor. Kendi kendisine yıkılacak yapı sahibi giderek artacak, ama buna rağmen hatırlayın, sırf oy almak çerçevesinde 2018 yılının Mayıs ayı içerisinde imar barışı adı altında bir af çıkarıldı. Arkadaşlar, can ve mal güvenliğini ortadan kaldıracak bir anlayışa imar barışı deme şansımız yok.

Bilirsiniz yapıların deprem güvenliğini yapı sahiplerinin kendisine bırakmışlardı. Arkadaşlar, böyle bir zulüm olmaz. Niçin okuyorsunuz, niçin okuyoruz? Bugün 150 bin mertebesinde ülkemizde inşaat mühendisi var. Yapı sahibi gidecek bir dilekçe verecek, bir beyanda bulunacak, diyecek ki benim yapım deprem güvenlidir.

Arkadaşlar, isyan etmek lazım. Hep birlikte gidip diplomalarımızı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının önünde yakmamız lazım. İşte bu toplantılarımızın bir amacı da, birkaç yıldır sürekli olarak ifade ettiğim gibi, sadece ve sadece yapı denetim konusunu tartışmak meselesi değildir, aynı zamanda bir örgütlenme meselesidir. Tek kaldığınız zaman, yalnız kaldığınız zaman kendinizi kurtarma şansınız yoktur. Çocuklarınızı ve geleceğinizi kurtarma şansınız yoktur. Bu yanıyla sayısal olarak çok olduğumuzun altını her zaman çiziyoruz. Fakat sayısal olarak çok olmak demek değerli meslektaşlarım, örgütlü olmak anlamına gelmiyor. İnşaat Mühendisleri Odası da 130 bin üyesi, 20 bin de üye olmayan meslektaşlarımızla birlikte sayısal olarak son derece fazladır. Fakat örgütlü değildir. Örgütlü olmak sadece 26 tane şubemizin, 111 tane temsilciliğimizin olması anlamına gelmez. Sürekli olarak ifade ettiğimiz gibi değerli arkadaşlarım, dünyada ne kadar farklı düşünce varsa -siyasal anlamda söylüyorum- Türkiye'de de o kadar farklı insan vardır, o kadar farklı düşünce vardır. Açık ki, biz insanlarımızın bir cendereden, bir makineden çıkmasını arzu eden insanlar değiliz. Demokrasiye inanan insanlarız, farklılığa inanan insanlarız, bu farklılığın insanları zenginleştirdiğini düşünen insanlarız. Fakat bir konu hariç, biz aynı zamanda meslek insanlarıyız. Mesleğimizin önemini, mesleğimizin geleceğini, mesleğimizin değerini hiçbir kimseye teslim etmeyiz.

Arkadaşlar, bugün kent planlarını müteahhitler yapıyor, kent planlarını rantçılar yapıyor.

Ülkemizdeki nerelere hangi yatırımların yapılmasına karar verenler mühendisler mimarlar şehir plancıları kent plancıları değildir, çantacılar buna karar veriyorlar. Biz aynı zamanda yurtsever insanlarız, ülkemizi seven insanlarız. Biz aynı zamanda ülkemizin inşaat sektörüyle, inşaat sektörünün son derece önemli bir sektör olduğunu, ama her yere gökdelen ve alışveriş merkezi yaparak bu ülkenin kalkınamayacağını da bilen insanlarız. Bu yanı sıra inşaat sektörü gerekli olan yerlere yönlendirilmeli, ihtiyaç temelinde konut üretilmeli. Alışveriş merkezlerini kent merkezlerinde, Avrupa'da da gelişmiş olan ülkelerde göremezsiniz. Bugün İstanbul gibi kentte 130, Türkiye'de 411 tane alışveriş merkezi ve gökdelen var. Dünyada neredeyse kötü neyse orada birinci sıradayız. Okuma yazma anlamında gerilerdeyiz, hukukta gerilerdeyiz, can ve mal güvenliğinin korunması noktasında, işçi sağlığı ve iş güvenliği noktasında dünyada üçüncü Avrupa'da birinci sıradayız. 2017 yılında 2 bin insanımız, 2018 yılında 1970 insanımızı toprağa gömdük iş kazalarında. Bunların üçte biri inşaat sektöründe çalışan meslektaşlarımız. Neden böyle oluyor? Çünkü işçi sağlığı ve iş güvenliği konusu, aynı zamanda bir maliyet konusu olarak görülüyor. Canımız ve malımız güvenliğimiz, bir insanı yaşatmak konusu paraya tercih edilebilir mi? Ama ne yazık ki son dönemlerde ticaret, aşiret, şirket ve cemaat teknik kaygıların önüne geçti. Biz meslek odası olarak, meslek insanları olarak bu kötü anlayışa, yanlış anlayışa her zaman karşı çıktık ve liyakat dedik. Üstelik deprem bekleyen kentlerimizde yapı denetim süreci içerisinde son derece önemli yeri olan deprem araştırma ve inceleme bölümlerine hep şunu söyledik.

Dedik ki, siyaseten sizler gibi düşünebilirler, bizim açımızdan bir beyis yok. Fakat bileni ve liyakatlı olan insanları getirin ilgili yerlere. Hal müdüründen deprem araştırma geliştirme bölümüne müdür yapıldı. Onun sonucu da 15 Temmuz, ülkemizde. Bilinmiyor muydu yıllarca bu ülke nereye gidiyor? Bugün ülkemizin hangi durumda olduğu bilinmiyor mu? Biz yurtseverliğimizi bu çerçevede ortaya koymayacak mıyız? Sadece inşaat mühendisliğinin dar kalıpları arasında kalarak değerli arkadaşlarım, mesleğimizi yapabilme şansımız yok.

Bugün 31 Aralık'ta yapılmış olan seçimlerde KHK'yle ihraç edilen insanlar aday yapıldılar. Adaylıkları Yüksek Seçim Kurulu tarafından kabul edildi. Şu an ne yapıyorlar? Sen KHK'lisin olamazsın... Yüzde 70 oy almış adam, yüzde 75 oy almış adam, yüzde 15 oy alanları getirip oraya belediye başkanı yapıyorlar. Demokrasinin olmadığı yerde mühendislik de olmaz. Bu nedenle ben sayfama yazmış olduğum bir yazıdan dolayı bazı arkadaşlarım sayfamın altına eleştiri yazıyorlar. "Demokrasi, ama mesleğimiz nerede?" diye yazıyorlar. Demokrasi, hukuk, adalet, barış eğer yerleşik bir çerçeveye geçerse, bunlar evrensel kurallar içerisinde giderek bu değerler yükselirse, inanın ki ülkemizde mühendislerin değerleri de artacak.

İşte değerli arkadaşlarım, bu konuları da bugün burada Muğla Şubemiz tarafından İnşaat Mühendisleri Odası adına düzenlenen Deprem ve Yapı Denetim konusunu tartışırken, her şeyin insanla ilintili olduğu konusunu da hiçbir zaman unutmamak gerekir. Değerli meslektaşlarım 1999 depremlerini unutmamak gerekir. Kuzey Anadolu fay hattının her an patlayabileceğini, İstanbul'un 20 kilometre yakınından geçen fayın 7 ve üzeri büyüklükte bir deprem mutlaka ve mutlaka üreteceğini, tarihsel dönem ve süreç içerisinde sürekli yıkıcı depremlerle karşı karşıya kalmış olan Muğla'da ve bölgemizde her zaman can ve mal güvenliğini ortadan kaldıracak bir deprem yaşayacağımızı unutmamak lazım.

Değerli arkadaşlarım, konunun özü doğru bir planlama konusudur. Son zamanlarda gündeme gelen kentsel dönüşüm konusu da, kent bütünlüğü içerisinde kent planlarıyla birlikte ele alınması gereken parçacı bir anlayışla değil de, bütünlüklü kent planlarına entegre edilmesi gereken önemli bir durumdur, bir anlayıştır. Ama ne yazık ki bizim ülkemizde kentsel dönüşüm konusunda rant için kullanıldı. Can ve mal güvenliği çerçevesinde bireysel çerçevede münferit olarak yapılan yapıların depreme karşı güvenli olma konusu, o yapının uygun bir yapı olduğu anlamına gelmez. Eğer siz kentsel dönüşüm yapmış olduğunuz bölgelerde fiziksel eşliği aşıyorsanız, o bölgenin nüfusunu artırıyorsanız, nüfus arttığı için işte beş katlı binanız yedi katlı yedi dairelik bir yeriniz 14 daireye çıkıyorsa, o bölgenin ciddi bir şekilde altyapı sorunu da gündeme gelir. Bu çerçevede inşaat mühendisliği alanı, can ve mal güvenliğiyle ilgili bir alandır, aynı zamanda bütünlüklü kent planlamasının bilimsel anlamda yapılan kent planlamalarının sonucu olarak, nerelerde hangi yapının yapılmasına yönelik olarak o yapının güvenli

olmasını sağlayacak olan bir meslek anlayışıdır, bir meslektir. Ama ne yazık ki bizim ülkemizde kentsel dönüşüm konusu da, bir bilimsel çerçevede değil, rantı en yüksek olan, riski en yüksek olan yerlerde değil, İstanbul'u yakından biliyoruz başka kentleri yakından biliyoruz, rantı en yüksek olan yerlerden başlatıldı. Yani uzunca bir süredir Türkiye'de ülkemizde para, tekniğin ve mühendisliğin önüne geçti.

İşte değerli arkadaşlarım, bizim farklılıklarımız olabilir düşünsel anlamda, ama mesleğimizi doğru yapmak anlamında farklılıklarımızdan daha çok birlikte davranmamızı gerektiren konular var. Gençlerimiz işsiz, eğer planlı bir ülke üretime yönelik olarak bir ülke olursak, gençlerimiz de işsiz olmaz. Arkadaşlar, geçtiğimiz yıl 13 bin mertebesinde öğrenci inşaat mühendisliği yetiştiren okullara alındı. Biz gittik YÖK'le görüştük, bunun sürdürülemez olduğunu söyledik. 300 bininci sırada üniversite sınavlarına girip de 300 bininci sırada olan öğrencinin inşaat mühendisliği diploması almış olmasının bu ülkeye en büyük ihanet olduğunu ifade ettik. Çünkü biz şunu da yaparız. Hani derler ya "çuvaldızı başkasına, iğneyi kendinize batırın" diye. Biz İnşaat Mühendisleri Odası olarak çuvaldızı kendimize batırırız, iğneyi başkalarına batırırız. Bu yanıyla YÖK'e dedik ki, bu böyle olmaz. Haklısınız dediler. Ne düşünüyorsunuz dediler. Dedik ki, inşaat mühendisliği programlarına kayıt yaptıracak olan veya ilgili fakültelere kayıt yaptıracak olan arkadaşlarımızın 150 bininci sıradan daha alt sıralarda olması gerekir. Sanki gidip görüşmemiş gibi değerli meslektaşlarım, daha önceki 240 bininci sırada olan öğrenci alınmışken, 300 bininci sırada olan öğrenci alındı. 13 bin kişi alındı.

İnanın değerli meslektaşlarım, her gün en az 15 arkadaşım, 15 genç meslektaşım telefonla arıyor, içimiz kaynıyor burkuluyor. Zaten krizin olduğu bir ülkede her yıl aramıza 10 bin mertebesinde meslektaşımızın daha katılmış olması, problemlerimizi daha da büyütüyor. Buna rağmen biz İnşaat Mühendisleri Odası olarak bıkmadan usanmadan dile getireceğiz, getirmeye devam edeceğiz. Ama bir taraftan da kendi mesleğimizi en iyi şekilde yapmaya yönelik olarak planlarımızı ve programlarımızı yapacağız. İşte meslek içi eğitim seminerlerimizi bunun için yapıyoruz, meslek içi kurslarımızı, mesleğimizle ilgili kurslarımızı bunun için yapıyoruz. Bugünkü çalıştayı bunun için yapıyoruz. Kongrelerimizi, sempozyumlarımızı, konferanslarımızı bunun için yapıyoruz.

Değerli meslektaşlarım, mesleğimizi en iyi şekilde yapmanın gereğini de hiçbir zaman unutmayacağız ve bu tür çalışmalara devam edeceğiz. İşte burada yapı denetim çalıştayı nede niyle buradayız.

Değerli meslektaşlarım, ben inanıyorum ki Muğla Şubemizin düzenlemiş olduğu bu Deprem ve Yapı Denetim Çalıştayı da, diğer illerimizde yapmış olduğumuz çalıştaylar gibi son derece anlamlıdır.

Değerli arkadaşlarım, biz bugüne kadar kendimize yönelik hiçbir şey istemedik. Ama mesleğimize yönelik, ülkemize yönelik, kentlerimize yönelik, çocuklarımıza yönelik, gençlerimize yönelik, sağlıklı ve güvenli bir yapı, sağlıklı ve yaşanabilir bir çevre istemekten başka.

Bu noktada değerli arkadaşlarım, yerlerde sürünen yapı denetim sisteminin, bugünkü yapı denetim sisteminin mutlaka ve mutlaka değiştirilmesi gerekir. Arkadaşlar, 1938 yılında çıkarılmış olan 3458 sayılı Mühendislik ve Mimarlık Hakkında bir yasa var. Biliyorsunuz bu yasa kapsamında her mühendis, her mimar, her şehir plancısı, her türlü yapının altına koşulsuz imza atabilir. Arkadaşlar, dünyanın en geri kalmış olan ülkelerinde böyle bir durum yoktur. Geçtiğimiz yıl içerisinde Beyrut'ta, Akdeniz ve Arap Ülkeleri İnşaat Mühendisleri Odalarının yapmış olduğu bir konferans vardı, bizi de çağırdılar. Üye değiliz, fakat izleyici olarak çağırdılar. Arap ülkelerinde bile sadece diplomaya dayalı olarak bir hizmet üretilmiyor. Bir belgelendirmeye dayalı olarak hizmet üretilir. Bir meslek insanının yapmış olduğu bir projeyi, bir tasarımı mutlaka ve mutlaka o tasarımı yapan mühendisten daha farklı bir gözün incelemesi gerekir. Fakat inceleyen o gözün, en az o tasarımı yapan mühendis kadar, hatta ondan daha fazla bilgili olması gerekir ki, bilerek değil bilmeden de insan yanlış yapabilir. Çünkü bizim böyle bir mesleğimiz var. Bu yanlıştır düzeltin denilsin. İşte bunun adı belgelemedir.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak yıllardır 3458 sayılı Yasa kapsamında her mühendisin, her türlü koşulsuz tasarımın altına imza atmasının mutlaka ve mutlaka değiştirilmesi gerektiğini

savunmamız bundandır. Eğer bu sistem kurulabilirse, her yıl aramıza 10 bin mertebesinde meslektaş katılmayacak, ihtiyaç temelli... Arkadaşlar, 10 yıl sonra Türkiye'nin ne kadar inşaat mühendisine ihtiyacı var, 30 yıl sonra Türkiye'nin inşaat mühendisine ne kadar ihtiyacı var? Her yıl aramıza katılacak 10 bin inşaat mühendisi gerçekten bizim ihtiyacımız mıdır? Açıktır ki, değildir. Çünkü Türkiye inşaat sektörü üzerine kalkınmasını kurmuştur ve iflas etmiştir.

Bu yanıyla değerli arkadaşlarım, bizi bir meslek kurumu olarak bizden başka kimsenin ayağa kaldıramayacağını bilmemiz lazım. 1938 yılında çıkarılmış 3458 sayılı yasanın, yıllardır bizim yetkin mühendislik dediğimiz belgelendirmeye dayalı 45 ve 46. dönem yönetim kurulunun da gündemine almış olduğu çalıştaylar ve kurultaylar sonucunda hazırlanacak yeni bir meslek yasası tasarısının ile değiştirilmesi önemlidir. İşte biz bu çalıştaylarımızı yapmış olmamızın temel nedenlerinden birisi de budur. Bu konuyu anlatmamız gerekir, her yerde anlatmamız gerekir. Liyakatli olan insanların öne çıkmaları gerekir. Sadece diplomaya dayalı olarak bir mesleğin yapılması mümkün değildir. Hele can ve mal güvenliğine dayalı olarak bizim gibi hizmet üreten bir mesleğin yapılabilme şansı hiç yoktur. Teknoloji geliyor, bilişim müthiş bir hızla geliyor. Endüstri 4.0 aşımaya çalışıyor, biz halen 3'lere bile gelemedik değerli meslektaşlarımız. Bu noktada 3458 sayılı Yasa öylece kalsın, biz bunu gündeme getirirsek başka şeyler gündeme getirilir konusu tartışılır mı? Korkunun ecele faydası yoktur, 3458 sayılı Yasa değiştirilmelidir. Biz İnşaat Mühendisleri Odası yönetimi olarak karar verdik sizlerle birlikte, mutlaka ve mutlaka bir meslek yasası taslağı hazırlayıp ortaya koymak durumundayız. Kendimiz için değil, gençlerimiz için çocuklarımız için ve geleceğimiz için. Dolayısıyla bugünkü yapı denetim konusu, deprem konusu, aynı zamanda nasıl bir mühendislik hizmetinin yapılması gerektiği konusuyla da yakından ilgili bir konudur. Yapı denetim sürecinde bulunan meslektaşlarımızın, sıradan mühendis olmamaları gerekir. Gerek yapı üretim evresinde, gerekse tasarım evresinde son derece yeterli ve bilgili olan, bilgileri de meslek odaları tarafından belgelendirilen mühendislerin olması gerekir. Hani çok yerde söylüyorlar ya, çağdaş düzeye yetişmeye çalışıyoruz diye. Mühendisliği yok sayarak yetişemezsiniz.

Değerli arkadaşlarım, sözlerimin başında ifade ettim, yoruluyoruz yorulacağız, fakat umutsuzluğa düşmek asla ve asla yok. Çok şey kat edildi. 31 Mart seçimleri önemlidir, şımarık bir durum yaratılmamalıdır. Birlikte davranmanın, birlikte olmanın, dayanışma içerisinde olmanın, aynı zamanda ne kadar farklı düşünceye sahip olursak olalım, inşaat mühendislerinin diğer meslek gruplarımızla birlikte, Türk Mühendis Mimar Odaları Birliğine bağlı diğer meslek gruplarıyla birlikte hak ve yararlarına yönelik bir düzenlemenin yapılması, ancak bizim gücümüzle ilgilidir. Birileri bize vermeyecek. İnanın o kıvılcımı görebilirse, o noktaya gelebildiğimizi görürsek, sizleri Ankara'ya çağıracağım. Böyle bir şey yok, böyle mühendislik yapılmaz, yapılmıyor zaten, yok mühendislik. Türkiye'de mühendislik diye bir şey yok.

Ben bunu Türk Mühendis Mimar Odaları Birliğinin Danışma Kurulunda da söyledim defalarca. Çünkü diğer hizmet üreten arkadaşlarımızla, inşaat mühendislerinin bir farklılıkları var. Arkadaşlar, can ve mal güvenliğinden sorumlu meslek grubudur inşaat mühendisleri. Peyzaj mimarları öyle değil, mimar arkadaşlarımız öyle değil. Elbette ki önemlidirler, biz multidisipliner bir mesleğin insanlarıyız, birlikte çalışmayı önceleyen, birlikte çalışmanın yararına inanan insanlarız. Ama mesleğimizin de önemini, can ve mal güvenliğini sağlayan son derece önemli bir meslek grubunun insanları olduğumuzun da farkındayız. Diğer meslek grupları bunun çok farkında değiller. Biz bunu 1999 depremi sonrası 3458 sayılı Yasa değiştirilme sürecinde yaşadık. Ben odamız adına 2004 yılında Bayındırlık ve İskân Bakanlığı tarafından yapılan Birinci Deprem Şurası çalışmalarına katıldım. 2009 yılında yapılmış olan Kentleşme Şurası çalışmalarına katıldım. Türkiye Büyük Millet Meclisinin Deprem Araştırma ve İnceleme Komisyonuna gidip, burada aktardıklarımızı orada aktardık.

Hiçbirimiz yapmış olduğumuz hizmetin karşılığını almıyoruz. Arkadaşlar, 50 kuruşa metrekaresi bir proje yapılır mı? Dolayısıyla bu konu hepimizin ortak bir konusu değil mi? O zaman daha çok dayanışma içerisinde olmak, daha çok birlik içerisinde olmak, daha çok birbirimize dokunmak ve el ele olmak durumundayız.

Ben dün Milas Temsilcisi arkadaşım ile konuştum, yaklaşık olarak 150-180 mertebesinde üye-

mizin olduğunu, bunların 70-80'inin İTB'sinin olduğunu ifade etmesi de ayrıca sevindirici bir şeydir. Özellikle küçük kentlerimiz, yani fiziki anlamda söylüyorum nüfus anlamında söylüyorum, gelişkinlik anlamında söylemiyorum. Birçok kentimiz büyük kentlerimizden daha avantajlı durumdadırlar. Çünkü onların neredeyse tümü, tüm meslek insanları, gerek ilçe özelinde gerekse kent özelinde büyük oranda birbirlerini tanıyorlar. Bu örgütümüz açısından, odamız açısından, şubemiz açısından son derece avantajlı bir durumdur.

Ben burada yapacağımız çalışmanın son derece verimli geçeceğine, kalıcı sonuçlar doğuracağına eminim. Başta Sayın Şube Başkanımız olmak üzere, emeği geçen tüm şube yöneticilerimize, bizi burada konuk eden Milas Temsilciliğimize ve temsilcilik kurulumuza, Muğla'nın diğer ilçelerinden buraya gelen meslektaşlarımıza, başka illerden İzmir dahil olmak üzere buraya gelen arkadaşlarımıza ve ayrıca görev alan, burada sunum yapacak olan, bildiklerini bizlerle sizlerle paylaşacak olan meslektaşlarıma ve arkadaşlarıma teşekkür ediyorum.

Çalıştayımızın başarılı geçmesini diliyorum.

### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Deprem ve Yapı Denetim Çalıştayı (Muğla) Kapanış Konuşması**



Çalışmaya katkı yapan tüm arkadaşlarımıza teşekkür ediyorum. Deprem bir olayın kendisi değil, doğurmuş olduğu sonuçlardır. Eğer herhangi bir olayda – bu bir deprem olabilir, su taşkını olabilir, heyelan olabilir ve biraz önce burada gösterilen doğa olayları olabilir- can veya mal kayıpları ortaya çıkmamışsa, bu olaya afet dememiz olanaklı değildir. Afet olabilmesi için, can ve mal kayıplarının ortaya çıkmış olması lazım, öyle tanımlanır afet.

Değerli meslektaşlarım, 17 Ağustos 1999 depreminde yapılarımızın yüzde 6'sı yerle bir oldu. Hatırlayın, Avclar'la birlikte yapılarımızın yüzde 7'si ağır hasar gördü, yapılarımızın yüzde 12'si de orta derecede hasar gördü. Orta derecede hasar gören yapılarda oturma şansınız yok, teknik olarak öyle. Zaten yerle bir olan ve ağır hasar gören yapılarda da oturma şansınız yok. Dolayısıyla yüzde 25 mertebesindeki yapımız devre dışı kaldı.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak 1999 depremiyle birlikte, ülkemizin şurasında veya burasında olan bütün depremlere gittik ve değerlendirdik. Açık ki, 6,5 ve üzeri büyüklükte yaşanacak olan bir depremde, depremin gece veyahut gündüz olmasına bağlı, ivmesine bağlı olarak en az yüzde 25 mertebesinde yapı stoku devre dışı kalacak ve o oranda da can ve mal kayıpları ortaya çıkacak. Bu yanı sıra hatırlayın, kısa bir süre önce İstanbul Kartal'da Yeşilyurt Apartmanı kendi kendisine yıkıldı, 21 insanımız hayatını kaybetti, 17 insanımız da yaralandı. Dolayısıyla Türkiye'nin şurasında veya burasında birakalım depremde yıkılmayı, kendi kendisine yıkılacak olan yapı sayısı hiç de az değil. Bu nedenle altını kalın harflerle çizmek gerekir ki, yapı stokumuzun deprem dayanımları ve deprem güvenlikleri yok.

Biraz önce Sayın Akansel'in çizmiş olduğu senaryo, elbette ki çalışılması gereken bir konudur, son derece önemli bir konudur. Deprem öncesi çalışmak lazım, deprem anını çalışmak lazım ve deprem sonrasında çalışmak lazım. Bakın, İstanbul'da yıkılmış olan Yeşilyurt Apartmanına cankurtaranlar iki saatte ulaşamadılar arkadaşlar. Ve örneğin, İstanbul'un yaşayacağı bir deprem, Bodrum'u hatırlayın 2017 yılındaki, ciddi problemler ortaya çıkaracak. Yapılarımız göçecek, yolları kapatacak, yangın çıkacak, dolayısıyla sizin kurtarma şansınız yok. Bu nedenle temel problem deprem anı ve sonrası değil, temel problem deprem öncesi var olan tehlikeleri bilerek, riski ortadan kaldırmaktır.

Nedir riski? İşte ifade ediyoruz, diyoruz ki var olan yapı stokunun Türkiye'nin hiçbir yerinde deprem güvenliği yok. O zaman bir, deprem riski devam eden güvenli olmayan yapı stokunun mutlaka ve mutlaka güvenli hale getirilmesi gerekir. Ne yapmak lazım bunun için? Bir envanter çalışması yapmak lazım. Envanterin sonucunda da; bugünkü kentsel dönüşüm kapsamında her gördüğümüz yapıyı bir müteahhit, bir taşeron anlayışıyla yıkıp yapmak değil, -çünkü onlar aynı zamanda her yapının yıkılmış olması kaynak israfıdır- güçlendirilmesi mümkün olan yapıları güçlendirmek. Biz meslek insanları olarak biliriz ki, her yapı güçlendirilebilir. Su içerisinde, yer altında veyahut yer üstünde. Bizim, meslek insanları olarak bilimin, teknolojinin ve mühendisliğin gelmiş olduğu nokta itibarıyla güçlendirmeyeceğimiz hiçbir

yapı yoktur, teknik olarak. Fakat konu sadece teknik değil, aynı zamanda konu ekonomiktir.

Biz İnşaat Mühendisleri Odası olarak yıllardır şu görüşü ortaya koyduk. Dedik ki, bir yapının güçlendirilebilmesi için veya bir yapıyı güçlendirmek için, o yapının yeni yapılacak olan bir yapının maliyetinin yüzde 45'ini aşmaması gerekir. Eğer yüzde 45'ini aşıyorsa, o yapıyı yıkıp yeniden yapmak daha doğrudur. Ama yeni yapılacak olan bir yapının maliyetinin yüzde 45'i seviyesinde kalıyorsa, o yapıyı da güçlendirmek lazım. Fakat bizim bugün gelmiş olduğumuz nokta itibarıyla, kentlerimizde, rantı yüksek olan yerlerde temel bir öngörü oluşmuştur, yık-yap. Arkadaşlar, bu yazıktır.

Bakın, yapılarımızın çoğu 1975 Deprem Yönetmeliğine göre yapılmıştır. 1998 yılında bir Deprem Yönetmeliği çıkarılmıştır. 2007 yılında bir Deprem Yönetmeliği daha çıkarılmıştır, 1 Ocak 2019 tarihi itibarıyla yeni Deprem Yönetmeliği yürürlüğe girmiştir. 1998 tarihinde yürürlüğe giren Deprem Yönetmeliğiyle, 2007 yılında yürürlüğe girmiş olan Deprem Yönetmeliği arasında tek bir fark vardır. 1999 depremlerine yakalanınca, anlaşıldı. Hatırlayın İstanbul Belediyesi Ali Müfit Gürtuna Refah Belediyesi döneminde üç üniversitemize son derece önemli bir çalışma yaptırdı. 1340 sayfadan oluşan, bugün bile bizlerin başucu kitabı olan son derece önemli bir çalışmadır. Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi ve Boğaziçi Üniversitesinin yapmış olduğu İstanbul Belediyesine son derece değerli bir çalışmadır. Bu çalışma sadece İstanbul için değil, Türkiye'nin başka yerleri için de kullanılacak olan bir çalışmadır.

2003-2004 yıllarında yapıldı bu. Bayındırlık ve İskân Bakanlığının yapmış olduğu ve övünerek söylenen, benim de her zaman çok doğru bir çalışmadır diye altını çizmiş olduğum 400-500 uzmanın katılmış olduğu, uzunca bir süre komisyon çalışmaları süren, 5 gün de genel kurulu devam eden, dönemin Bayındırlık ve İskân Bakanının divan başkanlığı yaptığı, benim de divan başkan yardımcılığı yapmış olduğum Birinci Deprem Şurası çalışması vardır. O deprem şurası çalışmasının gerek dokümanları, gerekse sonuçları itibarıyla bugün de altına imza atacağımız bir çalışmadır.

Bitmedi, 2009 yılına geldi, yine aynı Bakanlığının yapmış olduğu Kentleşme Şurası çalışması vardı. Yine 400-500 ülkemizin en seçkin insanların katıldıkları, kentsel dönüşüm konusu da dahil olmak üzere, biraz önce Sayın Akansel'in altını çizmiş olduğu deprem strateji ve eylem planının öncesi yapılmış olan çalışmalar da dahil olmak üzere son derece değerli bir çalışma ortaya koymuştur.

Bakın arkadaşlar, 1939 yılında Türkiye'de çok büyük bir deprem olmuştur, Erzincan depremi. Biraz önce söylendi, 33 bin insanımızı toprağa gömmüştük. 1967 Adapazarı depremi var. Biz 1999 yılında depreme yakalandığımız zaman depremi bilmiyoruz değildik. 1971 yılında Bingöl'de önemli bir deprem vardı. Bakın 2003 yılında Bingöl'de bir deprem daha oldu. Neyle hatırlıyoruz Bingöl depremini? YİBO'larla hatırlıyoruz. Yatılı bölge okulu yıkıldı, 90 tane çocuğumuz onun altında kaldı. Dolayısıyla biz YİBO'yu hiç unutmadık. Peki, 1992 yılında Erzincan'da bir deprem daha oldu, 600 mertebesinde insanımızı kaybettik. 1995 yılında Dinar depremi var, 1998 yılında Adana depremi var, 1999 yılında Körfez depremi yani Gölcük depremi. Yine 12 Kasım'da Düzce depremi var. 2003 yılında Bingöl depremi var. 2011 yılında da Van depremi var iki kez, 23 Ekim'de ve 9 Kasım'da.

Değerli arkadaşlarım, o tarihe gelinceye kadar gerçekten teorik olarak birçok çalışma yapıldı. Bunlardan birisi de, 595 sayılı Yapı Denetim Kararnamesinin çıkarılmış olmasıdır. Bugün bizim İnşaat Mühendisleri Odasının gündemine aldığı, mutlaka ve mutlaka bir deprem, bir meslek yasası çıkarılmalıdır dediğimiz çalışma, 601 sayılı Mühendislik ve Mimarlık Hakkındaki Yasayla ilgili yapılması gereken bir çalışmadır. Ama ne yazık ki, diğer meslek gruplarından olan arkadaşlarım katıyen alınmasınlar, sabahleyin de altını çizmiştim, bizim mesleğimiz multidisipliner, yani birlikte çalışma yapmamız gereken bir meslektir. Fakat can ve mal güvenliğiyle ilgili çalışma yapan en öndeki meslek grubu da İnşaat Mühendisleri Odasıdır.

Arkadaşlar, biz 595 sayılı Yapı Denetim Kararnamesini, 601 sayılı Mühendislik ve Mimarlık Hakkındaki Kararnameyi, yani değiştirilsin dediğimiz 3458 sayılı Yasanın yerine geçen o kararname önemlidir. İnşaat Mühendisleri Odası; yapı denetim sürecinde bulunacak, Bayındırlık

Bakanlığından yapı denetim belgesi alacak olan meslektaşlarımıza, uzmanlık belgesi veriyordu. Bugün de dünyada böyledir. Meslek odası, üniversitelerle birlikte, yerel yönetimlerle birlikte, Bakanlıklarla birlikte öncelikli olarak inşaat mühendislerini sertifikalandırırlar. Ne yaparlar peki sertifikalandırırlar? Kenara mı atarlar?

Arkadaşlar, bugünkü gibi elektronik sistemle görevlendirme durumu söz konusu değildir. Yetkin mühendislik belgesini almış olan meslek insanları, aynı zamanda onların kuracakları bürolarla tescil edilerek, bölgesel yerel yönetimler tarafından kendi sitelerinde ilan edilmiştir. Ama mal sahibi Ahmet-Mehmet, oradaki yetkin mühendislik bürolarını ilgili sayfada görürler. İlgili ülkelerin İnşaat Mühendisleri Odasının kendi sayfalarında da vardır. İsteyen insanlar giderler, o yapı denetim kuruluşlarından birisiyle anlaşılır. Onların alacakları ücretler de bellidir, yapacakları hizmet türevi de bellidir. Dolayısıyla denetim hizmetlerini yaparlar. Bizdeki gibi; adı denetim olan, ama kendisi olmayan bir denetim sistemi olmaz. Bu sistemin mutlaka kurulması lazım.

Biz 2001 yılında değerli arkadaşlarım, o zaman ben İstanbul Şubesi yöneticisiydim, yapı denetimle ilgili olarak bir yasa tasarısı, bir yönetmelik tasarısı hazırladık o zamanki merkeze gönderdik, Bakanlara gönderdik, Bakanlıklara gönderdik. Önemsenmedi. 4708 sayılı yeni bir Yapı Denetim Yasası çıkarıldı. Bu yasanın çıkarılmasının temel nedenlerinden birisi de yine bizleriz. Biz İnşaat Mühendisleri Odası olarak değerli arkadaşlarım, bir suçlamak için söyleyemiyorum, bir tespit olarak söylüyorum. 601 sayılı mühendislikle ilgili kararname yasaya dönüştürülmelidir, 595 sayılı Kararnamenin eksiklikleri giderilmelidir noktasında biz İnşaat Mühendisleri sola doğru yürürken, diğer meslek gruplarından bir kısmı özür dileyerek söyleyeyim, -Oktay Ekinci arkadaşım Muğlalıdır, biliyorsunuz Muğla Belediyesinde uzunca bir süre de çalışmıştır, kendisini çok severim- maalesef ve maalesef dönemin bir partisi olan Necmettin Erbakan'a giderek, çünkü herhangi bir insanın Anayasa Mahkemesine götürülme şansı yoktu, 595 sayılı Kararnameyi ve 601 sayılı Mühendislik ve Mimarlık Hakkında Kararnameyi Anayasa Mahkemesinde iptal ettirmişlerdir. Dolayısıyla bu yasaların değiştirilmemesinin temel nedenlerinden birisi de, kendimiziz.

1999 yılında 20 bin insanımızı toprağa gömmüştük, 330 bin mertebesinde yapımız yerle bir olmuş veyahut şu veya bu ölçekte hasar görmüş, ekonomik olarak 16 milyar dolar mertebesinde Türkiye'nin bir kaybı olmuş. Türkiye'deki uzak veyahut yakın her aile mutlaka ve mutlaka etkilenmiş. O dönemde İnşaat Mühendisleri Odasının talep etmiş olduğu, istediği bir yasayı çıkarmak mümkündür. Çünkü herkes yerlerde sürünüyordu. Ben hayıflanırım, o avantajı ciddi bir şekilde elden kaçırdık.

Bakın, 2004 yılında yapılmış olan Deprem Şurası dahil olmak üzere, 2009 yılında yapılmış olan Kentleşme Şurası dahil olmak üzere, peki 2011 yılına geldik de ne oldu? Van depremi oldu. Hatırlayın, yeni bir Bakanlık oluşturuldu. Türkiye'de değerli arkadaşlarım, en riskli bölgelerde bulunan yapıların güçlendirilmesi veyahut deprem güvenli hale getirilmesi konusu çalışılması gerekirken, yani riskli bölgelerin risksiz hale getirilmesi çalışmaları yapılması gerekirken, arazi bakımından Türkiye ve İstanbul başta olmak üzere en kıymetli yerlere rezidanslar yapıldı, gökdelenler yapıldı, alışveriş merkezleri yapıldı.

2012 yılında biliyorsunuz, Kentsel Dönüşüm Yasası çıkarıldı. Bu yasanın çıkarılmasının temel amaçlarından birisi de, arkadaşlar artık boş alan kalmamıştı. İstanbul gibi yerlerde, Türkiye ekonomisini de inşaat sektörü üzerine oturtmuşlardı. Yeni inşaat yapılacak olan yerlere ihtiyaç vardı. İşte 2012 yılında çıkarılmış olan Kentsel Dönüşüm Yasasının temel esprilerinden birisi budur.

2011 yılı sonrası AFAD kuruldu, 2017-2023 yılları arasında yapılması gereken birtakım çalışmalar var. Deprem stratejik planı... Peki, 2017 yılına kadar değerli arkadaşlarım, bizim de yıllardır altını çizmiş olduğumuz İnşaat Mühendisleri Odası olarak yetkin mühendislik olarak adlandırdığımız yasa çalışması için, öncelikli olarak TMMOB'ye görev verilmişti. Bu konuyu yıllardır çalışan İnşaat Mühendisleri Odasına görev verilmişti. Yıl kaç? 2019. Peki, 2017 yılına kadar çıkarılacaktı bu yetkin mühendislik yasası. Bunu biz söyleyemiyoruz, bizim talebimiz var yıllardır bugüne kadar, ama devletin AFAD'ın kendi dokümanları içerisinde bulunan strateji belge-

sinde, deprem strateji belgesinde 2017 yılına kadar yetkin mühendislik yasaasının çıkarılması gerekiyordu. Çıkarılmadı.

Ne oldu bugün? Değerli arkadaşlarım, inşaat mühendisleri her yıl sayıları artırılarak, Ali Ağaoğlu gibi müteahhitlerin bürosunun arkasında daha az ücrete çalışanlar diye sıraya sokuldular. Dolayısıyla Türkiye’de inşaat sektörünü yapı sektörünü yönetenler meslek grupları ve inşaat mühendisleri olmadı. Zengin, rantçı müteahhitler ve onların işbirlikçileri oldu. İşte bu nedenledir ki, sabahleyin konunun altını çizirken dedim ki, bizi meslek insanları olarak ancak kendi gücümüz kurtarabilir.

Nedir kendi gücümüz? Sayısal çoğunluğumuz değil. Türkiye’de depremle ilgili olarak mühendislikle ilgili olarak son derece değerli insanlarımız vardır. Bunlardan birisi de Selçuk İz’dir aramızdadır örneğin. Çok değerli arkadaşlarımız vardır. Fakat Türkiye’nin bir eksiği vardır. Arkadaşlar, İnşaat Mühendisleri Odasının 130 bin üyesi vardır bu başka bir şeydir, fakat Türkiye’de bilgi örgütlü değildir. Bilginin örgütlü hale getirilmesi gerekir. Süleyman Demirel’e sormuşlar ne yapıyorsunuz? İdare ediyoruz demiş. Niye demiş. Ülke yönetilmez idare edilmiş.

Arkadaşlar, biz 45. ve 46. Dönem Yönetim Kurulu olarak idare etmek istemiyoruz. Her zaman söyledim, şimdi de söylüyorum, biz yönetmek istiyoruz. Bütün şubelerimizin yapmış olduğu kurslar çok değerlidir, şubelerimizin yapmış olduğu seminerler çok değerlidir, şubelerimizin Odamız adına yapmış oldukları kongreler, konferanslar, sempozyumlar çok değerlidir. Arkadaşlar bunlar rutin şeylerdir, bunlar yapılması gereken şeylerdir. Şimdi yapılmıyor ki. Ben dokuz dönem İstanbul Şubesi başkanlığı yaptım, her dönem bunlar yapıldı, ama bunlar rutin. Peki, neyi değiştireceğiz? İşte değiştirmek yönetmektir. Yönetmek 3458 sayılı Yasanın değiştirilip, yeni bir mühendislik yasaasının çıkarılmasıdır. Bu mühendislik yasaasının çıkarılmasıyla ilgili olarak bir sürü bahanelerin getirilmesi, önümüze konulması da doğru değildir.

Kimin için söylüyorum? Bu saatten sonra benim aç kalma şansım yok. Burada ak saçlı olarak görmüş olduğumuz meslektaşlarımızın aç kalma şansları yok. Genç meslektaşlarımız ve yeni mezun olan arkadaşlarımızdır. Bu anlayış 3458 sayılı Yasanın değiştirilmesi, bir meslek yasaasının çıkarılması anlayışı, Türkiye’de planlama kavramını tekrar geriye getirecek, meslek insanlarının, başta da inşaat mühendisleri olmak üzere mesleklerini daha iyi, mühendislik kuralları ve ilkeleri içerisinde yapılmasını sağlayacaktır.

O zaman bilginin örgütlenmesi lazım. Bu işin arkasından hep beraber gitmemiz lazım. O yanıla AKP iktidarı var, efendim biz 3458 sayılı Yasayı gündeme getirirsek bilmem TMMOB Yasası da değiştirilir, bu nedenle 3458 sayılı Yasayı gündeme getirmeyelim demek, edilgen bir tavrıdır. AKP’ye rağmen, AKP’nin bütün televizyonları, bütün basını, bütün devlet gücünü kullanmış olmasına rağmen 31 Mart’ta Ankara’nın İstanbul’un Adana’nın Mersin’in Antalya’nın Kırşehir’in alınmasını engelleyemedi. Niye? Artık insanlar yeter dedi. O zaman inşaat mühendislerinin de artık yeter be demesi lazım.

Bakin biz yönetmek istiyoruz, idare etmek istemiyoruz. Eğer idare etmek istesek hiç buraya kadar gelip arkadaşlarımızla birlikte yorulmayız. Ayağımıza çarık giydik, elimize de asa aldık, her yere gidip arkadaşlarımızla bir araya gelip bunları konuşmaya çalışıyoruz. Yani İnşaat Mühendisleri Odası son derece önemli bir kuruluştur. Geçmişten bu yana hizmet eden bütün meslektaşlarımızı, bütün yöneticilerimi saygıyla sevgiyle anıyorum. Biz onların bir senteziyiz ve devamıyız. Açıktır ki, onların biriktirip önümüze koyduklarından daha farklı şeyler, bilgimizle tecrübemizle daha yeni şeyler yapmamız gerekir. İşte yapılması gerekenler de, biraz önce altını çizmiş olduğumuz konuydu. Bu çalıştayların ortaya çıkarılmış olmasının temel esprisi de, bu anlayıştan kaynaklanan bir durumdur. İşte iki yıldır yapmaya çalışıyoruz. Arkadaşlar, bu konuyu aşmamız lazım. Aşmadığımız takdirde, idare etmiş olacağız. Ne olacak, biz dönemimizi tamamlarız, bizden sonra yeni yöneticiler gelir, onlar da idare ederler. Bu işin süsünü, bilmem protokolünü yaşarlar. Bunu yapmayalım.

Bugüne kadar kişi olarak ben ve diğer yönetici arkadaşlarımız, bir önceki dönem müsteşarla görüştük, Yapı İşleri Genel Müdürüyle, Bakandan randevu istedik. Yapı İşleri Daire Başkanı dahil olmak üzere Bakanlığın ne kadar kurulu ve kuruluşu varsa tümünden randevu istiyorum.

ruz görüşmek için. İllerimizde bulunan belediyeleri gidin ziyaret edin, kendiniz için bir şey istemiyorsunuz ki, biz kendimiz için bir şey istemiyoruz. Ülkemiz için istiyoruz, mesleğimiz için istiyoruz, çocuklarımız için istiyoruz. İşte bu ülkenin bekasıdır, ülkemizin bekası için ve geleceği için istiyoruz.

Bu taleplerimizden bizi kimse geri durduramaz. Çünkü kendimizle ilgili istediğimiz bir şey yok. Bu mühendislik anlayışının, olmayan mühendislik anlayışının mutlaka ve mutlaka değerli arkadaşlarım, değiştirilmesi lazım. Risk risk risk, her şey risk! En az iki yıl hazırlık yaptık arkadaşlar. İki yıl Türkiye normalleşemedi, kendisine gelemezdi, en az iki yıl. Her yıl aramıza 10 bin kişiyi hangi hakla katarsınız arkadaşlar? Bunu nasıl engelleriz? Biz 7 kişi yönetim kurulu olarak gidip birileriyle görüşerek engelleyemeyiz. Sokağa çıkmamız lazım sokağa! Bu kadar net. O zaman size önderlik yaparım. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı dahil, YÖK dahil, ilgili yatırımcı kuruluşlar dahil. Üniversitelerin sesi çıkmıyor, bağışlayın beni hocalarım. Burada benim söylediklerimi teknikle ilgili, mühendislikle mimarlıkla ilgili üniversite rektörlerinin dekanlarının bölüm başkanlarının ve hocalarının söylemesi lazım. Türkiye'de hukuk var mı, Türkiye'de adalet var mı? Hukuk fakülteleri konuşuyor mu?

O nedenle bize daha fazla görevler düşüyor arkadaşlar. Bu da haklarımızın gasp edilmesiyle ilgili bir konudur. Gasp edilmiştir, mühendislerle mimarlarla ilgili haklarımız gasp edilmiştir. İşte hatırlayın, 2001 yılında problemliler bile olsa çıkarılmış olan 4708 sayılı Yapı Denetim Yasasında sicil durum belgesi vardı. Sicil durum belgesi almadan proje üretilmiyordu. Sonradan ne yaptılar? Şimdi belediyelere vermiş olduğunuz projelerde, ruhsat ekinde imzanız bile yok. Böyle bir zulüm olur mu, böyle bir şey olur mu? Efendim ben elektronik sisteme geçtim. Sayın Göze sabahleyin anlattı, geçtin de ne oldu? Bilgi bilgi... Bilgili insan mütevazı insandır, bilgili insan adaletli insandır, bilgili insan doğru insandır. Hakka hukuka riayet eden insandır. Bu nedenle bilgi son derece önemlidir. Biz bu konuları arkadaşlarımızla meslektaşlarımızla paylaşıyoruz, bir taraftan bilgi dağarcığımızın gelişmesine yönelik olarak bir davranış sergilemeye çalışıyoruz. Bir taraftan da göz göze gelip birbirimize bakmaya çalışıyoruz. Bu son derece değerlidir. Devam edeceğiz bu çalışmalarımıza.

Değerli meslektaşlarım, bu yapı denetim sistemi değişmelidir. 100 yıllık cumhuriyet dönemi içerisinde 110 bin insanımızı toprağa gömmüşüz, 710 bin mertebesinde yapıyı yerle bir etmişiz. Bu sürdürülemez bir şeydir. Bakın, bugün 2011 yılında yaşamış olduğumuz Van depreminde insanlar sokakta kaldılar, hastaneleri sokaklara kurdular, sahra çadırları kuruldu. Niye? Van'da boş alanlar vardı, boş yerler vardı. İstanbul'a geldiğiniz zaman bilin ki tehlikesesiniz. İstanbul'da bugün öyle bir noktaya gelindi ki değerli meslektaşlarım, evlerimizin içi sokaktan daha güvenli. Çünkü sokağa çıktığınız zaman gideceğiniz boş bir alan kalmadı. Bir deprem oldu, nereye gideceksiniz? Türkiye topraklarını inşaat sektörünün bir arazisi olarak görürsen, bu yanlıştır, yaptıklarınız doğru değil. İstanbul gibi tarihi kentlerin korunması gerekir. Göç alan bir kent değil, göç veren bir kente dönüşmesi gerekir. Üçüncü havaalanına ihtiyacı yok mu İstanbul'un? Var. Peki, plan dedik, 1/100 binlik çevre düzeni planında üçüncü havaalanının yeri Silivri, biz de destekliyoruz. Niye götürdün İstanbul'un su havzalarının ormanlarının yeşilinin olduğu yere yaptın?

Bakın arkadaşlar, yatay yapılaşma deniyor ya şimdi, yatay yapılaşmadaki espri: artık İstanbul'un diğer yerlerinde inşaat yapılacak yer kalmadı. İkinci köprüyü yapılmaması gereken bir yere yaptılar. İkinci köprüyle üçüncü havaalanı arasında bulunan o boşluğu, yatay yapılaşma diyerek o bölgedeki orman alanlarını ve su havzalarını da yapılaşmaya açmaktır. Siz bir yere yol yaparsanız, bir yere köprü yaparsanız, orası sizin isteğinize bağlı değil, mutlaka ve mutlaka yapılaşır. Çanakkale'ye köprü yapılamazdı, yapılmaması gerekirdi. Şimdi Çanakkale'yle Tekirdağ arası dolacak. O bölge göç vermesi gereken bölge, ama yapılan konutların satılması için değerli arkadaşlarım, Anadolu'daki insanlara gelin gelin denilmesi için, bugüne kadar öyle yapıldı, yerli ve yersiz inşaatlar yapıldı.

Bugün İstanbul'u sel basıyor. Beyoğlu'nda sel oluşuyor. Çünkü siz toprağın drenajını bozdunuz. 20 metre aşağıya indiriniz, bilmem kaç metre yukarıya çıktınız. Peki, yağın yağmur suları nereye gidecek? Betonun üzerinde toplanacak, akacak, akacak, akacak, en çukur bulunduğu yerde toplanacak ve basacak, bu kadar basit. O zaman demek ki gelmiş olduğumuz nokta ve

risk konusu, sadece depremle ilgili bir konu değildir. Bugün Muğla, Bodrum, İstanbul, Rize, Trabzon, Bursa, Hatay dahil olmak üzere artık depremin yanında bir de su baskını tehlikesi vardır. Bir de hava kirliliği tehlikesi var, ısı adaları problemi var. Yani bir afeti biz deprem afetine yönelik olarak hazırlık yapmaya çalışırken değerli meslektaşlarım, ülkemizin birçok kentini beş afetle karşı karşıya bıraktık.

Bu sevdadan vazgeçmemiz lazım. İşte bu nedenle değerli arkadaşlarım, sabahtan bu yana yapılmış olan program kapsamında değerli meslektaşlarım düşüncelerini ifade ettiler. Son derece değerli bilgiler ortaya konuldu. Gerçekten ben de yararlandım, büyük ölçüde yararlandım. Her gitmiş olduğumuz yerlerde yeni bilgiler edinerek dönüyoruz. Başta Şube Başkanımız ve şube yöneticilerimiz olmak üzere hepinize teşekkür ediyorum.

## 10. Beton Kongresi (Bursa)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

2 Mayıs 2019



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

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

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

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

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

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

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

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

2018 Yılında "İmar Barışı" adı altında çıkarılmış olan imar affıyla kaçak ve denetimsiz olarak üretilen yapılara af getirilmiştir. Çevre ve Şehircilik Bakanlığının açıklamalarına göre 12 milyona

yakın af talebi var. Çıkarılan af yasasına göre kaçak ve mühendislik hizmeti almayan yapıların deprem güvenlikleri yapı sahibinin beyanına bırakılmıştır. İnşaat mühendisleri yok sayılmıştır. Dönemin Çevre ve Şehircilik Bakanı Mehmet Özhasseki “mühendislere 2-3 bin lira verilmesin diye yapıların deprem güvenliğini yapı sahiplerinin beyanına bıraktık” demiştir.

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

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

Bu nedenle beton malzemesi ve türevlerinin çok daha iyi bilinerek kullanılmasının sağlanması yapı stokumuz açısından büyük bir önem taşıyor. Ayrıca beton teknolojisinde ortaya çıkan gelişmeler inşaat mühendislerini ve beton üreticilerini oldukça yakından ilgilendiriyor. Betondan beklenen koşulların yerine getirilebilmesi için kaliteli bir agreganın kullanılması zorunludur. Beton, betonarme bir yapının önemli bir bileşenidir. Yapıda basınç gerilmelerini karşılar. Ayrıca yapıda kullanılan ve yapının çekme gerilmesini alan donatı çeliğini yangına ve korozyona karşı korur.

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

Betonarme bir yapının tasarımı yapılırken, tasarlanan yapının uzun süre ayakta kalacak şekilde tasarlanması gerekiyor. Performansa dayalı bir tasarımda beton malzemesinin bileşenleri, özellikleri, beton teknolojileri, betonun dayanımı, dayanıklılığı ve betonda sürdürülebilirlik konusu her geçen gün biraz daha fazla önem kazanıyor.

Son yıllarda bilgisayar teknolojisindeki gelişmeler, yüksek dayanımlı beton konusunda yapılan çalışmaları oldukça hızlandırmıştır.

Sayın Konuklar, Sayın Katılımcılar,

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

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

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

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

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

Sayın Konuklar, Sayın Meslektaşlarım,

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

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

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

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

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

Sayın Konuklar Sayın Meslektaşlarım,

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

İsin yetki ve etkisi azalmış olsa da, biran evvel toplanması ve gerçek gündemine dönmesi gerekiyor.

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

Açık, şeffaf, hesap verebilir ve eşitlikçi bir yönetime ihtiyacımız var. İnsan Hakları, demokrasi ve Hukukun Evrensel İlkelerine uyulması, dünya ve ülkemiz de bozulmuş olan güven ortamını yeniden sağlayabilir.

Sayın Konuklar Sayın Meslektaşlarım,

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

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

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

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

## Ulaştırma Politikaları Çalıştayı (Eskişehir)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

11 Mayıs 2019



Odamız bugüne kadar 12 Ulaştırma Kongresi yapmış bulunuyor. 13. Ulaştırma Kongresini de Ekim ayında Erzurum'da yapacağız. Bu kongrelerin dışında da ulaştırma konusuna ilişkin çeşitli çalışmalar yapılmıştır. 26 Ocak'ta Bursa'da, 2 Mart tarihinde İstanbul'da 23 Mart'ta Samsun'da Ulaştırma Politikalarına ilişkin bir çalıştay yaptık. Bugün de Eskişehir'de bir çalıştay yapıyoruz.

31 Mart 2019 tarihinde yerel yönetim seçimleri yapıldı. Sokaklar oldukça sıcaktı. Bugün daha sıcak. YSK İstanbul Büyük Şehir Belediye Başkanlığını iptal etti. Her zamanki uygulamalar dikkate alınmadı. Aynı zarfa konula dört oydan üçü geçerli biri geçersiz

sayıldı. Oysa seçimi aynı sandık kurulları yapmıştı. Yapılan bu iptal kararı 24 Haziran seçimlerini ve referandumu da tartışmalı bir hale getirmiştir.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mekansal düzenin önemli bir parçası olması gereken kentsel tasarım dikkate alınmıyor. Sosyal ve mekansal gelişme açısından daha belirleyici bir hale gelen kentsel siyaset biliminin, bilginin

ve mühendisliğin önüne geçiyor. Siyaset kurumu rant dağıtım merkezi haline geliyor.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Karadeniz'de; Samsun ve Zonguldak limanları,

Marmara Bölgesi'nde Haydarpaşa, Derince ve Bandırma limanları,

Ege Denizi'nde İzmir limanı,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Yeni havalimanının yolcu kapasitesi 150 milyona ulaşsa bile 7400 hektarlık arazi kullanımı oldukça fazladır. Bu arazinin konsorsiyuma yeni işletmeler yapması için tahsis edileceği gibi bir senaryoyu akla 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. KGM ile Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş. arasındaki yap-işlet-devret uygulama sözleşmesinde hükümler vardır.

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

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

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

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

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

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

### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Ulaştırma Politikaları Çalıştayı (Eskişehir) Kapanış Konuşması**

Teşekkür ederim. Öyle zannediyorum ki, gerekli değerlendirmeler yapıldı. Sağ olun, sabah saat 09.30'dan bu saate kadar Eskişehir Şubemizin düzenlemiş olduğu Ulaştırma Politikaları Çalıştayı dikkatle dinledi meslektaşlarımız. Sorularıyla beslediler, katkı sundular. Yararlı olduğunu düşünüyorum. Çünkü şöyle bir politikamız var. Güngör Hocam neden ulaştırma politikası diye konuyu açmıştı. Biz de İnşaat Mühendisleri Odası olarak neden farklı farklı illerde bu tür çalıştayları düzenliyoruz? Sabahleyin aktarmadım.

Değerli meslektaşlarım, sayısal çoğunluk çok önemli değil. Yetenekli ve örgütlü 10 kişi, yeteksiz ve örgütsüz 1000 kişiyi aşar. Bu ustaların sözü, benim sözüm değil. Dolayısıyla İnşaat Mühendisleri Odasının üye sayısı 130 bin, üye olmayanlarla birlikte 150 bin mertebesinde

inşaat mühendisi var Türkiye’de. Türk Mühendis Mimar Odaları Birliğine bağlı 24 meslek odasının da toplam üye sayısı yaklaşık olarak 600 bin. Ama gelin görün ki, mühendislik adına mimarlık adına ne yapılmaması gerekiyorsa onlar yapıyor. O zaman bir terslik var. Bu kadar büyük gücü olan, üstelik okumuş bilen insanların bir arada bulunduğu TMMOB’nin içerisinde yer aldığı bir ülkede mühendislik ve mimarlık adına yapılmaması gereken şeyler yapılır mı? Bir terslik var.

Şöyle düşünüyorum ben, sürekli olarak da altını çizmeye çalışıyorum. Sayısal çoğunluk zaman zaman önemli olabilir. Fakat bizim ülkemizde bilgi örgütlü değil, bilen insanlar örgütsüz. İnşaat Mühendisleri Odasının farklı illerinde ulaştırma konusu dahil olmak üzere her arkadaşımızın, en azından İnşaat Mühendisleri Odasına üye olan her arkadaşımızın veya her şubemizin, daha da altını çizeyim yöneticilerimizin ülkemizin ulaştırma politikasına aynı ölçüler içerisinde bakmaları gerekir.

Eskişehir Şubemizin başka, İstanbul Şubemizin başka, Erzurum Şubemizin veyahut Ankara Şubemizin başka çözümler getirdiği bir ülkede bir meslek örgütünün politikasından bahsetmek mümkün olmaz. İşte bu nedenledir ki, ulaştırma konusu başta olmak üzere, deprem konusu başta olmak üzere, inşaat yönetimi konusu başta olmak üzere inşaat mühendisliği eğitimi konusu başta olmak üzere farklı farklı illerimizde, farklı farklı şubelerimizde çalıştaylar düzenliyoruz. Temel amacımız, öncelikli olarak şube yöneticilerimizin onlarla birlikte odamız üyelerini, örneğin ulaştırma politikasının ne olması gerektiğine ilişkin ortak bir politika oluşturmaları. Yani probleme aynı ölçüler içerisinde bakmaları.

Bu yıl Bursa’da, Samsun’da, İstanbul’da ve Eskişehir’de yapmış olduğumuz bu çalıştaylar, Ekim ayı içerisinde de Erzurum’da düzenleyeceğimiz 13’ncü ulaştırma kongresinde bu amacımıza çok olmasa da birazcık yaklaştığımızı düşünüyorum. Neden bunu söylüyorum? Şimdi biz meslek odası olarak, İnşaat Mühendisleri Odası olarak meslek büyüklerimizden aldığımız bir görev var, bir öğreti var. Bilirsiniz 1971 yılında İstanbul’da birinci boğaz köprüsünün yapılmasına başlanmıştı. Ben o zaman öğrenciydim. Meslek büyüklerimiz bu köprü yapılmamalıdır demişlerdi. Eğer siz köprüler anlayışıyla İstanbul’un iki yakası arasındaki problemini ulaştırma problemini çözmeye kalkarsanız, köprüler tuzağına düşersiniz, üstelik yetmez birinci köprü ikinci, üçüncü, dördüncü devam eder. Bu da yetmez, bu köprüler arasında İstanbul’u kuzeye doğru geliştirirsiniz, İstanbul’un su havzalarını, yeşilini, ormanını yapılaşmaya açarsınız demişlerdi. Artı, İstanbul Boğazının üzerini betonla kaplasanız bile, İstanbul’un ulaştırma problemlerini köprü anlayışıyla çözemeyiniz demişlerdi. Ne de iyi söylemişler, doğru söylemişler. Boğazın üzerini betonla kaplasak bile, anlaşılmalıdır ki İstanbul’un ulaştırma problemini köprüler anlayışıyla çözmek mümkün değildir.

Dolayısıyla biz bu öğretiyi, bu anlayışı onlardan devraldık oda yöneticileri olarak, ama aramızda geçmişte şube yöneticilerimiz de dahil olmak üzere birçok meslektaşımız, hatta isminin önünde hoca olan birçok meslektaşımız bizim meslek büyüklerimizin bu bilimsel öngörü ve bakışlarına rağmen köprüleri salmışlar. Düşünün ki, İstanbul Şubesi yapılmasın der, Ankara Şubesi yapılsın der, Erzurum Şubesi yapılsın der. Bu bir meslek grubu açısından ciddi bir sıkıntıdır. Bu nedenledir ki bu çalıştayları yaparak, meslektaşlarımızın konulara ortak yaklaşımını sağlamaya çalışıyoruz. Başarılı olduğumuzu da düşünüyorum bu çerçevede.

Yine anlaşılmalıdır ki, bugün de kurallar ortaya çıkmıştır, köprüler anlayışıyla, viyadük anlayışıyla, battı çıktı anlayışıyla ulaştırma sorunu, yeni şerit ilaveleriyle yeni karayolu yapılmasıyla, kent merkezlerine otopark yapılmasıyla ulaştırma sorununun çözülebileme şansı yoktur.

Yine biliyoruz ki, bilimsel olarak dünyanın bütün ulaştırma uzmanları, sağ olsunlar bizlerin de kendilerinden çok şey öğrendiğimiz, ülkemizin bilim ve bilgi insanları hep şunu söylemişlerdir. Siz herhangi bir güzergâha ulaştırmanın sıkıştığı anlayışıyla o güzergâha yeni şerit ilavesi yapabilirsiniz. Fakat bir süre sonra evinde uyuyan, nasıl olsa gideceğim yere gidemiyorum, bu nedenle otomobilimi almama gerek yok diyen insanlara da, o güzergâha tekrar otomobillerini alarak o güzergâhı kullanmalarının yolunu açarsınız. Yani ilave etmiş olduğunuz yeni şerit, o güzergâhı bir önceki durumdan çok daha problemlili hale getirir.

Bu yanıyla Haluk Hocam da altını çizdi, kent merkezlerinde neresi olursa olsun, çok zorunlu

değilse, bilimsel bir çerçevesi yoksa otoparklardan ve şerit ilavelerinden ve yollardan vazgeçmek gerekir. Elbette ki insanlar otomobil alacaklardır. Gösterildi burada, Türkiye’de 1000 kişiye düşen otomobil sayısı 230, Avrupa’da 550, Amerika’da 850. Açıktır ki refah seviyesi yükseldikçe insanlar otomobil alacaklardır. Bu nedenle otomobil alımını yasaklamak doğru değildir. Zaten böyle bir şeyi de kimse düşünmemiştir. Ama onlara yeni sistemlerin sunulması gerekir. Örneğin, ben İstanbul’da eğer toplu taşıma sistemi varsa gideceğim güzergâhlarda katıyen otomobilimi almam. Şunu söylemek istiyorum. Siz kent insanlarına sadece karayoluna bağımlı, yani kendi otomobiline bağılı bir kenti değil de toplu taşımayla ilgili tercihler sunarsanız, onu da ucuz, hızlı, konforlu ve güvenli bir çerçevede sunarsanız, bağışlayın beni ama eğer çok parası yoksa akıldan da kıtlığı yoksa insanların otomobil alma şansları yoktur.

O yanıla insanlara tercihler sunmak lazım. Tercih sunmadan, efendim otomobilini kullanma demek doğru değildir. İstanbul gibi 20 milyon nüfusa dayanmış olan bir kentin 170 kilometre demiryolu vardır, metro da dahil olmak üzere. Oysa İstanbul gibi kentlerin 600-700 kilometre metrosu vardır, demiryolları vardır. İşte biz ulaştırma çalıştaylarını ve ulaştırma kongrelerini bu anlayışı öncelikli olarak meslektaşlarımıza, sonra da tüm halkımıza insanlarımıza bıkmadan usanmadan aktarmaya çalışıyoruz.

Sabahleyin iki şeyi unuttum, birincisi şuydu. Erzurum’da yapmış olduğumuz 12. Ulaştırma Kongresinin Düzenleme Kurulunun bir kararı yönetim kurulumuza iletilmişti. Aydın Eren Hocamızı bilirsiniz, saygıyla anıyorum. Pamukova kazasını da bilirsiniz, çok çırpınmıştı. Pamukova’da hızlandırılmış trenin yapmış olduğu bir kazada, hatırlamıyorum epeyce insanımızı kaybetmiştik. Bu yönetici kusuru demişti. Aynı şeyi biz de söyledik, sabahleyin yine zaman almamak açısından söylemedim, Çorlu tren kazası. O bir kaza filan değil. 25 insanımızı kaybettik. Ankara’daki kaza 10 insanımızı kaybettik, bir kaza mı? Cinayet. Siz bir taraftan adına hızlandırılmış tren diyeceksiniz, bir taraftan da sinyalizasyon olmadan klasik yöntemlerle o hattı yönetmeye çalışacaksınız, yönetemezsiniz. Bir taraftan yollarınızın gerçekten bilimsel ve teknik ölçüler içerisinde mühendislik kurallarına uygun olarak yapılmasını ve denetlenmesini bir tarafa bırakacaksınız Çorlu’daki gibi, ama sorunu yağmura bağlayacaksınız. Adet oldu, yağmura bağlarız, kara bağlarız, deprem olur depreme bağlarız. Bu yapılar kendi kendisine yıkılıyor, bu yapının güvenliği yok ki, deprem gelince yıkılacak belli; bu anlayışın değişmesi lazım.

Uzunca bir süre ülkemizde bilimi tekniği mühendisliği yok sayan, kaderci bir anlayışı insanlara dayatan, insanların düşünmesini sormasını ve sorgulamasını engelleyen bugünkü anlayışın, özellikle ana akımlar dahil olmak üzere üniversiteler dahil soran ve sorgulayan bir eğitimin önünü kesen bu anlayışın engellenmesi lazım, önlenmesi lazım. Bu yanıla insanlarımıza güvenmek lazım, gençlerimize daha çok güvenmek lazım. Dolayısıyla bana Aydın Hocam bunları hatırlattı, kendisini saygıyla anıyorum. 13. Ulaştırma Kongremizi Aydın Erel Hocamızın adına düzenleyeceğiz, yönetim kurulumuz ona karar verdi. Sadece ulaştırma konusunda değil, biliyorsunuz geçtiğimiz 2-4 Mayıs tarihinde de Bursa’da beton kongresi düzenledik. Beton kongresinde Orta Doğu Teknik Üniversitesinin değerli öğretim üyesi, bizim de ağabey olarak hitap ettiğimiz Prof. Dr. Turhan Erdoğan Hocamızın adına düzenledik. Yani İnşaat Mühendisleri Odası mesleğine ve ülkesine hizmet eden meslek büyüklerini hiçbir zaman unutmadı, bundan sonra da unutmayacaktır.

Sadece ulaştırma ve beton kongrelerinde değil, eminim ki bundan sonraki yöneticilerimiz bizim diğer meslek disiplinlerimizle ilgili olarak, o alanın duayenlerini anarlar hatırlarlar, onların adlarını bir duvara asarlar unutulmasın diye. Birincisi buydu unuttuğum.

İkincisi de, biliyorsunuz İlyas’la Hıdır’ın 5 Mayıs’ı 6 Mayıs’a bağlanan gece buluştukları söylenir efsanelere göre. Onlar nerede buluşmuşlarsa bereket saçarlar. Sabah okuduğum o metin benim yazım değildi, yine kendisini saygıyla anayım büyük usta Yaşar Kemal’in Binboğalar efsanesinde yazmış olduğu bir efsaneydi, unuttum söylemeyi. Bir toplantıda karşılaşmıştık, 6 Mayıs önemli biliyorsunuz. Dünya gençlerini korurken, biz gençlerimizi ya içeri gönderiyoruz, ya asıyoruz. Bugün dünyayı 68 kuşağı yönetiyor. Fakat biz 68 kuşağının üç fidanını emperyalizme karşı ülkemizin bağımsızlığını savunan “6. filo defol” diyen üç fidanımızı 6 Mayıs’ta asmıştık. Yaşar Kemal usta şöyle demişti benim bulunmuş olduğum bir toplantıda. O gün

Hızır'la İlyas bir araya gelmediler demişti, hiç unutmadım.

Başka bir şey oldu ülkemizde 6 Mayıs'ta. 31 Mart'ta İstanbul Belediye Başkanlığını kazanan İstanbul Belediye Başbakanının mazbatasını geri alındı. İşte Yaşar Usta'nın söylediği bir kez daha gerçekleşti. 6 Mayıs'ta Hızır'la İlyas bir araya gelmedi. Ama onlar bir araya geliyor, sabahleyin okudum. Zamanınızı almak istemiyorum. Ne zaman bir araya gelse oraya bereket gelir, yıldızlar buluşur. Biz de çocukluğumuzda dışarıları çıkardık yıldızlara bakardık, çok önemlidir bizde 6 Mayıs. Galiba 23 Haziran'a ertelediler.

Tabii Güngör Hoca buradayken bu değerlendirmenin benim tarafımdan yapılmasını bir defa ben kendim doğru bulmam hiçbir zaman. Fakat söylemem gerekenler vardı. Ben Sayın Güngör Hocamı ve Deniz Başkanımızı buraya çağırıyorum, birlikte kapatalım bu toplantıyı.

Evet, ev sahibi olarak başta Eskişehir Şubemizin Yönetim Kurulu olmak üzere, Yönetim Kurulunun arkasındaki çalışma arkadaşlarımız –isimlerini söylemeyeceğim- Müberra söylemişti, Müberra arada, siz çalıştay yapmıyorsunuz siz bir sempozyum yapıyorsunuz dedi. Evet, gerçekten öyle oldu. Sağ olsunlar, bütün bilim ve bilgi insanlarına da çok teşekkür ediyorum. Çalışmalara katılan, odamızın düşüncelerini ve bizleri daha da zenginleştiren hepimize çok teşekkür ediyorum.

## İstanbul Barosu Tarafından Düzenlenen Demokrasi İçin Dayanışma Nöbeti

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

22 Mayıs 2019

Teşekkür ediyorum Sayın Başkan. İnşaat mühendisleri Mevlana'nın hoşgörüsünü, Yunus Emre'nin sevgisini, Hacı Bektaş Veli'nin aklını taşıyor. Aynı zamanda bilimi, akli, insan haklarını ve hukukun evrensel ilkelerini çalışmalarının odak noktası koyuyor. Mesleğimiz bizim için çok önemlidir. Fakat biz, sadece meslek odaklı olarak çalışma yapmayız. Ülke topraklarımızın bilim ve bilgi dışı yapılaşmaya açılmasını bir demokrasi sorunu olarak görür, ona göre mücadele ederiz. Kamu yararını her zaman çalışmalarımızın önünde tutarız. Biz böyle bir mesleğin insanlarıyız.

Hakkın, hukukun, adaletin, emeğe duyulan saygının olmadığı yerlerde, İnşaat Mühendisleri Odası olmaz. Orman alanlarının, su havzalarının, yaylaların ve kent topraklarının doğa ve kentleşme bilimine aykırı olarak yapılaşmasına sürekli olarak karşı çıkıyoruz. Bu sorunu bir demokrasi sorunu olarak görüyoruz. Çünkü kent ve ülke topraklarının kullanılma biçimi her zaman demokrasi konusuyla iç içedir. Açıklıkla ifade etmem gerekir ki, bugün, kent ve ülke toprakları inşaat sektörünün bir arazisi haline getirilmiştir. Bu anlayış sürdüğü sürece; ne İstanbul'da, ne de 786 bin kilometrekare toprağı olan Türkiye Cumhuriyetinde demokrasinin gelişmesi mümkün değildir.

Yapılan gökdelenler, alışveriş merkezleri, yollar, köprüler ve havalimanlarının yapıma ve kullanılma biçimleri kent ve ülke yararı düşünülerek yapılmamıştır. Ayrıca bu yapıların neredeyse tümü ihtiyaç temelli olarak yapılan yapılar değildir. Bu yapılarla demokrasinin, özgürlüğün ve paylaşmanın yan yana durma şansı yoktur. Bu nedenle farklı bir adayın İstanbul Belediye Başkanlığı seçimini kazanmış olması, kent rantına el koyan kişi ve siyasi iradeyi rahatsız etmiştir. Bu nedenle gerçekçi olmayan düzmece bilgilerle seçim iptal edilmiştir. Bu haksızlığı kabul etmemiz mümkün değildir. Bu haksızlık aynı zamanda bir demokrasi sorunudur. Bu haksızlığa ve verdiğimiz oylara sahip çıkmak için buradayız. İstanbul Barosu'nun yapmış olduğu demokrasi nöbetine katılarak demokrasi taleplerine sahip çıkmak için buradayız.

Üç gün önce 19 Mayıs'ın 100'ncü yılını kutladık. Ülkemizin bağımsızlığı için Samsun'a çıkan Mustafa Kemal'in temel düşüncelerinden biri de, sadece dört bir tarafımızı işgal etmiş olan emperyalist güçleri ülkemizden kovmak değildi. Bağımsız, demokratik, laik ve hukukun

evrensel ilkelerine dayalı bir cumhuriyet rejimi de kurmaktı. Bugün eğer İstanbul Barosunun önünde toplanmışsak, 23 Haziran günü yapılacak olan İstanbul Belediye Başkanlığı seçiminde, her sandığın başında bir hukukçu olacak deniyorsa; ülkemiz de hukuka karşı, adalete karşı, insan hakları ve demokrasiye karşı ciddi bir güven sorunu oluşmuş demektir.

Ülkemiz, güven konusunda her geçen gün biraz daha geriye gidiyor. Güven endeksinde geçtiğimiz yıl yüzde 67'lerde olan oran, bugün yüzde 50'lere düşmüştür. Dolayısıyla 23 Haziran günü, sadece İstanbul'a bir belediye başkanı seçmeyeceğiz. Aynı zamanda hak, hukuk ve adalete karşı işlenen bir suçun ortadan kaldırılmasını sağlayacağız. Dört aydır Türkiye Cumhuriyetinin parlamentosu iş yapamaz hale gelmiştir. Tek adam rejimi parlamenter sistemi işlemez hale getirmiştir. Bu yok ediş aynı zamanda kentleşme biliminin, demokrasinin ve demokratik yerleşmenin de yok edilmesidir. Bu nedenle 31 Mart'ta ortaya çıkan bir irade, 6 Mayıs'ta haksız ve hukuksuz bir şekilde iptal edilmiştir.

Biz öldüren değil yaşatan, savaşan değil barışan, yıkan değil yapan bir mesleğin insanlarıyız. Bir ülke de demokrasi ve hukuk yoksa, insan hakları ve hukukun evrensel ilkeleri ortadan kaldırılmışsa, o ülkede adaletli bir düzenin olma şansı yoktur. İşte bu nedenle 23 Haziran'da yapılacak olan seçim, sadece İstanbul'a belediye başkanı seçme konusu değildir. Ülkemiz de demokrasinin ve demokratik hakların olması veya olmaması konusudur.

Biraz önce sözlerimin başında ifade ettiğim gibi, Mevlana'nın hoşgörüsünün arkasından gideceğiz, Yunus Emre'nin sevgisinin arkasından gideceğiz, Hacı Bektaş Veli'nin aklının arkasından gideceğiz. Bilimi ve tekniği her zaman çalışmalarımızın önüne koyacağız. Halk iradesiyle seçilmiş olanların, düşünce ve fikrini açıklıkla ifade edenlerin cezalandırılmasına karşı duracağız. Kamu yararını her zaman savunacağız. Bilinmelidir ki; akıl neredeyse, sevgi neredeyse hoşgörü neredeyse biz oradayız. 23 Haziran'da sevgi kazanacak, hoşgörü kazanacak, adalet kazanacak, akıl ve bilim kazanacak. Açıkçası biz kazanacağız, siz kazanacaksınız. İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı olarak, başta İstanbul Barosu'nun başkan ve yöneticileri olmak üzere, tümünüzü sevgiyle saygıyla selamlıyorum, 23 Haziran'da demokrasi için hepimize başarılar diliyorum.

## Lizbon 2019 İnşaat Mühendisliği Zirvesi

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe Sunumu

24 Eylül 2019

#### 1-Başlarken

Dünyamızda giderek artan bir iklim değişikliği ve ciddi bir ekolojik bozulma var. Bu durum kent planlaması ile kentsel altyapı arasındaki ilişkiyi daha da önemli hale getiriyor. Ayrıca deprem ve benzeri doğal olaylara bağlı olarak ortaya çıkan risklere yeni teknolojik yapıların yarattığı riskler de ekleniyor. Bu nedenle sürdürülebilir kent planlaması ile kentsel altyapı yönetimi ilişkisini bütünlüklü bir şekilde ele alıp değerlendirmek gerekiyor.

Bu çalışmanın amacı, kent yaşamının konforu olarak adlandırabileceğimiz kentsel altyapı sistemlerinin kaliteli bir şekilde yapılması ve işletilmesine dikkat çekmektir. Bu kapsamda altyapı ile kent planlama ilişkisini birlikte ve bir bütün olarak ele alıp değerlendirmek gerekir. Bilimsel ve akla dayalı bir planlama ve yönetim eşliğinde; bilimsel ve teknolojik yeniliklerin farkında olarak kaliteli ve sürdürülebilir bir kent yaşamına dikkat çekmektir.

Her ülke ve her ülkenin kentleri altyapısını geliştirirken çok büyük yatırımlar yapmak zorunda kalıyor. Bu nedenledir ki hangi türde, ne kadar, nerede ve hangi kalitede altyapı üreteceği konusunda politikalar geliştirmek zorundadır. Doğru ve kalıcı stratejilerin oluşturulması gerekiyor.

İkinci Dünya Savaşından sonra gelişmekte olan ülkeler kalkınma süreçlerini planlarken kent-

leşme, sanayileşme ve her iki sürecin ortaya koyduğu altyapılarını birlikte ele alarak kalkınmalarını planlamışlardır. Bütünlüklü bu süreç çok büyük bir maliyeti ve yatırımı gerekli kılmaktadır. Oysa Türkiye gibi gelişmekte olan ülkeler altyapılarını bir yana bırakarak kalkınmaya çalışmışlardır. Bu ülkelerde kaynak birikim hızı çok düşük olduğu için önceliklerini farklı alanlarda kullanmışlardır. Bu ülkelere doğrudan dış yatırımlar da gelmediği için altyapı yatırımlarını geri iterek sanayileşmeye önem vermişlerdir.

Özellikle ülkemizle birlikte birçok ülkenin kentlerinde bugün gökdelenler, oldukça büyük ve lüks konut projeleri ve büyük alışveriş merkezleri yapılıyor. Bu tür yapılar ortaya çıkan kentsel rantın yeniden dağıtılmasına neden oluyor. Bu nedenle toplumda oluşan olumsuzluklara meşruiyet alanı sağlamak için yeni ve büyük altyapı yatırımları gündeme getiriliyor. Havaalanı, köprü ve tünel gibi yatırımlarla yönetimlere karşı toplumda oluşan olumsuzluklar giderilmeye çalışılıyor. Bu durum ülke ve kent kaynaklarının doğru ve verimli bir şekilde kullanılmasına engel oluyor. Bu nedenle kentsel planlama ve kentsel altyapı planlamasının birlikte ele alınması kent yönetimlerinin önemli bir sorunu olarak gündeme geliyor.

Oysa kentsel altyapı ile kent planlaması arasındaki ilişki tarihsel süreç içerisinde birbirlerine bağımlı bir şekilde bugüne kadar sürüp gitmiştir.

## 2-Altyapı Nedir?

Denebilir ki bir ülkede ve kentlerde yaşayan halkın yaşam şeklini kolaylaştırmak, sağlıklı bir şekilde yaşamalarını sağlamak, ihtiyaç duyulan her türlü hizmetlerin üretilmesi için kamu veya yarı kamu kuruluşları tarafından sunulan fiziki yapılarıdır.

Kentte yaşayan insanların temel yaşamsal gereksinmelerinin yanında ekonomik, sosyal ve kültürel gereksinimlerinin sağlıklı bir şekilde karşılanabilmesi kentsel altyapının yeterli olması ile mümkündür. Kentsel altyapı kavramı; sağlıklı içme suyu temini ve dağıtılması, atık su ve kanalizasyon, katı atık toplama, geri dönüşüm ve arıtma, kent içi ulaşım, enerji dağıtılması, haberleşme gibi hizmetleri, bu hizmetlerin planlanması ve yönetimini, gerekli olan tesis ve ağların yapılması, işletilmesi, bakım ve yenilenmesini kapsayan bir bütünün ifadesi olarak ele alınmaktadır.

Özellikle gelişmekte olan ülkelerde planlama sorunları, yerleşim ve kentleşme sorunları, yönetim sorunları, ekonomik kalkınma gibi sorunlar, aynı zamanda bölgesel gelir eşitsizliklerinin bir devamı olarak karşımıza çıkmakta, kentsel altyapı yetersizliği ile birlikte birer sorunlar yumağı olarak kent yaşamını önemli ölçüde etkilemektedir.

Özellikle kentsel altyapı sistemleri herhangi bir disipline ait akademisyen ve uygulamacının rahat bir şekilde uzmanlık iddia edemeyecek kadar kapsamlı ve karmaşık bir sistemler bütünüdür.

Tarihsel süreç içerisinde kullanılan altyapılarda zamana bağlı olarak çeşitli değişiklikler olmuştur. Altyapıların ölçeğinde ve niteliğinde çeşitli değişiklikler ortaya çıkmıştır. Kullanılan enerji kaynakları giderek su kuvvetine ve fosil yakıtlara doğru kaymıştır. Özellikle sanayi devrimi ile birlikte mühendislik bilgileri geliştiği için üretilen altyapılar geleneksel altyapılardan çok daha büyük projeler olarak ortaya çıkmıştır. Eski çağların altyapısı yol, içme suyu, kanalizasyon ve amfiteyatrosu iken: Sanayi devrimi sonrası ise geleneksel altyapılardan büyük ve farklı yeni altyapı sistemleri gündeme gelmiştir. Demiryollarında Tren, Tramvay, metro gibi raylı sistemler yapılmıştır. Ayrıca elektrik, havagazı, doğalgaz, telgraf, telefon, havaalanı ve bunun gibi altyapı hizmetlerinin üretilmesi ve kent halkının hizmetine sunulması kent yönetimlerinin sorumluluğu içinde yer almıştır. Demiryolları kentleri birleştirmiş, tüm kenti kapsayan kanalizasyon gibi büyük ölçekli altyapı hizmetleri üretilmiştir. Bu kapsamda arıtma tesisleri gibi hizmet alanlarına katı atık arıtma tesisleri de kent yönetimlerinin hizmet alanları içinde yer almıştır.

Bilimsel gelişmelerin ortaya çıkardığı mühendislik teknolojilerindeki gelişmeler, kentsel altyapıların büyük elektro-mekanik sistemlerle desteklenen yapılar haline gelmesi gibi bir zorunluluk yaratmıştır. Mekanik sistemlerin gelişmiş olması yapısal ölçekte altyapı yapılması imkansız olan yerlere bile altyapı götürülmesini sağlamıştır. Bu tür gelişmeler bazen altyapı ile kent planlaması arasındaki bütünlüğü bozarak ayrılmaya neden olmuştur. Ayrıca yerleşilmesi

İmkansız gibi görülen yerlere altyapı sistemlerinin yapılabilmesi kent yönetimlerini zorlayan ve kaynak kullanımını adaletsiz bir yöne kaydıran sonuçlar yaratmıştır. Bu tür olumsuz ve yerleşmeye uygun olmayan yerlerin kent planlarına entegre edilmesi mühendislik ve teknolojik ilerlemenin altyapı sistemlerinde yarattığı gelişmelerin bir sonucu olsa da, aynı zamanda ülke ve kent yöneticilerinin kent halkının önüne diktikleri önemli bir sorun olarak çıkmıştır.

Bir yerleşim yerinde, bir kentte, hangi altyapı sistemlerinin bulunması sadece mühendislik bilimi ve teknolojinin gelişmesiyle ilgili değildir. Mühendislik bilimi ve teknolojilerindeki gelişmeler kent halkının ve kent yönetiminin önüne yeni olanaklar getirmiştir. Bu olanakların kullanılması her zaman mümkün olmadığı gibi gerekli de görülmemiştir. Kent yönetimlerinin adaletli ve eşitlikçi tutumlarının yanında, kentte oluşan gelir kaynaklarının da doğru kullanılması gerekmektedir. Ayrıca kentlerin büyüklüğü ve gelir durumunun yüksekliği de altyapı ağlarının çeşitli olmasını sağlayan bir etmen olarak kentlilerin karşısına çıkmıştır.

### 3-Kentsel Yönetim Altyapı ve Teknolojik Gelişmeler

1900'lü yılların başında sanayileşen batı kentlerinde nüfus artmış, oldukça kalabalık kentler ortaya çıkmıştır. Kırsal alanlardan kentlere doğru oluşan göçler hava kirliliğine ve salgın hastalıklara neden olmuştur. Gelişen ulaşım altyapısı kırsal alandan kentlere ve başka ülkelere yapılan göçü de hızlandırmıştır. Salgın hastalıklar, hava kirliliği ve sefaletin artması gibi sorunların aşılması ciddi ölçüde yapılan altyapı yatırımları ile mümkün olmuştur. Kent merkezlerinde oturan insanların kent dışına taşınmış olmaları da ulaşım sistemleri ve ulaşım araçlarının gelişmiş olmasıyla sağlanmıştır. Geçmişte batı ülkelerinin kentlerinde yaşananlar bugün Türkiye gibi gelişmekte olan ülkelerin kentlerinde yaşanmaktadır. İstanbul, Ankara, İzmir, Bursa ve Adana gibi kentlerimiz bu duruma örnek olabilir.

Açıkçası kent merkezlerinden kent dışına doğru sürdürülen taşınma ve yeni konut alanlarının açılması, yeni altyapı yatırımlarını da gündeme getirmiştir. İşyeri-konut arası kent içi yolculuklar artmış; su, elektrik, kanalizasyon, itfaiye, yağmur suyu toplama kanalları, arıtma, eğitim ve halk sağlığına ilişkin altyapıların yapılması gibi bir durum ortaya çıkmıştır. Bu durum kent planlarının bütünlüğü ile kent planları ve altyapı arasındaki bütünlüğü bozarak kent kaynaklarının doğru ve adaletli bir şekilde kullanılmasını bozmuştur. Oysa altyapı yatırımlarının kapsamlı bir araştırmaya ve planlamaya dayanması gerekmektedir. Sokak tasarımıyla altyapıların üretimine ve kent parklarına kadar kapsamlı bir yasal düzenlemeye ihtiyaç var. Bu kapsamda kent planlaması ile kentsel altyapı arasında sağlıklı bir ilişki kurulabilir. Özellikle yeni üretilen konut alanlarında altyapı sistemlerinin sağlıklı işlemesi için altyapı ve üstyapı ilişkisi birlikte dikkate alınarak projelerin üretilmesi gerekmektedir.

Altyapı yatırımlarının kamusal bir özelliği var. Bu nedenle her koşulda altyapı yatırımlarının kamu yararı sağlaması gerekmektedir. Çünkü üretilen mal ve hizmetleri özel kesim bile yapmış olsa bu yapılar nitelikleri gereği kamuya ait yapılardır. Kamu eliyle üretilen mal ve hizmetler halkın birlikte tükettikleri bir mal olarak kabul edilir. Buradaki mal ve hizmet üretiminin temel özelliği üretildikten sonra kent halkı tarafından birlikte tüketilmiş olmalarıdır. Bu nedenle yol, kanalizasyon, temiz su, yeşil alan ve parkların kamu malı olmasının temel nedeni, üretildiği zaman uzun bir sürenin dikkate alınarak üretilmiş olmalarıdır. Oysa özel bir mal olarak üretilen mal ve hizmetlerin kapasitesi sınırlıdır. Bu durum özel şirketler kanalıyla üretilen bazı belediye hizmetlerinin kamu malı olma niteliğini ortadan kaldırmaz. Kent çöplerinin özel firmalar tarafından ortadan kaldırılması bu hizmetin kamu hizmeti olmasına engel olmaz.

Kentsel altyapı hizmetleri fiziki altyapı ve sosyal altyapı olarak iki kategoride değerlendirilmektedir.

**A-Fiziki Altyapı:** Ulaşım, kanalizasyon, içme ve kullanma suyu, elektrik, telefon, doğal gaz, park ve yeşil alanlar ve benzeri ağlardır. Bu ağların kent yönetimi ve kent halkına ek maliyetleri yoktur. Enerji, ulaşım ve su gibi teknik altyapılar ekonomik üretim süreçlerine doğrudan girdi sağlarlar.

**B-Sosyal Altyapı:** Sosyal altyapının belli başlı olanları Eğitim ve sağlık hizmetleridir. Bu hizmetlerin tüketilmesi de kamu yararı sağlarlar. Bu nedenle eğitim ve sağlık hizmetleri de kamu malı

niteliği içinde değerlendirilmektedir. Eğitim ve sağlık hizmetleri insanların dünyayı, ülkeyi ve kendilerini tanımalarının yanında sağlıklı olmalarına da yol açar. Sağlık ve eğitim altyapısı kent mekanında noktasal olarak yer alırlar.

NOT: Bir kentte bulunan teknik ve sosyal altyapılar birbirleriyle sıkı bir ilişki içinde olmak durumundadırlar.

#### 4-Kent Nüfusu ve Altyapı İlişkisi

Kentlerde bulunan teknik ve sosyal altyapıların gelişmiş olması merkezlerdeki nüfus yığılmalarını büyük ölçüde artırır. Altyapının kentlerde fiziki mekan da dağılması ağ şeklinde veya noktasal olabilir. Altyapıların kentlerde ağ şeklinde bulunuyor olması, kent yönetimi tarafından sunulan hizmetlerden yararlanmak isteyenlerin bu alanlarda toplanmalarını sağlar. Bu alanlardan uzaklaşmak istemezler. Hizmetler noktasal olarak bir binadan veriliyorsa insanlar bu bölgeden de uzaklaşmazlar. Açıkçası altyapıların varlığı nüfusu belli bir alan içinde biriktirir. Bir yerleşmede altyapının gelişmiş olması nüfus yığılmasına neden olur. Kentlerde nüfus arttıkça altyapılar da çeşitlenmeye başlar. Altyapı çeşitlendikçe nüfus artar. Küreselleşen dünyada bu eğilim giderek güçleniyor. Ülkemizin İstanbul kenti bu gelişmeye önemli bir örnektir. Gelişmeler dünya nüfusunun giderek az sayıda büyük kentler de toplanacağını ortaya koyuyor. Geçmiş yıllarda bir yerleşmeyi ilgi odağı haline getiren coğrafi üstünlüklerdi. Günümüzde ise tarihsel birikimin sağladığı altyapı hizmetlerinin çeşitliliği ve miktarı çekim merkezi olarak şekilleniyor. Bu nedenle çok büyük kentlerin yönetilmesi giderek zorlaştığı gibi yeni sorun alanlarıyla da yüklenmiş oluyor.

Bugün, kentlerin dışında yaşamak isteyenler için insanın ihtiyacını karşılayacak araçlar da var. LPG tüplerinin ortaya çıkması insanın doğalgaz veya havagazı altyapısına duyulan ihtiyacı ortadan kaldırmıştır. Fakat bu tür yaşama şekli geçicidir. Kentlerde yaşamaktan başka çaremiz yoktur. Yine haberleşme uyduları altyapı ve mekan ilişkisini ortadan kaldırmış, yeni bir durum olarak kent ve insan yaşamına yansımıştır. Eskiden haberleşme ilişkisi ya telefon altyapı ağlarıyla veya kamu hizmetinin sunulduğu noktasal alanlardan yararlanılarak yapmak gerekiyordu. Bugün haberleşme uydusunun uzaya taşınmış olması altyapı kavramını yeryüzünden uzaya taşımıştır.

Sanayileşmenin gelişmesi ve otomobillerin neredeyse tüm sınıfların kullandığı bir ulaşım aracı haline gelmesi, kentlerin gayrimenkul yatırımlarıyla genişleyip yayılması ve banliyö sürecinin hızlanması kent planlama disiplinini kentsel altyapıdan uzaklaştırmak gibi bir etki yaratmıştır. Halk sağlığı ve estetik gibi kaygılar geriye itilirken, kent planları, kentsel alan kullanımının dağıtılması ve yapılaşma ile ilgili izinler arazi fiyatlarını da etkilemiştir. Kent planlaması bir yanıyla görevini yapmaya çalışan bir makine olarak karşımıza çıkmıştır.

Özellikle henüz doyumluğa ulaşmayan ülkelerde kentlerin arazi kullanımı ve yapılaşma süreçleri plan bütünlüğünden uzaklaşmış, kentsel altyapı dikkate alınması önemsenmemiştir. Kentsel altyapı giderek rutin bir yatırım süreci gibi görülmeye başlanmıştır.

Türkiye gibi ülkelerde bir yerleşim alanının ihtiyacı çoğu kez önceliği olanlar ve olmayanlar olarak iki ana halkada düşünülmüştür. Yol, su ve elektrik önceliği olan altyapılar olarak görülmüş diğerleri ise ihmal edilmiştir.

#### 5-Kentsel Planlar ve Altyapı Üretiminde Politikaların Oluşturulması

Kentlerde yapılacak olan altyapı yatırımlarının yapım fiyatları belirlenirken rasyonel bir hesaplamanın yapılması gerekiyor. Fiyatların düşük tutulması ortaya çıkacak altyapı yatırımlarının doğru işleyeceği veya yönetimlerin gerekli tasarrufu sağlayacakları anlamına gelmemelidir. Düşük kalitede ve güvenilir olmayan bir altyapı sisteminin oluşturulması kentlere çok daha büyük maliyetler getirmektedir. Oysa adaletli ve güvenli olan, kaliteli bir altyapıyı ortaya çıkaracak bir fiyatlandırma politikasının izlenmesidir. Bu tür fiyatlandırma politikaları kente uzun sürede çok daha yararlı sonuçlar sağlar.

Kentsel altyapıyla kentsel planlama arasında yakın bir ilişkinin olduğu açıktır. Kentte altyapıların kent planlarına uygun olarak planlanması ve yapılması gerekmektedir. Bu iki plan arasında bir uyum varsa kette herhangi bir sorun yaşanmaz.

Oysa Türkiye gibi gelişmekte olan kentlerin gündeminde sürekli olarak bir altyapı sorunu bulunmaktadır. Bu sorunlar birçok nedene bağlanabilir. Fakat iki temel sorunun altını çizmek gerekiyor.

Birincisi hızlı nüfus artışı ve kırlardan kentlere doğru yapılan göçtür. İkincisi de kentlerin gelişmesi için yapılan planların dışında farklı uygulamaların yapılmasıdır.

Kentin planlanmamış bölgelerinde kaçak yapıların yapılıyor olmasıdır. Gecekondu bölgelerinde veya belediye sınırları dışında yapılan oldukça fazla plan dışı yapı var. Bu yapılar kenti kaçak bir şekilde büyütüyor. Ayrıca planlı alanlarda rantı ve siyasi gücü öne alan ve kentleşme dinamiğine aykırı olarak yapılan yapılar var. Gerek yerel yönetimlerin gerekse merkezi yönetimlerin planlı alanlar içinde de kat yükseklikleri ile birlikte, yapı yoğunluğunu artırılmış yapılaşmaya yol açma sorunu var. Her iki durum yerel yönetimleri oldukça yüksek altyapı harcamalarıyla karşı karşıya bırakıyor. Bu nedenle kentlerde çözümü oldukça zor olan sorunlar yumağı ortaya çıkıyor. Hava kirleniyor, ısı adaları oluşuyor, kent merkezlerinde sel ve su baskınları oluyor. Rasyonel ve bilimsel bir anlayışla yapılan kent planlaması bilimsel olma özelliğini yitirerek doğanın kendi kurallarına teslim oluyor.

Kent yönetimlerini ve kentsel yönetim sistemlerini zorlayan ve sorunu büyüten başka bir problem daha var. Altyapıların kent planlarını izleyerek yapılmasının doğru bir yol olduğu açıktır. Karar vericiler zaman zaman, bilinçli veya bilinçsiz olarak kent planları ve altyapı bütünlüğünün dışına çıkarak yeni altyapılar oluştururlar. Ayrıca yöneticiler bu durumu kenti farklılaştırıp büyütmenin bir aracı olarak kullanırlar. Kent merkezlerinde oldukça fazla sayıda yapılan ve kentli yaşamını sıkıntıya sokan yapıları meşrulaştırmak için, kent içinde veya dışında adına "yatırım" dedikleri alt yapı projelerini yaparlar.

Üstelik yoğun bir trafik talebinin olmadığı bir güzergahta yol standardını yükselterek yola yeni trafik çektikleri gibi, bu bölgelerin yapılaşma baskısı altına sokulmasına da neden olurlar. Veya kent merkezlerine yakın yerlere yol ve köprüler yaparak yapılaşmaması gereken yerlerin yapılaşmasının altyapısını oluştururlar.

Doğu-Batı ekseninde gelişmesi planlanan İstanbul'un kuzeyine 1.Boğaz Köprüsü'nün yapılmış olması, İstanbul'un kuzeye doğru yapılaşmasına neden olmuştur. Yine İstanbul Boğazı'na 2.Köprü'nün yapılmış olması İstanbul'un kuzeye doğru daha da büyümesine yol açmıştır. İstanbul'un Kuzey Ormanları ve su havzaları kontrolsüz ve denetimsiz bir şekilde yapılaşmıştır.

Yine İstanbul Boğazı'na 3.Köprü ve İstanbul'un kuzeyine yapılan 3.Havalimanı bu bölgenin büyük ölçekli yapılaşma baskısı altına gireceğini ortaya koymuştur.

Çoğu kez kaçak veya mevzii İmar planları kapsamında yapılan bu tür yapılar önce yasal hale getiriliyor sonra da altyapı sorunları çözülmeye çalışılıyor. Bu tür uygulamalar kentsel yönetimi oldukça sıkıntıya soktuğu gibi altyapı sistemlerinin çözümü de büyük maliyetlerle karşı karşıya bırakıyor.

Elbette ki altyapılarla kentin nasıl ve hangi yöne doğru gelişeceği yönlendirilebilir. Bu durum İl Çevre Düzeni Planlarının bir stratejisi olarak yapılabilir. Açıkçası altyapıların kentsel gelişmeyi yönlendirmekte kullanılması, özellikle stratejik kent planları yapılırken önemli oluyor. Üstelik kaçak veya siyasi güce dayanarak haksız bir şekilde yapılaşmaya neden olan kararların yarattığı sorunların bedelini, yasal ve yönetsel sınırlar içinde kalarak yaşamaya çalışan kentli veya ülke yurttaşları ödüyorlar.

#### 6-Sonuç Olarak

Kent planları ve kentsel altyapı planları yapılırken kent halkının temsilcileri kanalıyla planlama süreçlerine katılmaları gerekir. Özellikle Kentlerin Anayasası olarak kabul edilen "İl Çevre Düzeni Planları" yapılırken, Meslek Odaları, üniversiteler, bilim ve bilgi insanları, hukukçular, doktorlar, sosyal bilimciler ve planlama sürecinde sözü olması gereken herkes tartışma süreci içerisinde yer almalıdır. Açıklıkla söylenebilir ki kent planlarının ve kentsel altyapı planlarının yapılması çok disiplinli bir iştir. Ayrıca bu planların yapılması kadar yönetilmesi de oldukça önemlidir.

Katılımcı bir planlama süreci işletilmeyen sorunlu altyapı planlarını, bir mühendislik anlayışı

gibi topluma dayatmak çıkar yol değildir. Bu durum, farklı mühendislik disiplinlerine ve farklı uzmanlık alanlarına karşı yapılabilecek en büyük kötülüktür. Kentsel planlama, kentsel altyapı ve kentsel yönetim uygulamaları gününbirlik kararlarla değil bilgi ve uzmanlıkların katkı ve katılımlarıyla ancak doğru bir şekilde yönlendirilip yönetilebilir.

Bu nedenle;

Planlama hiyerarşisinde bölge ölçeğinde plan yapan, uygulayan, izleyen ve değerlendiren bölgesel kurumlar var mı kimlerden oluşuyor?

Yerel yönetimlerin planlama, uygulama denetim konularındaki kapasiteleri ve eğitim çalışmalarının düzeyi nedir?

Kentsel yönetime katılım mekanizmaları işliyor mu?

Kent ve hukuk sistemi arasındaki ilişki nasıl işliyor?

Toplumun planlama ve uygulama süreçlerine sürekli bir katılımı var mı?

Semt ve alan ölçeğinde örgütlenme ve yerel düzeyde bir sahip çıkma anlayışı var mı, varsa nasıl işliyor?

## Lizbon 2019 İnşaat Mühendisliği Zirvesi

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya Sunumu

24 Eylül 2019

1-Başlarken

İnşaat Yönetimi - İnşaatlarda Güvenlik ve Sağlık

Sunum Başlıkları

- "İnşaat Yönetimi" Nedir?
- İşyerinde "İş Güvenliği ve İşçi Sağlığı" neden önemlidir?
- "İş Kazası" nedir?
- İş Güvenliği ve İşçi Sağlığı ile ilgili bazı Araştırma Sonuçları
- İş Güvenliği ve İşçi Sağlığının Amaçları
- İlk 10 sırada olan İş Kazası nedenleri
- Türkiye' de İş Güvenliği ve İşçi Sağlığı
- Önemli Bilgiler

"İnşaat yönetimi" kısaca; bir projenin tasarımdan tamamlanmasına kadar planlanması, koordinasyonu ve inşasını ifade etmektedir.

İş güvenliği ve işçi sağlığı, hem çalışanların hem de işverenlerin lehine olacak şekilde, tüm üretim alanlarında kilit faktördür.

İş yeri güvenliği, sektördeki her çalışan için çok önemlidir, çünkü tüm çalışanlar güvenli ve korumalı bir ortamda çalışmak istemektedir.

İş kazası, Uluslararası Çalışma Örgütüne (ILO) göre; çevreye zarar veren, planlanmamış, bilinmeyen ve kontrolsüz olaylar olarak tanımlanmaktadır.

Dünya Sağlık Örgütüne göre ise; çoğu kişisel yaralanmaya, makinelere, ekipmanlara zarar vermeye, bir süre için üretimi durdurmaya neden olan, planlanmamış olay olarak tanımlanmaktadır.

ILO tarafından yürütülen araştırmaya göre; dünyada;

- 270 milyon insan iş kazalarına,

- 160 milyon insan meslek hastalıklarına maruz kalıyor...
- İş kazaları ve meslek hastalıkları sonucu her yıl 2.2 milyon insan ölüyor.

Avrupa'da; her yıl iş kazaları ve meslek hastalıkları sonucu; 5,500 insan ölüyor, 75,000 insan çalışamaz hale geliyor, 149 milyon iş günü kaybı, 200 milyon Euro mali kayıp yaşıyor.

- İş kazalarının %82'si ölümlerle sonuçlanmaktadır.
- İş kazalarını %90'ı küçük ve orta büyüklükteki işletmelerde meydana gelmektedir.
- 50'den az çalışanı olan işyerlerinde ölümcül kaza, büyük işletmelerden 2 kat daha fazla...

#### Mesleki Kazalarda Son Durum

- İş kazalarının % 50'si kolayca önlenilecek kazalardır,
- Sistematik çalışma ile % 48 önlenilebilir,
- %2'si önlenemez,
- Sonuç olarak, iş kazaları kader değildir ve basit veya karmaşık işlerle % 98 önlenilebilir.

#### Hedefler

- 1- İnşaatta ilk on sırada ölüme yol açan temel riskli davranışları anlamak.
- 2- İşçilere ölüm nedenlerinin genellikle basit ihmaller olduğunu göstermek.
- 3- Çalışanlara, çalışmalarına engel olacak sakatlıklar yaratabileceğini hatırlatmak.

#### Şantiyelerdeki Ölümün Ana Nedenleri Nelerdir?

##### Belirlenen en önemli ölüm nedenleri

- Merdivenden düşmek,
- Kırılgan bir çatı kaplamasından düşmek, - kaldırma işlemleri sırasında düşmek,
- İskelelerden düşmek,
- Boşluğa düşmek, - dumanla boğulmak,
- Kazılara düşerek ezilme,
- Mobil Yükseltilmiş Çalışma Platformunda ezilme

#### Türkiye'de İş Güvenliği ve İşçi Sağlığı

##### İş Kazaları bakımından Türkiye;

- Avrupa'da birinci,
- Dünyada üçüncü
- Dünyadaki iş kazalarının çok büyük kısmı Brezilya, Güney Kore ve Türkiye'de meydana geldi.

Türkiye'de, bir yılda yaklaşık 1000 işçi iş kazasında hayatını kaybediyor.

Bu konu Türkiye için çok önemli olduğundan, tehlikeli ve çok tehlikeli işler için 2012 yılında 6331 Sayılı "İş Sağlığı ve Güvenliği Kanunu" hazırlanıp yürürlüğe girmiştir. Buna göre;

##### İşverenin Genel Yükümlülüğü;

Madde 4 - (1) İşveren, işle ilgili ve bu çerçevede çalışanların sağlık ve güvenliğini sağlamakla yükümlüdür;

a) Mesleki riskleri önleme, eğitim dahil her türlü önlemleri alma çalışmaları ve organizasyonu yapmak, gerekli araçları sağlamak için bilgi sağlama ve ekipman, sağlık ve güvenlik önlemlerini değişen koşulları ve mevcut durumu iyileştirmek,

b) İşyerinde alınan iş sağlığı ve güvenliği önlemlerine uygun olarak uygunsuzlukların giderilmesini izler, denetler ve temin eder.

c) Risk değerlendirmesi yapar.

d) Çalışanı seçerken, çalışanın sağlık ve güvenlik açısından uygunluğunu göz önünde bulun-

durur.

(2) İşyeri dışındaki uzman kuruluşlardan hizmet almak, işverenin sorumluluklarını ortadan kaldırmaz. (3) Çalışanların iş sağlığı ve güvenliği alanındaki yükümlülükleri, işverenin sorumluluklarını etkilemez. (4) İşveren, iş sağlığı ve güvenliği önlemlerinin maliyetini çalışanlara yansıtamaz.

#### İş Sağlığı ve Güvenliği Hizmetleri

Madde 6 - (1) İşveren, çalışanlarının iş risklerini önleme ve koruma içeren iş sağlığı ve güvenliği hizmetlerini sağlar;

a) Çok tehlikeli iş alanlarında 10 veya daha fazla çalışanın olması durumunda, işveren iş güvenliği uzmanı ve işyeri hekimi bulundurmalıdır.

b) Görevlendirdikleri kişilerin, görevlerini yerine getirebilmeleri için gerekli araç, gereç, mekan gereksinimlerini karşılar.

c) İşyerinde sağlık ve güvenlik hizmeti verenler arasında işbirliği ve koordinasyonu sağlar. d) İş sağlığı ve güvenliği mevzuatına uygun önlemler alır. e) Hizmet aldığı kişi veya kurum / kuruluşları, çalışanlar hakkında bilgilendirir.

#### İş Kazalarını Önleme?

- i. Güvenlik önlemlerinin zayıf olmasının çeşitli sonuçları vardır. Bazı sonuçların ortaya çıkması uzun zaman alabilir. (mesleki astım, işitme kaybı vs.).
- ii. Yalnızca ölümlerle sonuçlanması değil, sakatlanmalar ve bedensel engellere neden olabilir.
- iii. Önlemek basittir.
- iv. Sahadaki işçilerin sağlık, güvenlik ve refahından ilgili herkes sorumludur.

#### İş Güvenliği ve İşçi Sağlığı Felsefesi ve Gerekliliği

- a. Sağlığı kaybetmenin karşılığı ve mali değeri yoktur,
- b. Hiçbir ekonomik zorunluluk, insan sağlığına zarar verecek bir sürece neden olamaz,
- c. İşyerinde hiç kimsenin kendisini riske atma hakkı yoktur.
- d. Risklerin ve tehlikelerin önlenmesi maliyeti, sonuçlardan çok daha ucuzdur.

#### İnanıyoruz ki;

- Hiçbir iş hedefi, sağlık ve güvenlikten daha öncelikli olamaz,
- Bütün olayların çoğu önlenebilir niteliktedir,
- Tüm çalışanların sağlık ve güvenlik sorumluluklarının bilincinde olmalıdır,
- Tüm çalışanların sağlık güvenlik uygulamalarının ilerlemesine aktif olarak katılması ve destek vermesi gerekir.

#### İş Kazalarının Gerçek Maliyetleri:

##### Görüntülenen Maliyet

- Tedavi giderleri,
- İşsiz gün ücreti,
- Kaza sonucu ödenen tazminat,
- Mahkeme Masrafları, finansal sorumluluk sigortası
- Hasarlı Tesis Onarım Maliyeti

##### Gizli maliyet

- Kaza araştırması maliyeti
- Yedek işçinin öğrenme süresi,
- (Takımın morali) Verimlilik ve zaman kaybı,
- Mesai, Ölümcül davada mahkeme süreci

- Yöneticiler tarafından harcanan zaman,
- Ölümle sonuçlanan kazalarda çalışmanın durdurulması,
- Soruşturma sırasında yüksek zaman kaybı,
- Prestij kaybı

“İş Güvenliği ve İşçi Sağlığı Yönetimi” Önemli mi?

4 ana sebep;

1. İnsani sebepler,
2. Finansal kayıpların önlenmesi,
3. Yasalara karşı gelmemek,
4. Şirket prestijinin korunması.

Bunu Başarmak İçin;

İş güvenliği ve işçi sağlığı uzmanları veya kuruluşları;

- Sağlıklı ve güvenli bir çalışma ortamı sağlanması için, çalışanların ve işverenlerin katılımını istemek ve aktif olarak eğitim, bilgi, beceri ve kaynaklara sahip olmaları gerektiğinin farkında olmalarını sağlamak,
- Sağlık, Güvenlik ve Çevre Yönetim Sistemini düzenli olarak gözden geçirmek ve iyileştirmek, •Çalışanların, yüklenicilerin, tedarikçilerin ve müşterilerin güvenliğinin en üst düzeyde olmasını istemelerini sağlamak, zorundadır.

Ancak; Şu anda, dünya genelinde çalışanların yalnızca % 15’i, uzmanlaşmış iş sağlığı hizmetlerine erişebiliyor.

Önemli Mesajlar

- En basit şey ölümlere neden olabilir.
- Kazalar çeşitli nedenlerle olur.
- Kazalar, daha önce başkasının yaptığı bir şeyin sonucu olabilir.
- Engellilik veya ölüm, o an veya sonra gerçekleşebilir.
- Önleme basittir.
- İş güvenliği kurallarına uyun.
- Herkes sorumluluğunun bilincinde olmalı.
- Engelleri aşmanın yolları var.
- İşçilerin güvenli olmayan koşulları durdurma hakları vardır.
- Güvenliğiniz size bağlı, şansa bağlı değil.

Sonuç olarak; “Sağlıklı ve sağlam eve dönüş” her çalışanın temel hakkıdır.

## Ulusal 7. Yapı Mekaniği Laboratuvarları Çalıştayı (Konya)

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe**

4 Ekim 2019

Bugün burada “7.Yapı Mekaniği Laboratuvarları Çalıştayı” yapıyoruz. Tüm katılımcıları 46. Dönem Yönetim Kurulu adına saygıyla selamlıyorum. İlki 2001 yılında Ankara’da, ikincisi 2003 yılında Konya Selçuk Üniversitesinde de, üçüncüsü 2011 yılında Kocaeli Üniversitesinde, dördüncüsü 2013 yılında Trabzon’da Karadeniz Teknik Üniversitesinde, beşincisi 2015 yılında Kayseri Erciyes Üniversitesinde, altıncısı yine Trabzon Karadeniz Teknik Üniversitesinde 2017 yılında yapılmıştır. 7. Yapı Mekaniği Laboratuvarları çalıştayı ise yine Konya’da yapıyoruz. Bu

çalıştayların başlamasına öncülük eden başta sayın Uğur Ersoy, sayın Mete Sözen ve sayın Ender Arkun hocalarımız olmak üzere emeği geçen herkese tüm bilim ve bilgi insanlarımıza çok teşekkür ediyoruz.

Birkaç gün önce Marmara Denizi'nde yaşanan 5.8 büyüklüğündeki deprem ve ortaya çıkan sonuçları, bu çalıştayı çok daha anlamlı hale getiriyor. Yine İnşaat Mühendisliği Eğitimi için ayrılan 12331 kontenjanın 4947 sinin boş kalması oldukça düşündürücüdür. Bir yandan can ve mal güvenliğinin sağlanmasından birinci derecede sorumlu olması gereken mesleğimizin, bu denli ilgi görmemesini, diğer yandan bu yıl aramıza katılan 13 bin inşaat mühendisini nitelik ve niceliğini sorgulamak gerekiyor.

Oysa bu çalıştayı düzenleme amacı, ülkemiz de deneysel çalışmanın planlanması, yaygınlaştırılması, genç araştırma mühendislerine yeni birikim ve deneyimlerin aktarılmasını sağlamaktır. Daha iyi daha kaliteli ve daha güvenli yapı üretilmesine yeni altlıklar oluşturmaktır. Bir yandan mesleğimizin iyi bir şekilde uygulanması için çaba harcarken, diğer yandan üniversite sayısını artırmak için yeni bölümlerin açılmaya çalışılması oldukça üzücüdür. Hele bir müdür bir mühür anlayışıyla yeni inşaat mühendisliği bölümlerinin açılması ve kontenjanlarının yükseltilmesi daha da üzücüdür. Hangi planlama ve öngörüye bağlı olarak bu bölümler açılıyor? Hocası olmayan, laboratuvarı yetersiz veya hiç olmayan, üstelik fiziki şartları da yetersiz yeni inşaat mühendisliği bölüm ve programlarının açılmasını sağlayan anlayışı reddediyoruz. Aramıza yeni, donanımsız ve diplomalı işsiz mühendislerin katılmasının acısını her deprem sonrası biraz daha fazla yaşıyoruz.

Basit tasarımlar ve ilkel sayılabilecek alet ve araçlarla üretilen yapılardan, gelişmiş teknolojilerle üretilen daha nitelikli ve karmaşık yapılara geçiş, inşaat mühendisliğinin ulaştığı olduğu yeri de gösteriyor. Bu gelişmelerin en önemli parçalarından biri, hatta birincisi Yapı Mekaniği Laboratuvarlarıdır.

İnşaat mühendisliği mesleği ve inşaat mühendisliğindeki uygulamaların, doğada yaşanan fiziksel olayların ortaya çıkardığı sorunları, insanın güvenliği doğrultusunda çözmesi gerekir. Bu çözümün araçlarından birisi teorik eğitimse, bir diğeri de uygulamalı eğitimidir. İhtiyaç, yeni buluşların anasıdır diye bir söz var. Doğada bulunan fiziksel olayların zenginliği, alanımızla ilgili olarak yeni bilgilerin ve yeni teknolojilerin üretilmesine de neden olmuştur.

Yapı Mekaniği Laboratuvarları ortak zeminler de çalışmayı gerekli kılmaktadır. Bu durum, deneysel çalışma ve planlamanın önemini ortaya koymakla kalmadığı gibi, üretilen yeni bilgi ve deneyimlerin genç kuşaklara, genç araştırmacılara aktarılmasını da sağlıyor. Bilgi paylaşıldıkça değerlenir, değerli hale gelir. Yapı Mekaniği toplantılarının bir amacı da farklı üniversitelerde üretilen bilgilerin paylaşılmasını sağlamaktır. Ne yazık ki üniversitemiz araştırma yapmak, yeni bilim ve teknoloji üretimi için yeterli ölçüde kaynak bulamıyorlar. Sınırlı bütçelerle inşaat mühendisliği eğitimi yapmaya çalışıyorlar. İnşaat Mühendisliği Bölüm ve Programlarının oldukça fazla olması, sürekli olarak öğrenci kontenjanlarının artırılması, teorik eğitimin yanında uygulamalı eğitimin de yetersiz kalmasına neden oluyor. Devlet Üniversitelerinin yanında Vakıf Üniversitelerinin önemli bir kısmının da üç öğretim elemanının imzasına bağlı olarak İnşaat mühendisliği bölümlerinin açılabilmesi, eğitimdeki kalite ve güvenilirliği de önemli ölçüde aşağılara çekiyor.

Yine ülkemizdeki mekanik laboratuvarlarında sürdürülen yapı mekaniği deneylerinin bütünlüğünü sağlamak gerekiyor. Benzer araştırmaların yeniden yapılmış olması zaman ve kaynak kaybına neden olacağı için bir üniversite laboratuvarlarında yapılan çalışmaların başka üniversiteler tarafından bilinmesi gerekir. Yapılmış olan deneysel araştırmaların tartışılması ve aynı konuda deney yapmak yerine başka konularda araştırma ve deneylerin yapılmasına çaba harcanması, bu çalışmaları oldukça değerli kılıyor.

Bugün 17 Ağustos 1999 Gölçük Merkezli Deprem yirminci yılını gerilerde bırakmışken, 5.8 büyüklüğünde yaşanan deprem; çok sayıda okul, hastane ve kamu yapısında hasar oluşturuyorsa, içinde oturduğumuz konutlar biraz daha büyük depremler için bizlere eyvah dedirtiyorsa, İstanbul Kartal'da olduğu gibi yapılarımız kendi kendisine yıkılıyorsa, başta ülke ve yerel

yöneticilerimiz olmak üzere sorunu bir kez daha masaya yatırıp etraflı bir şekilde düşünmelidirler.

Açıkçası tümüyle kaçak olan ve mühendislik hizmeti almayan yapıların deprem güvenliği bina ve daire sahiplerinin beyanına bırakılıyorsa, ülkemizde asıl sorgulanması gerekenlerin kimler olması gerektiği açıktır. Üstelik, "İmar barışı" denilen ve bugüne kadar hiç karşılaşmadığımız imar affı konusu, siyasi kaygılarla meclisten oybirliği ile geçiyorsa, oturup bir kez daha düşünmek gerekmez mi?

Yapı Denetimi konusu oldukça sorunlu. Diplomaya dayalı bir sistem var. Mesleki yetkinlik, mesleki etik ve ahlak konusu sertifikalı değilse; doğru ve yeterli bir denetimin yapılması mümkün değildir. 01 Ocak 2019 tarihine kadar süren, yapı sahibi adına müteahhitleri denetleyecek olan Yapı Denetim Kuruluşlarını müteahhitlerin belirlediği bir sistemin sağlıklı olma şansı yoktur. Bugün ise, yapıların denetimini yapacak olan Yapı Denetim Kuruluşlarının elektronik bir sistemle belirlenmiş olması da eksikliklerin giderilmesini sağlamamıştır. Meslek Odalarının özne olduğu ve Yetkinlik Belgesi almış olan mühendislerin denetim süreci içerisinde yer almaları sağlanmalıdır.

2012 Yılında AFAD tarafından altı çizilmiş olan Ulusal Deprem Strateji ve Eylem Planı(UDSEP) ne yazık ki halen yürürlüğe sokulmamıştır. 1999 Depreminden ve 2011 yılının 23 Ekiminde yaşamış olduğumuz Van Depremine kadar oldukça fazla çalışmalar yapılmıştır. Fakat yapılan bu çalışmalar uygulama şansı bulamamıştır. Söylenenlerin ve yazılıp çizilenlerin tamamen tersi uygulamalar yapılmıştır. İstanbul Master Plan Çalışmaları(2003-IDMP), Bayındırlık ve İskan Bakanlığının yapmış olduğu 1. Deprem Şurası Kararları(2004), yine aynı bakanlığın 2009 yılında yapmış olduğu Kentleşme Şurası Kararları ve 2012-2020 UDSEP kararları ve benzeri başka çalışmalar boşlukta kalmıştır. Bu nedenle, burada sunumu yapılacak olan çalışmaların bilim dünyasına ve ülkemiz inşaat üretim sürecine katkı sağlamasını diliyorum.

Sonuç olarak 7. Yapı Mekaniği Çalıştayının düzenlenmesinde katkısı olan bilim ve bilgi insanlarımızı kutluyor, onlara çok teşekkür ediyoruz. Ayrıca ortalıkta pek görünmeyen fakat katkılarıyla bu etkinliğin arkasında duran emekçi insanlarımızı da kutlarken, çalıştayın başarılı geçmesini diliyoruz.

## 13. Ulaştırma Kongresi (Erzurum)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

10 Ekim 2019



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

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

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

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

Sayın katılımcılar, sayın meslektaşlarım;

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

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

Denebilir ki bir ülke ve kentler de yaşayan halkın yaşam kalitesini kolaylaştırmak gerekiyor. Sağlıklı bir şekilde yaşamalarını ve bir yerden diğer bir yere erişimlerini sağlamak için ihtiyaç duyulan her türlü hizmetin üretilmesi gerekir. Altyapı olarak adlandırdığımız bu hizmetlerden biri de ulaşım hizmetlerini sağlayacak olan ulaşım altyapılarıdır.

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

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

Sayın Konuklar, Sayın Meslektaşlarım;

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

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

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

Karayolu, demiryolu, denizyolu, bisiklet kullanımı, boru hatları ve yaya ulaşımındaki gelişmeler ve yenilikler, gündeme getiriliyor. Lojistik konusuna ilişkin değerlendirmeler yapılıyor. Karayoluna bağlı ulaşım sistemi egemenliğinin sürdüğü bir ortamda, doğal olarak trafik kaza-

ları, trafik tıkanıklığı, sinyalizasyon ve üst yapı sorunları ve çözüm yolları da tartışılıyor. Küçük ve orta boy kentlerimizde çalıştaylar yapılıyor.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tüm ulaştırma türlerinin olumlu yanlarını dikkate alıp, olumsuzluklarını dışlamak gerekiyor. Bu bağlamda birçok ulaştırma türü arasında kurulacak sağlıklı bir entegrasyonla ulaştırma-

mızı sağlıklı bir şekilde yönetebiliriz. Açıkçası denizyolu ve demiryolu entegrasyonu ile taşıma payları artırılarak kara yolu ile bu sistem güçlendirilebilir. Dört bir yanımız su ile çevrili olmasına rağmen, suyunu halen kullanamıyoruz.

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

Karadeniz'de; Samsun ve Zonguldak limanları,

Marmara Bölgesi'nde Haydarpaşa, Derince ve Bandırma limanları,

Ege Denizi'nde İzmir limanı,

Ak Deniz'de Mersin ve İskenderun limanları var.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sonuç Olarak;

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

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

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

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

## 8. Çelik Yapılar Sempozyumu (Konya)

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe**

24 Ekim 2019



Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım,

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

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

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

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

Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım;

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

26 Eylül tarihinde Marmara Denizi'nde olan 5,8 büyüklüğündeki depremin ortaya çıkardığı sonuçlar, "8. Çelik Yapılar Sempozyumunu" çok daha önemli bir hale getiriyor. İstanbul'da bulunan birçok yapı ile birlikte kamu yapılarının ve okulların hasar görmesi yapı stokumuzun durumunu ortaya koymuştur. Bu nedenle Deprem güvenliği olan yapıların üretilmesi konusu, inşaat mühendislerinin sorumluluğunu daha da artırıyor. Fakat mesleğimizin giderek değersizleştirilmesi, deprem tehlikesi ve riski yüksek olan ülkemizi, çok daha fazla sorunla karşı karşıya bırakıyor. İnşaat Mühendisliği bölüm ve programlarına ayrılan 12331 kontenjanın, hangi planlamanın sonucuna göre belirlendiği, bu kontenjanların 5.000 kadarının boş kalması, tüm akademik çevre ve YÖK tarafından sorgulanmalıdır. Ayrıca fiziki şartları uygun olmayan, laboratuvarları ve öğretim kadroları oldukça yetersiz yeni bölüm ve programlar açılmamalıdır.

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

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

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

Sayın Konuklar Sevgili Meslektaşlarım,

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

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

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

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

Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım;

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

Dijital dönüşüm, inşaat sektöründe var olan dinamikleri değiştiriyor. İnsan ve çevre odaklı yapılaşmanın önemi her geçen gün önem kazanıyor. Değişen ihtiyaçlar inşaat malzemelelerinde dönüşümü zorunlu kılıyor.

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

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

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

“8. Çelik Yapılar Sempozyumunu” Odamız adına düzenleyen Konya Şubemizin başkan ve

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

## 4. Köprüler ve Viyadükler Sempozyumu (Ankara)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

1 Kasım 2019



Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım,

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

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

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

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

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

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

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

Sayın Konuklar Sevgili Meslektaşlarım

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

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

Bir yerleşim yerinde, bir kentte, ulaşım altyapısı başta olmak üzere hangi alt yapı sistem ve araçlarının-köprü ve viyadük gibi-bulunması sadece mühendislik bilimi ve teknolojisinin gelişmesiyle de ilgili değildir. Mühendislik bilimi ve teknolojisindeki gelişmeler, kent halkının önüne yeni olanaklar getirmiş olabilir. Bu olanakların kullanılması kapsamlı bir araştırma ve incelemeyi gerektirir. İlgili sistem ve araçların yapılması fayda-zarar ilişkisi araştırılarak sağlanabilir. Bu nedenle Çanakkale Köprüsü, Osmangazi Köprüsü, 1.2.3.Boğaz Köprülerine dikkat çekmek isterim.

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

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

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

Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım;

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

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

Sayın Konuklar Sevgili Meslektaşlarım,

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

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

Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım;

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

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

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

## Kentsel Su Hizmetleri Konferansı (Ankara)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

8 Kasım 2019



Sayın Konuklar, Sevgili Meslektaşlarım,

İnşaat Mühendisleri Odası insan yaşamını ilgilendiren her konuda çeşitli çalışmalar yapıyor. Yine yönetim kurulumuz tarafından oluşturulan kurul ve komisyonlarımız, öznesi oldukları konularda çok değerli çalışmalar yaparak bilgi ve hazırlıklarını yönetim kurulumuzla paylaşarak bizlere yardımcı oluyorlar. Bugün de, Su Kurulumuz, Kentsel Su Hizmetleri konusunda bir konferans düzenlemiş bulunuyor. Çok değerli bir çalışmayı sizlerle paylaşıyoruz. Ayrıca, “Kentsel Su Hizmetleri Konferansı”, bir parçaları olarak gördükleri kurul üyesi Murat Gökdemir’in anısına düzenliyor olmak da, giderek kaybolmaya başlayan “vefali olmanın” erdem ve önemini hatırlatmayı bir görev olarak görüyoruz. Bu çalışmayı düzenleyen Su Kurulumuza teşekkür ediyorum.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Denir ki, "matematik bilmeyen ülke ve toplumlarda adalet olmaz". Ayrıca Matematikle, bilimle, bilgiyle, mühendislik teknolojileriyle yakından ilgilenen bir mesleğin insanlarıyız. Hayatımızın

her alanında bilimi, bilgiyi ve aklımızı doğru kullanmaya çalışıyoruz.

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

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

## Kentsel Su Hizmetleri Konferansı

### İnşaat Mühendisleri Odası Su ve Enerji Hakları Kurulu Başkanı Ahmet Göksoy

8 Kasım 2019

Sayın Başkan, değerli meslektaşlarım; hepiniz hoş geldiniz. Sizleri Su ve Enerji Yapıları Kurulu adına saygı ve sevgiyle selamlıyorum. Yakın zamanda 2 kurul üyesi arkadaşımızı kaybettik, birincisi Murat Gökdemir, ikincisi Doçent Doktor Murat İhsan Kömürcü. Murat İhsan Kömürcü 2013 yılında vefat etti. Onun da anısı önünde saygıyla eğiliyorum. Murat Gökdemir anısına düzenledik bu semineri.

Fakat bu semineri düzenlerken “biz bir konferans düzenleyelim, bunu bizim zorunluluğumuz, zorunludur; biz bunu yapmamız gerekir” diye bir planlama ile yapmadık. Bunu aslında şubelerimizin yapması lazım, temsilcilerimizin yapması lazım. Biraz sonraki konuşmamda da şubelerimizin, temsilcilerimizin özellikle suyun kent hizmetlerinde nelerle karşılaşacağını, neler yapmaları gerektiğini kısaca sıralayacağım. Murat Gökdemir’le ilgili de sanırım ki İstanbul Şubemizin üyesi olması nedeniyle İstanbul Şube Başkanı da kısa bir konuşma yapma ihtiyacı duyacaktır.

Şimdi biz suyu genel olarak doğal bir varlık kabul ediyoruz. Yani su bir kaynak değildir, su bir meta değildir, su bir eşya değildir. Doğal bir varlıktır ve diğer bütün doğal varlıklar gibi de koruma altına alınmalıdır ve korunmalıdır. Biz böyle bakıyoruz. Murat Gökdemir de bu nedenle özellikle suyun metalaşması, suyun ticarileşmesi konusunda gerçekten de vadilerde, ovalarda ve havzalarda bunları hem kurulumuzun hem İMO’nun, hem TMMOB’nin görüşlerini geniş halk kitlelerine yaygınlaşma konusunda yoğun mücadele veren arkadaşlarımızdan birisiydi.

Bir kere bir su yerine başka bir şeyin ikame edilemeyeceği bir doğal varlıktır. Bu tespitin altını çiziyoruz. İki; su hakkı, insanların yaşamları ve canlı yaşamın devamı için en temel gereksinimidir ve en temel canlı hakkıdır. Su ihtiyaç değil, hayatın devamı için vazgeçilmez en temel canlı hakkıdır. Su metalaştırılmaz; hiç kimsenin, hiçbir kuruluşun, topluluğun, sınıfın ve devletin suyu kirletme, sudan kar elde etme hakkı yoktur. Dolayısıyla biz suya bu paradigmayla bakıyoruz, kurul olarak bakıyoruz, oda olarak bakıyoruz.

Biliyorsunuz ülkemizde su varlıklarımızın yüzde 15’i içme-kullanma suyunda kullanılıyor. Yüzde 75’i tarımsal sulamada kullanılıyor. Yüzde 10’u da sanayide kullanılıyor. Gelişmiş ülkelerde insani değerlerin, insanların, toplumların yaşamlarına önem veren ülkelerde bu oran içme ve kullanma suyunun oranının artışı ile doğrudan ilgilidir. Yani içme ve kullanma suyu yüzde 15 değil, sadece insanların değil, canlıların da temel ihtiyacıdır. Dolayısı ile kullanma suyu oranı artırılıyor.

Yakın zamanda hem şubelerimizin, hem odamızın, hem de temel TMMOB’nin genel kurul süreçlerine giriyoruz. Su ile ilgili bir sloganla bunu özellikle genel kurulda, aktif olan kurulda, aday olan, genel kurulda konuşma yapacak, genel kurulda iddialı olan arkadaşların bir iddiayla ve ısrarla söylemesi gerekir: arkadaşlar kentimizde biz suyumuzu musluktan içmek istiyoruz. Belediyelere, otoritelere: kent hizmetlerinde su hizmeti olarak anladığımız şey, bizim ağzımızı gidip musluğa dayayıp musluktan suyu içmek istiyoruz. Bunu yapacak belediyeler,

eğer böyle bir şeyi becerebilirlerse belediyelerimiz, belediye başkanı seçilen belediye yönetimleri, bize suyumuzun musluktan içirebiliyorlarsa emin olun ki bu ülkenin çok şeyi düzgün hale gelecek demektir. Dolayısı ile bir sloganla çıkması, bizim temsilciliklerimiz, bizim şubelerimiz, bizim oda genel kurullarımız, bizim TMMOB Genel Kurulu şu sloganla çıkmalıdır: Biz suyumuzu, temiz suyumuzu musluktan içmek istiyoruz kardeşim; bize temiz su içiriniz, musluktan temiz su içiriniz. Bu sloganla yola çıkmamız lazım.

Yakın zamanda biliyorsunuz bir Hamidiye Suyu tartışması yaşandı İstanbul'da. Ne demek Hamidiye Suyu. Ben kabaca Hamidiye Suyunu şöyle biliyorum. Ta İkinci Abdülhamit döneminde işte su pınarlarından halkın kullanımına sunulmak üzere su çeşmeleri yapılması projesidir. Daha sonra bu proje belli zamanlarda uygulanmış. Ben bunun sürecini incelemedim, anlatamam da zaten. Fakat 1979 yılında bu şirketleşmiş ve şişelenmesine karar verilmiş. Şişelenip kullanılmasına karar verilmiş. Dolayısı ile Türkiye'de suyun şişelenmesi, ticarileşmesi olayı 1979 yılında kamu eliyle İstanbul Belediyesinde gerçekleşiyor, bu Hamidiye suyu nedeniyle.

Hamidiye suyu tartışmaları başlarken, Türkiye'deki kutuplaşma nedeniyle de herkes şöyle bir vaziyet aldı. Hamidiye suyu iyidir, kötüdür. Hamidiye suyu alınmalıdır, alınmamalıdır. Hamidiye suyunu kamu almalıdır, almamalıdır. Arkadaşlar kamu eliyle, kamunun kamusalılığı konusunda bir tartışma açarsanız eğer, su hiçbir zaman şişelenip veya pet şişelere konulup size sunulmaz. Belediyelerin görevi suyu satmak değildir. Belediyelerin görevi suyu bize sunmaktır, suyu eşmeden akıtmaktır. Dolayısıyla bu tartışma, yani ben kişisel çok üzüntü duydum. Bir sucu olarak şöyle üzüntü duydum: Hamidiye suyuna taraf olmam lazım; Hamidiye suyu şöyle kullanılamaz... Kardeşim Hamidiye Suyu derhal kapatılmalıdır ve çeşmeden akıtılmalıdır. Benim sloganım bu, benim isteğim bu, benim talebim bu. Dolayısı ile kentsel su hizmetlerinde biz yerel yönetimlere, mühendislere, politikacılara, kamu yöneticilerine önerimiz şu: Biz bu konuda hiçbir ticari kaygısı olmayan bir kurum olarak, İnşaat Mühendisleri Odası olarak, Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği olarak biz kamu lehine suyun kamu çıkarı lehine kullanılması gerekir. Kamu hizmetleri de bu noktada, yani biz suyun depolandığı andan itibaren suyu biz içme ve kullanma adına depoluyoruz. Bir yerde depoluyoruz, barajda depoluyoruz. Regretöre geliyor, oradan arıtmaya veriyoruz şebekeye ve doğrudan insanların kullanımına sunuluyor. Şebekemiz iyi mi, sağlıklı mı? Evdeki depolarımız sağlıklı mı? Apartmandaki depolarımız sağlıklı mı? Mutfağımız sağlıklı mı?

Yani dolayısıyla suyu içmek için bu bir kamusal veya çok geniş bir alan, çok geniş bir görev. Dolayısı ile başta belediyelerimiz olmak üzere, suyun depolandığı andan, suyun kullanımına kadar geçen süreçleri işte biz buralarda anlatarak, buralarda bunları teknik olarak, bilimsel olarak kamuoyunun bilincine çıkarırsak bu tür konferanslarla devam edilmesi gerektiğini, bunun herhalde bizim kurulumuz ilk ve son defa düzenleyecektir. Şubelerimizi ve temsilciliklerimiz veya diğer meslek odalarının da bu konuda görevleri vardır. Hepinizi saygı ve sevgiyle anıyorum.

## İMO 46. Dönem 3. Danışma Kurulu Toplantısı

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

9 Kasım 2019



Sevgili meslektaşlarım, hoş geldiniz. Tümünüzü saygıyla sevgiyle selamlıyorum. Danışma Kurulu İnşaat Mühendisleri Odasının önemli bir organıdır. Yönetim kurullarımıza oda politikalarıyla ilgili, ülke sorunlarıyla ilgili yol gösterir, danışma kurullarının ortaya koymuş oldukları bu anlayış ve politikaları da yönetim kurulları dikkate alır yönetir. Bu çerçevede biz 46. Dönem Yönetim Kurulu, Danışma Kurulunu gerçekten çok önemsiyoruz. Zaman zaman bildi-

ğiniz gibi danışma kurulumuzu topluyoruz, onların görüşlerinden yararlanmaya çalışıyoruz. Bugün de bu amaçla danışma kurulumuzu toplamış olduk, hoş geldiniz.

Birkaç yıldır sevgili meslektaşlarım, ülkemizin içinde bulunduğu ağır sorunlar artarak her geçen gün biraz daha büyüyor. Bugün de birçok alanda son derece ciddi bir krizle karşı karşıya bulunuyoruz. Enflasyon son 15 yılın ülkemizde rekorunu kırmış olmasına rağmen, ne yazık ki rakamlarla oynanarak evlerimize giren enflasyon değil, açıklanan enflasyon oranıyla baş başa bırakıldık. Siyasal ve ekonomik kriz yükseldikçe, ülkemizde iflaslar arttı, işyerlerinin kapısına kilit vuruldu. Aramıza yeni katılan meslektaşlarımızın bırakalım iş bulmalarını, staj yeri bulmalarında bile sıkıntı çekiyoruz. Sıkıntından da öteye, staj yeri bile bulamıyoruz.

Ülkemiz bilindiği gibi üretimi değil, tüketimi yeğleyen bir ülke. Bu alanda ithal ara mala bağlı olarak üretim yaptığı için, dış borçlarımız da giderek artıyor. İthalata dayalı olarak da kurulan ekonomik sistem, ülkemizi her geçen gün biraz daha fazla borç batağının içine sokuyor. Bu nedenle maliyetler artıyor, çiftçi üretim yapamaz, esnaf satamaz duruma geliyor. Meslektaşlarımız işyerlerini kapatıyorlar, kapatmaya da devam ediyorlar. Şantiyeler işlerini durduruyorlar, şantiyelerde çalışan arkadaşlarımız da işsiz kalıyorlar. Buna rağmen inşaat mühendisliği bölüm ve programlarının kontenjanları her yıl biraz daha artıyor. Her yıl aramıza 10 binden fazla diplomalı yeni işsiz meslektaşlarımız katılıyor. Açıkçası meslektaşlarımız her geçen gün biraz daha fazla işsizliğe ve açlığa mahkûm ediliyorlar. Üç imzayla yeni bir üniversite, yeni bir inşaat mühendisliği bölüm ve programı açılabilir. Bu yıl inşaat mühendisliği için belirlenmiş olan 12 bin 344 kontenjanın bölüm ve programlarının ne yazık ki 5 bini boş kalıyor. Anlaşıyor ki, YÖK bu alanı düzenleyemediği için, yaşamın kendi kuralları bu alana düzenlemeye başlıyor. Dolayısıyla 5 bin insanın inşaat mühendisliği bölüm ve programlarına kayıt yaptırmaması, aynı zamanda mesleğimizin giderek değersizleşmiş olduğunu da ortaya koyuyor.

Bugün enflasyondan işsizliğe, yoksulluktan ekonomik durgunluğa kadar hayatımızı karartan bir ekonomik krizle karşı karşıyayız. Üstelik hukuk ve adalette yaşanan sorunlar nedeniyle, kredi bulma ve alma değerimiz de giderek düşüyor. Adalet dedim de, basına yansıdı hepiniz bilirsiniz, bize adalet vermesi, adalet dağıtması gereken ülkemizdeki 77 hukuk fakültesinin 19'unun dekanı ne yazık ki hukukçu değil. Endüstri mühendisidir, ilahiyatçıdır. Bu çerçevede bir toplantıda demiştim ki, eğer böyle bir düzen varsa, hukuk fakültelerinin dekanları hukukçu değilse, ben de rahatlıkla baro başkanı olabilirim değerli meslektaşlarım.

Kanun hükmündeki kararname tartışılıyor, olağanüstü hal yasası sıkça tartışılmaya başlanıyor. Kararnemelerle yönetilen bir ülke haline geldik. Yasama yürütme ve yargı arasında olması gereken ayrılık ve bağımsızlık ne yazık ki ortadan kalkmış durumda. Demokratik parlamenter sistem artık yok, kurumlar ve kurullar ülkesi olmaktan uzaklaştık. Mutlak siyasi güç tek kişide toplandı. Üniversitelerde bilimsel özerklik ve özgürlük ortadan kalkmış durumda. Seçimler baskı ve tehditler altında yapılıyor. İstanbul Belediye Başkanlığı seçimleri göz göre göre haksız ve hukuksuz bir şekilde iptal ediliyor. Demokrasi ve halk iradesi yok sayılıyor. Oysa yerel yönetimler demokrasinin önemli araçlarıdır. Demokrasinin halka en yakın halkasıdır. Seçilen belediye başkanları görevlerinden alınıyorlar. Diyarbakır, Van ve Mardin belediye başkanlıklarına kayyum atanıyor. Büyük bir haksızlık yapıp, demokrasi bir kez daha ülkemizde ayaklar altına alınıyor.

Ayrıca iptal edilen İstanbul Belediye Başkanlığı seçimleri kazanılamayınca, İstanbul'un rantına el koymaya çalışılıyor. İstanbul Boğazına kayyum atanmaya çalışılıyor. Ülke topraklarının inşaat sektörünün birer arazisi olduğu sevdasından bir türlü uzak durulamıyor. İmar barışı uygulamaları bu anlayışa uygun olarak geliştiriliyor. Marmara Denizinde geçtiğimiz günlerde biliyorsunuz 26 Eylül tarihinde 5,8 büyüklüğünde bir deprem oldu. Bu deprem sanki 1999 depremini yaşamamışız gibi, 1992 Erzincan depremini yaşamamışız gibi, 1995 Dinar, 1998 Adana depremini, 2003 Bingöl depremini, 2011 Van depremini yaşamamışız gibi depremi yeniden ülkemizin gündemine getirdi. Ülkemizin gündemine getirmiş olmakla kalmadı, 5,8 büyüklüğündeki bu deprem oldukça fazla yapıda hasar oluşturuldu. Anlaşıldı ki, bu depremin ortaya çıkarmış olduğu hasarlar değil, yapılarımızın önemlice bir kısmının 1999 depreminden

bu yana 20 yıl geçmiş olmasına rağmen, gerçekten de meslek odalarımız, Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, İstanbul Belediyesi dahil olmak üzere teorik düzeyde çalışmalar yapılmış olmasına rağmen, AFAD 2012 yılında deprem strateji planlama strateji ve eylem planı ortaya koymuş olmasına rağmen, ne yazık ki uygulamaya dönük herhangi bir adım atılmadığı da 5,8'lik depremle gündeme geldi. Her zaman olduğu gibi depremi bir kez daha yeniden hatırlamış olduk.

Komşumuz Suriye'de emperyalist güçlerin bugün işgali var. Trump diyor ki, sizin sınırlarınızdan çekiliyoruz, Suriye'de de Irak'taki petroleri kontrol altına almaya çalışacağız. İşte 1914-1918 yılları arasında ülkemizin de topraklarını işgal eden emperyal anlayışlar bir kez daha ülkemizin güney tarafında ortaya çıkıyor. Dolayısıyla cumhuriyetin ortaya koymuş olduğu bir anlayış var, yurttan barış dünyada barış ilkesi ne yazık ki burnumuzun dibinde bir kez daha ihlal edilmiş oluyor, ortadan kaldırılmış oluyor.

Değerli meslektaşlarım, bugün bazı arkadaşlarımızın, fazla olarak ifade ettikleri bu gündem maddelerini nasıl tartışacağız, nasıl yetiştireceğiz çerçevesinde serzenişleri oldu. Gelmiş olduğumuz nokta itibarıyla İnşaat Mühendisleri Odası ve bizim gibi diğer meslek odaları gerçekten ciddi problemler yaşamaya başladı. Özellikle var olan odalarımızın söylediklerini kendi politikasına uygun görmedikleri için, son derece sınırlı olan yasal düzenlemelerini giderek gerek yasal düzeyde, gerekse yönetmeliksel düzeyde ortadan kaldırdı, daha da kaldırılacağı anlaşılıyor.

Bu noktada İnşaat Mühendisleri Odası 45 ve 46'ncı dönemde bir dizi farklı konularda, örgütlenme konumuz dahil olmak üzere, yapı denetim konusu olmak üzere, ulaştırma konusu olmak üzere, inşaat yönetimi konusu olmak üzere, tarihi yapılarımızın güçlendirilmesi geleceğe devredilmesi konusu olmak üzere mesleğimizle ilgili birçok konuda çalıştaylar düzenledi. Denildi ki, yapmış olduğumuz bu çalıştaylar sonucunda ortaya çıkan sonuçları meslektaşlarımızın önüne getirmiş olacağız. Bu çerçevede bu gündem maddeleri hazırlandı. Bize göre, yönetim kurulumuza göre çok ağır bir gündem değil, arkadaşlarımızın tabii söylemleriyle ilgili bir tasarrufta bulunmak istemeyiz. Sözlerimin başında ifade ettim ki, bu kurul danışma kurulu yönlendirici bir kuruldur, her gündem maddesiyle ilgili birkaç cümle söylemiş olmaları bizim için yeterlidir. Biz oradan gerekli sonuçları çıkarabiliriz.

Bu noktada değerli arkadaşlarım, eğitim konusu dedik, inşaat mühendisliği eğitimi yerlerde sürünüyor, biraz önce ifade ettim. YÖK'le görüştük, 242 binle inşaat mühendisliği bölüm ve programlarına öğrenci alınmaz dedik, ama 300 bininci sırada olan öğrencinin kaydı inşaat mühendisliği bölümlerine yapıldı. 198 puanla 220 puanla inşaat mühendisliği bölüm ve programlarına öğrenci alınmamalı dedik. Çünkü bu meslek can ve mal güvenliğiyle uğraşan, can ve mal güvenliğiyle ilgili hizmet üreten bir meslektir dedik, ne yazık ki 1,8 ortalama puanla inşaat mühendisliği bölüm ve programlarını girildi.

İşte değerli meslektaşlarım, eğer inşaat mühendisliği bölüm ve programlarına 1,8 puanla giriyorsanız, inşaat mühendisliği hizmet alanını da düzenleyecek meslek odalarının elinden tüm yasaları ve tüm yetkileri alıyorsanız, topraklarının büyük bir kısmı deprem tehlikesi ve riski altında olan bu ülkenin konut stokunu yapı stokunu depreme hazırlama şansınız yoktur. İşte bu toplantımız bu çerçevede de önemlidir. Dolayısıyla inşaat mühendisliği eğitimi güvenli yapı, güvenli kentler ve deprem konusu gündemini bu çerçevede bir kez daha gündeme getirdik. Arkadaşlarımız da düşüncelerini ifade etsinler.

Yine ekonomik kriz, arkadaşlarımız işyerlerini kapattılar, şantiyeleri kapandı işsiz kaldılar. Biraz önce ifade ettiğim gibi, staj yapacak öğrenci arkadaşlarımız staj yapacak işyerleri bile bulamıyorlar. Oda ve şubelerimiz arasında sağlıklı bir ilişkinin olmadığını, en azından oda şube ve üye arasında sağlıklı bir ilişkinin olmadığını, elinizdeki dokümanlardan görebilirsiniz. 2019'un 10'ncü ayı sonu itibarıyla İstanbul İzmir Ankara şubelerimiz başta olmak üzere aidat ödeme oranı yüzde 10 mertebelerinde.

Değerli arkadaşlarım, üyelerimizin yüzde 90'ı aidat ödemiyoorsa, burada bir aidiyet sorununun da olduğunu sorgulamak gerek. Ayrıca odamızın belge uygulamaları dahil olmak üzere diğer gelir kaynaklarının ortadan kaldırılmış olması nedeniyle oturması gereken tek alan olan aidatların en azından yüzde 70'ler yüzde 80'ler oranında olmasıdır. Aksi halde gelmiş oldu-

ğumuz nokta itibarıyla birçok şubemiz çalıştırmış oldukları personelin şu an ücretlerini bile ödeyemez duruma gelmişlerdir. Biz şubelerimizle birlikte çok sık yapmış olduğumuz toplantılarda önemli kararlar aldık ve bugünleri gördük. Almış olduğumuz o kararlarla bu süreyi birazcık uzatmaya çalışıyoruz. Bugün yapmaya çalıştığımız da odur. Eğer Türkiye ekonomisi böyle giderse, üye şube, şube oda ilişkisi bugünkü gibi devam ederse, inanın şubelerimizin ve odamızın kapısına kilit vurmaya gibi bir durumla karşı karşıya kalabiliriz. Bu çerçevede mutlaka ve mutlaka odamızın en temel öğeleri olan üyelerimizle ciddi bağlar kurarak, onları yeniden aidiyet duygusu yaratmak noktasında arkadaşlarımızın da buradan görüşlerini ifade etmelerine ihtiyacımız var.

Yine değerli meslektaşlarım, yıllardır tartışılan 2000'li yıllarda İnşaat Mühendisleri Odasını çok meşgul eden, temsilciliklerimizin şube yapılması çerçevesinde önümüze gelen ve getirilen bir durum var. Açık ki, bir temsilciliğin şube olmasını istemek demokratik bir tasarruftur, demokratik bir anlayıştır, buna diyeceğimiz yoktur. Fakat yapılması gereken şudur: Hangi güce ulaşmış olan temsilciliklerin şube yapılmasıyla ilgili elimizde İnşaat Mühendisleri Odasının önünde sağlıklı ve bizleri yönlendirebilecek bir kriterler yoktur. İşte biz geçmişten bu yana yapılmış olan çalışmaları da, çalıştaylarımızda ortaya çıkan sonuçları da dikkate alarak yönetim kurulu olarak bir çalışma hazırladık, sizlere gönderdik. Söz konusu olan sadece üye sayısı değildir, aynı zamanda şube olmak isteyen, şube olma noktasına gelen temsilciliklerimizin de kendilerini "biz şube olma noktasına geldik" dedirtebilmeleri gerekir. Hazırlamış olduğumuz bu taslak, sanıyorum ki böylesi bir anlayıştan çıkmıştır. Bu anlayışı her anlamda oda genel kurullarını meşgul etmemek, çeşitli toplantılarda gündeme getirmemek, bu noktada kurallı olmak, yönetilebilir ve kendisini yönetebilir bir temsilciliğin şube olmasını sağlamak çerçevesinde de kuralların oluşturulması gerektiğini ifade ettik bu gündemde ve sizlere göndermiş olduğumuz o açıklamayla. Ben detayına girmeyeceğim.

Yine 2000'li yıllarda odamıza hâkim olan bir anlayış vardı, il odacılığı anlayışı vardı. Değerli meslektaşlarım, bu il odacılığı anlayışı elbette ki doğru değildi. Bugün de İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu böyle bir anlayışta değildir, böyle bir anlayışı da doğru bulmuyor. Fakat her ilde bir şube kurma anlayışı olması nedeniyle, şube olan illerimizin son derece yakınında bulunan temsilciliklerin ilgili şubelere bağlanması bile düşünülmemiştir. Bugün gelmiş olduğumuz noktada çalışmalarından son derece memnunuz, hiçbir problemimiz yoktur. Ayrıca şube olmuş olma noktasına gelmiş, şube olan şubelerimizin, temsilcilikten şube olan şubelerimizin tekrar geriye döndürülmesi gibi de bir düşüncemiz yoktur. O şubelerimiz de, üye sayısı son derece az olan o şubelerimiz de son derece iyi çalışıyorlar.

Arkadaşlar, bir taraftan taslağımızda 1500 üye sayısını önerirken, bir taraftan da 400 üyeye bir şubenin devam etmesini düşünmek bir çelişkidir. Bu noktada da dedik ki, evet il odacılığına karşıyız, gerçekten bir temsilciliğin şube olma, kendini yönetebilme, yönetilebilir olma noktasına gelmesi gerekir. Ama çevresinde bulunan temsilciliklerle de takviye edilerek, mademki il odacılığına da karşıyız, o şubelerin de büyütülmesi gerekir. Gündemimizdeki bir madde de, temsilciliklerle şube ilişkisi, coğrafi durumun dikkate alınması, mesafelerin dikkate alınması ve benzeri kriterlerin önümüze konulmuş olmasının nedenlerinden birisi de budur.

İTB, SİM ve mesleki deneyimle ilgili genel sorunlar, bu sorunlarla her zaman karşılaşılıyor. Sağ olsun bir kurulumuz var, bu kurulumuz da son derece iyi çalışmalar yapıyor. Yapmış oldukları çalışmalarla bizi takviye etmeye, bizi düşündürtmeye, yeni kararlar almaya veyahut alınmış olan var olan kararları yeniden gözden geçirmeyi sağlıyorlar. Yine inşaat mühendisliği eğitimi şubelerimizde yapacağımız kurs ve eğitimlerle ilgili bir kurulumuz var, onlar da son derece iyi çalışmalar yapıyorlar. Dün burada Murat Gökdemir anısına yapmış olduğumuz bir anma toplantısı vardı, Su ve Enerji Kurulumuzun yapmış olduğu çalışmalarla, ülkemizin su ve enerji sorunlarına yönelik olarak bizi yönlendirmesi var. İşte bu konuları bir kez daha görüşmek, yönetim kurulumuza bu kürsüden sunacağınız görüşlerle katkı vermenize ihtiyacımız var.

Bir kez daha söz almamak açısından Sayın Başkan, getirmiş olduğumuz gündemlerimizle ilgili ne demek istediğimizi, hangi amaçla bu gündem maddelerini yazmış olduğumuzu açıklamaya çalıştım. Ama bir temel sorun daha var onu da söylemeden geçme şansım yok. Her zaman

ifade ettiğimiz 3458 sayılı yasa mutlaka değiştirilmelidir. Ama bu noktada da sıkıntılarımız var. İnşaat Mühendisleri Odasının dışındaki bazı odalarımız açısından sıkıntılarımız var. Örneğin, biz 99 depreminden sonra, sanıyorum 2006 yılından sonra proje denetimlerinin meslek odaları tarafından yapılmasının doğru olmadığı noktasında bir karar almıştı. Fakat bu şu anlama gelmiyordu. Odalarımıza gelen projelerin odalarımız tarafından geri çevrilmesi anlamına gelmiyordu. Bugün de aynı anlama gelmez. Elbette ki odamıza gelen projelerimize, eğer projeye bakma noktasında görevli bir meslektaşımız varsa bakacaktır, inceleyecektir. Çünkü kamu yararı doğrultusunda hizmet üreten bir meslek odasıyız. Fakat İnşaat Mühendisleri Odası gelirini ve geleceğini bir taraftan çağdaş bilimsel ve teknik gelişmeler üzerine oturtuyorken, dünyada eşi ve benzeri olmayan meslek odalarının denetim yapması noktasını uzun süre sürdüremez ve bu çerçevede olamaz. Bu yanıyla da itiraf edeyim ki, Elektrik Mühendisleri Odası, Makine Mühendisleri Odası ve Mimarlar Odası halen mesleki denetimden anladıkları, sadece bizim anladığımız ve ortaya koymuş olduğumuz düşünceler değil, içerik denetimi çerçevesindedir.

Oysa değerli arkadaşlarım, külahımızı önümüze koyup düşünmemiz gerekir. Bugünkü Deprem Yönetmeliğini dikkate alırsak veyahut geçmişteki 1975 Deprem Yönetmeliğini, 1998 Deprem Yönetmeliğini, 2007 Deprem Yönetmeliğini dikkate alırsak, bizim görevlendirmiş olduğumuz, projelerimize bakmalarını ve denetlemelerini istediğimiz odamızda kaç meslektaşımız var? Bu yanıyla İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi 99 depreminden sonra yanlış hatırlamıyorsa açılmış olan, yani denetimi İnşaat Mühendisleri Odasından geçtiği için kusurlu ve suçlu görülen 12 davayla karşı karşıya kaldı. Çünkü mademki siz bu projeleri denetlediniz, o zaman bu projede bilim teknik ve Deprem Yönetmeliği çerçevesinde denetlenmemiş olan bir projedir noktasında bilirkişinin ortaya koymuş olduğu hükümler açısından sorgulandı. Sıyrıncaya kadar o davalardan beraat ettik, fakat sıkıntı yaşadık.

İşte bir kez daha odalarımız hem böylesi bir durumla karşılaşmamak, hem de artık dünyada çağdaş ülkelerde olduğu gibi, projelerin meslek odalarından denetlenmesi değil, meslektaşlarımızın denetlenmesi çerçevesinde. Yani bugüne kadar İnşaat Mühendisleri Odasının ortaya koymuş olduğu sistemin yetkinlik, ahlaki yeterlilik ve etik bir anlayış çerçevesinde mesleki donanımının belgelendirilen meslek insanları tarafından yapılması, İnşaat Mühendisleri Odasının bugüne kadar hâkim görüşüdür. Biz de 46. Dönem Yönetim Kurulu olarak böyle düşünüyoruz. Fakat birçok meslektaşımız, birçok odamız bu noktada tereddüt geçiriyor, sürekli olarak yazılar yazıyor.

Ayrıca son bir madde olarak da, asgari ücretlerin Resmi Gazetede ilan edilip edilmemesiyle ilgili de bazı meslektaşlarımızın, bazı şubelerimizin ilan edilsin çerçevesinde düşünceleri var. Bazı şubelerimizin bu noktada çekinceleri var. Biz de bu konunun bir kez daha tartışılmasını uygun gördük. Tüm şubelerimize buraya gelmeden önce bir yazı yazdık. Değerli meslektaşlarım, 26 şubemizden 11'i yayınlanmalıdır diye görüş verdi, 3 şubemizden hayır yayınlanmasın diye görüş verdi, 12 şubemiz de bu noktada görüş bildirmedik.

Dikkatlerinize sunuyorum, umuyorum ki ülkemizin son derece sorunlu bir döneminde mesleğimizin ve meslektaşlarımızın son derece sorunlu ve sıkıntılı bir döneminde bu danışma kurulu toplantımızı yapıyoruz. Siz değerli Danışma Kurulu üyelerimizin yönlendirmeleriyle bilgiye bilime tekniğe ahlaka mesleğimizin gelişmesine dayalı görüşlerinize, İnşaat Mühendisleri Odası 46.Dönem Yönetim Kurulunun önüne yeni düşünceler koyacağınıza inanıyorum.

Tümünüzü saygıyla sevgiyle selamlıyorum.

### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin 3. Danışma Kurulu Toplantısı Kapanış Konuşması**

Sevgili meslektaşlarım, bir kez sağ olun. İnanın her söz alan arkadaşımızı dikkatle dinledik. Sadece kürsüden ifade etmiş oldukları sözler değil, ifade etmiş olduklarıyla ilgili olarak da beynimizde birtakım çağrışımlar yapmaya çalıştık. Bu yanıyla çok yararlı bir danışma kurulu toplantısı olduğunu düşünüyorum. Katkı sunan tüm arkadaşlarıma teşekkür ediyorum. Zaten böylesi bir anlayış da İnşaat Mühendisleri Odasına yakışır. Üstelik TMMOB temsilcimiz, TMMOB Yönetim Kurulu üyesi arkadaşımız da sağ olsun, benim gibi sabahtan buyana not aldı.

Umarım bir araya gelip o notları karşılaştırır, tartışırız, konuşuruz, iyi olur.

Arkadaşlar, konuşmaktan zarar gelmez, konuşmamaktan zarar gelir. Ama neyi konuşmak gerektiğini bilerek konuşmak daha iyidir, üstelik zaman kaybını önler. Yapmış olduğumuz gündem maddelerinin fazla olduğunu ifade etti bazı arkadaşlar. Neden öyle sıraladık, amacımız neydi, nereye vardırılmak istedik? Yönetim kurulunda bu konuları oldukça fazla tartıştık. Fakat birtakım şeyler son derece açık olmasına rağmen, birtakım şeyleri iyi anlatmış olduğumuzu düşünmemize rağmen yine de kusuru kendimize yükleyelim. Sorun yok.

Diyarbakır Şube Başkanı burada. İfade ettikleri doğruydu. Bizim yazmış olduğumuz koşulları bırakalım şube olmayı düşünen temsilciliklerin sağlanmasını, var olan şubelerin sağlama şansı bile yok. Mart ayının sonunda Genel Kurulumuzu yapacağız. Şubelerimiz, kendilerine bağlı temsilciliklerin bazılarının şube olmasıyla ilgili talepte bulunuyorlar. Mesela geçen 45. dönemin sonunda yanlış hatırlamıyorsam 5 temsilciliğimizin şube olmasıyla ilgili şubelerimizden talep gelmişti. Bizim yasamız var, yasamız şubeler açılabilir diyor, yönetmeliğimiz var, yönetmeliklerimizde şubeler açılabilir diyor. Hayır, biz şubeler açılmaz mı diyeceğiz? Böyle bir şansımız yok ki, ayrıca doğru da değil. Temsilciliklerin bazılarının şube olmasıyla ilgili talepler her zaman gelir. Gelmiştir de. Bu konu yıllardır tartışılıyor. 2000'li 2002 li yıllarda her ilin şube yapılmasıyla ilgili taleplerin kapandığı sanılmasın, kapanmadı. Kapanmazda. Demokratik teamüller çerçevesinde var olan sorunu tartışmak lazım. Korkmamak lazım. Çünkü bir şeyin kapatılabilmesi için o talebin kurallara bağlanmış olması lazım. Veya o sorunun ortadan kalkması lazım. Doğru ve uygulanabilir bir talebi sayısal çoğunluğa bağlı olarak önleyemezsiniz ve önünü kesemezsiniz.

Arkadaşlarımızın bir kısmı ifade etti. Örgütün önünde duran bazı sorunlar burada konuşulmasa da kapı arkalarında bazı şeylerin konuşulmasını engelleyemezsiniz. Bu kürsüden birkaç kez ifade etmiştim, bir kez daha ifade edeyim. Orta ikinci sınıfta yakılacak adlı kitabı okuyordum, sonradan filmi de yapıldı. Ağabeyim geldi kitabı elimden aldı "bunu okuma" dedi. Ben o kitabı buldum okudum. Yok böyle bir şey. İnşaat Mühendisleri Odası olarak, yöneticiler olarak, kişi olarak her türlü yasaklara karşı olan insanlarız. Özgürlükten, demokrasiden, ilerlemeden, gelişmeden, herkesin kendisini, her kimliğin kendisini rahatlıkla ifade etmesinden yana olan insanlarız. Kürsü özgürlüğüne inanan insanlarız. Bir kez bu insan olmamızın gereğidir. Bu kürsüyü, bu mikrofonu belli ölçüler içerisinde, hoşgörü içerisinde, niyet okumadan kullanmak gerekir. Acaba ne söylüyor? Diye düşünmek lazım. Bu anlamda sıkıntımız var. Türkiye politik zemininde de konuşulanları dinlememek, niyet okumak gibi bir durum var. Niyet okunarak özgürlükler budanıyor. Kimse kimseyi dinlemiyor. Oysa bizim farklı düşünceleri taşıyan insanlar olarak sakinlikle birbirimizi dinlememiz gerekiyor. Arkadaşlar anlaşabileceğimiz, reddetmeyeceğimiz o kadar çok şeyler var ki. Bu yanıyla birbirimizi baştan önyargıyla reddetmek yerine, yok saymak yerine nasıl yararlanabilirim bu arkadaşımızın söylediklerinden, hangi çıkarımları yapabilirim noktasına odaklanırsak eğer, inanın bundan hem biz kazanırız, hem örgütümüz kazanır. Ülkemizin politik zeminin de kavga edenlere de örnek oluruz.

45 ve 46. dönemin yöneticileri olarak hep böyle baktık. Şunu da sürekli olarak ifade ettik. Dedik ki, demokrasinin ve tartışmaların olduğu yerlerde farklı düşünceler her zaman olur. Olsun da. Bu farklılıklar Genel Kurullarımıza da yansıyor, yansiyacaktır da. Doğru yansiyabilir yanlış yansiyabilir. Fakat bizlerin ulaştığımız olduğu olgunluk, genel kurul bittikten sonra farklılıkları orada bırakıp çıkmaktır. Biz 46. dönem yönetim kurulu olarak bunu yaptık. Her arkadaşımıza eşit mesafede, her arkadaşımıza sevgiyle yaklaştık. Belki hatalarımızı yanlışlıklarımız da olmuştur. Ama hatalarımızı, yanlışlıklarımızı bilinçli olarak kurgulamadık? Yaptıklarımız, yapmak istediklerimiz bizim programımız içinde yer alan konulardı. Yaptıklarımız uzun bir birikimin sonucuydu.

Şimdi genel kurul süreçlerine giriyoruz. Geçtiğimiz dönem içerisinde, sadece 46. dönemde değil, 45'nci dönemden bu yana gidişimizin iyi olmadığını sürekli olarak söyledik. Şube başkanları toplantılarında, danışma kurulu toplantılarında, yönetim kurulu toplantılarında ve çeşitli platformlarda şube yöneticilerimizle bir araya geldiğimiz her durumda, ekonomik olarak gidişimizin iyi olmadığını ifade ettik. Bu kurumlar önemli kurumlardır, mesleğimizin yok

edilmesi çerçevesinde bir yerlere sürüklenmesine müsaade edemeyiz. Kararlar alıp şubelere ilettik. Bir planınızın olması lazım. Çünkü bir planınız yoksa bir stratejiniz, bir stratejin yoksa o stratejiyi hayata geçirecek olan bir eylem planınız da yoktur. Ama sağ olsunlar kimi şubelerimiz bu konuştuklarımızı hayata geçirdi yaptı. Gelmiş olduğumuz nokta itibarıyla şu an kısmen rahat bir durumdayız. Kimi şubelerimiz de "ben şunu yaparsam acaba ne derler?" anlayışıyla davranıp kendilerini daha fazla riske soktular. Oysa zamanında risk olmayan, risk gibi görünmeyen fakat kendilerinin risk olarak gördükleri kararları almış olsalardı, inanın bugün gelmiş olduğumuz noktadan çok daha iyi yerlerde olabilirdik, birincisi bu.

İkincisi, şube ve temsilciliklerle ilgili olarak konuştuğumuz konuları yazıya dökerken, İnşaat Mühendisleri Odasında bugüne kadar yapılan tartışmaları, yazılı ve yazılı olmayan bilgileri toplayarak bir değerlendirme yaptık. Yaptığımız çalışma bugüne kadar yapılmış olan en derli toplu bir çalışmadır diye düşünüyoruz. Biz, şube olması düşünülen temsilciliklerin 1500 üyesi olması gerekir dedik, siz 2 bin diyebilirsiniz? Biz 1500 üye dedik, siz 1000 üye diyebilirsiniz, 800 diyebilirsiniz, 600 diyebilirsiniz, bu öneriler tartışmaya açık olan önerilerdir. Yine biz %50 oranında aidatların ödenmesi gerekir dedik siz başka öneriler getirin. Mevcut şartlar çerçevesinde, şubelerin önemlice bir kısmı merkeze olan taahhütlerini yerine getirememiştir. Şunun anlaşılacak neyi var Allah aşkına? Ayrıca en önemlisi de öncelikle kendi kendisine yetecek ve hizmet üretecek olan çalışanların ücretlerini karşılayabilecek şartları sağlamalıydılar dedik.

Tabii burasının bir genel kurul olmadığını bilerek bunları söylüyorum. Bazı arkadaşlar sanki burası bir genel kurulmuş gibi konuştular. Tabii ki başımızın üstünde yeriniz var, her zaman söyleyebilirsiniz, eleştirebilirsiniz, ama bu platformlarda daha çok aranması gereken önerilerdir. Yanlış veya eksik bulunan önerileriniz olabilir. Öneride bulunmadan sadece eleştirmenin odamıza bir yararı yoktur. Yine de canınız sağ olsun, bir problem yok.

Bakın ne demişiz. Elbette ki temsilciliklerimizin şube yapılması talepleri demokratik bir hak olarak görülebilir. Bu yasamızda var, yönetmeliklerimizde var. Biz hayır böyle bir şey yok mu diyeceğiz? Fakat varlığını sürdürmeyecek yeni şubelerin yaratılması daha güçlü bir örgütün ortaya çıkmasını sağlamaz. Sorun, sadece temsilciliklerin şube yapılmasıyla ilgili bir sorun değildir. Bu nedenle, sağlıklı ve kapsamlı bir inceleme yapılmadan, il temsilciliklerinin şube yapılması düşüncesini yeterli görerek karar vermek sağlıklı bir sonuç doğurmaz. Bu teze uygun gerekçeler yaratılarak yeni şubelerin açılmak istenmesi doğru değildir. Yine temsilcilik olan bazı illerin şube yapılmasını, il odacılığına gidecek bir yol olarak görüp tartışmaktan kaçınmak da uygun ve sürdürülebilir değildir. Önemli olan, nesnel durumlara uygun şubelerle birlikte daha güçlü ve örgütlü bir İnşaat Mühendisleri Odasının yaratılması doğrultusunda çalışmaların yapılmasıdır. Bu konu daha açık bir şekilde nasıl anlatılır ki? Yüzde 9'larda, yüzde 10'larda aidat ödemesi olan bir çok şubemiz varken, şube olma kriterlerinden birisinin %50 aidat ödenmesi konusu olması gerekenin bir ifadesidir. Bu oran mevcut şubelerimiz açısından da ciddi bir sorundur. Bunu söylerken aynı zamanda şunu söylemeye çalıştık yönetim kurulu olarak.

Değerli meslektaşlarım, İnşaat Mühendisleri Odasının ve şubelerinin artık üye aidatlarına bağlı kalmalarının dışında farklı bir yol bulması kolay değildir. Artık üyelere aidiyet hissi oluşturmaktan başka bir yol yoktur. Bu da nedir? Üyelerin üye olmuş oldukları kuruma aidatlarını ödemeleridir. Bu yeni temsilciliklerin şubeye dönüştürülmesinde aranacak bir kriter olduğu gibi, aynı zamanda var olan şubelerimizin de üyelerimizle kuracakları ilişkilerle, aidat ödeme oranlarını çok daha yukarıya çekmelidirler. Üyelerinin sadece %10-13 ünün ödeme yaptığı bir örgütün örgüt olma şansı yoktur. Bu oranın en az %70 lere çıkarılması gerekir.

Bir arkadaşımız söyledi, birazcık radikal düşünmek lazım. Hakkı Çelebi burada. 1986-91 yıllarında İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi de ekonomik olarak zor durumdaydı. Biz, birlikçilik yaparak hiçbir ücret almaksızın İstanbul Şubesini ayakta tutmaya çalışıyorduk. O zamanki koşullar farklıydı. Üye sayısı ve giderler daha azdı. Meslekte 40 yılını doldurmuş üyelerden ödenti almak da çözüm olmaz. Sürekliliği olan çözümlere ihtiyaç var. Öyle bağışlarla, bazı şubelerimizin yapmış oldukları gibi proje denetimleriyle, palyatif önlemlerle bu örgütün ayakta kalmasını ve etkili çalışmalar yapma şansı yoktur. Bunları söylerken yapılan çalışma-

ları küçümsüyor değiliz. Temel konu, 120 bin üyenin %70 nin ödemek zorunda oldukları yıllık ödentilerinin alınması planlanmalıdır. Merkez olarak ne yapmak gerekiyorsa yaparız.

İcraya vermek. . . Arkadaşlar, biz kimsenin icraya verilmesini istemeyiz ki. İstifa edip gidiyorlar. İstifa edip gidecek olan senin üye değil zaten. 120 bin üyemiz olmaz da, 100 bin üye olur. Haklarını arayan ve hesap soran bir üye topluluğu ile karşı karşıya olursunuz. Güçlü şubeler ve güçlü merkez olur. Merkezin bir geliri de yok. Bazı şubelerimiz şimdi personellerinin ücretlerini ödeyemedikleri için para gönderin diyor. Arkadaşlar, merkezin geliri şubelerimizin gelirlerinden alınan yüzde 20 ölçüsündeki paylardır. Bugün biz buradayız, yarın başka arkadaşlarımız olacak. Sizden gelir gelmezse, biz nereden alacağız parayı? Zamanında önlem almayan, bunu yaparsam bana ne derler anlayışıyla bakan arkadaşlar, bugün daha sıkıntılı bir duruma düştüler; hem kendilerini üzdüler, hem de bizi üzdüler.

İnşaat Mühendisleri Odası'nın 240 mertebesinde personeli var. 240 personelden durumları en uygun olan, hatta onlara iş bulma imkânları da yaratılarak bazılarının ayrılmaları sağlanabilir. Örneğin 40 arkadaşımızın ayrılması, 200 arkadaşımızın çalışmasını sürdürmesine katkı sağlayacaksa bundan da çekinmemek gerekir. İnşaat Mühendisleri Odasının şubelerinde veya merkezinde çalışan arkadaşımızın, sadece paramız yoktur anlayışıyla işten çıkarılması düşüncesinde olmadık. Zaten yaptıklarımız da ortada. Fakat yönetici olmak bazı riskleri göze almayı gerektirir. Yapılması gereken, fırtınalı denizde gemisini kayalarda parçalatmadan limana çıkarmaktır.

Söylendi, üstelik çok söylendi. Bazı arkadaşım dosyasına koymuş olduğumuz haritaya baksa, hangi temsilciliğin hangi şubelere ne kadar mesafede olduğunu görürdü. Ama biz şu temsilciliği şuradan alacağız buraya bağlayacağız demedik. Samsun Şube başkanımız Sayın Öncü ifade etti. Samsun Şubemize bağlı olan Yozgat Temsilciliğimizin Ankara Şubesine bağlanması için biz, Ankara Şubemizin yöneticileriyle bir buçuk sene tartıştık. Sayın Öncü diyor ki gidip gelemezsiniz. Gidip gelemediğimiz yer bizim değil. Ankara Şubesi yöneticilerimiz de diyor ki, biz doğru bulmuyoruz. Doğru bulunmayan da bir türlü anlayamadık. Bir komisyon kurarak uzun süre konu üzerinde çalıştık. Temsilciliklerin bağlı oldukları şubelere olan uzaklığı, şubeyle olan ilişkileri, temsilciliğin üye sayıları, üye sayısı az olan şubelerin üye sayısının artırılması ve bir çok konu tartışıldı.

Bazı temsilcilikleri bazı şubelerimizden alıp, başka şubelerimize bağlayacağız demişiz yazımızda. Nesnel duruma bakmak gerekir. Yani öznel niyetlerimizle bir karar veremeyiz. Başka bir şey söyleyeyim, bugünkü ekonomik koşullar yeni bir şube açılmasına engeldir. Fakat bu gelecekte değişmez anlamına gelmez. Şunu da yapmaya çalıştık. 400 üyesi olan şubemiz varken, 1500 üyesi olan bir temsilciliğin şube olmaması bir çelişki gibi görülebilir. Bu konu her zaman sağlıklı bir tartışmaya açıktır.

Peki, proje denetimi. Arkadaşlar dünyada böyle bir şey yok artık. Biz sürekli olarak çağdaş dünyaya eklenmek istediğimizin altını çiziyoruz. Bilimsel ve teknik gelişmeleri çok önemseyeceğimizi söylüyoruz. Birçok mesleğin gelecekte yok olacağını tahmin ederek robotların bizim işimizi yapacağını düşünüyoruz. İnşaat Mühendisleri Odasının geleceğini bilimsel ve teknolojik gelişmelerin etkileyeceğinin de farkındayız. Fakat proje denetiminden yana oluyoruz. Bu olmaz. Farklı bir dünyaya doğru gidiş var. Böylesi bir gelişimi bilimsel ve teknolojik gelişmeleri düşünmeden İnşaat Mühendisleri Odasının geleceğini planlamak mümkün değildir. Meslek Odası üyeleriyle rekabet edemez, etmemelidir.

Bu noktada Zeki ve Hakkı arkadaşımızın dediği gibi, mesleğimizi ilgilendiren bir meslek yasının olması gerekiyor. Ama biz biliyoruz ki, birçok odamız halen ortak mesleki denetim uygulaması yapalım diye durmadan önerilerde bulunuyorlar. Bizim düşüncemiz mesleki yetkinliği belgelendirilmiş meslektaşlarımızın denetim işini yapmalarıdır. Mesleki yetkinlik temelinde bir yasal düzenlemenin yapılması gerekiyor. Bu düzenlemeği yapabilirsek, İnşaat Mühendisleri Odasının herhangi bir ekonomik sorunu da olmaz. Daha örgütlü ve daha güçlü bir oda olarak geleceğe doğru yol alırız.

Bu nedenle de 3458 sayılı Yasanın mutlaka değiştirilmesi gerekiyor. Yapı Denetim Yasasının da mutlaka değişmesi gerekiyor. Arkadaşlar, yapı denetim kuruluşlarında denetleyebilir yeterli-

likte mühendis yoksa, ister elektronik sistem olsun, isterse başka bir sistem olsun. Dolayısıyla biz bunu Bakanlıkla yapmış olduğumuz çalışmalarda da, YÖK'le yapmış olduğumuz görüşmelerde de, İnşaat Mühendisliği Eğitim Kurulunda ve diğer kurullarımızda yapmış olduğumuz çalışmalarda da sürekli olarak dile getirdik.

Peki, kıdem tazminatı fonu. Sayın Nevzat Ersan'ın sayman olduğu dönemde getirildi. Gerçekten önemli bir karardı. Biz hiç kahraman değiliz. Kahramanlar yaratmak da istemiyoruz. Fakat cesur olmaya ihtiyacımız var bunu biliyoruz. Bu noktada geçmişte bir karar alındı. Kıdem tazminatı fonu oluşturuldu. Biliyorsunuz ki iktidar bir Varlık Fonu oluşturdu. İşçi kıdem tazminatlarını buraya devretti. Kefen parası olarak adlandırılan ve Merkez Bankasında tutulan paralar da buraya devredildi. Arkadaşlar kıdem tazminatlarına dokunmayacağız, dokunamayız. Yani biz bugün devletimizi yönetenler gibi olamayız, başka çözümler bulmak durumundayız. O bizim yedek akçemizdir ve gelecekte iş akdi sona erecek olan arkadaşlarımızın kıdem tazminatlarıdır. Bu fonun daha da geliştirilmesi gerekiyor.

Bir başka konu. Şubelerde çalışan arkadaşlarımızın ücretlerini şubeler ödüyor. Fakat bu ücretlerin vergisini şubeler adına merkez ödüyor. Her ay bu vergilerin merkeze gönderilmesi gerekiyor. Yıllardır işleyiş böyle. Arkadaşlar, bırakalım şubelerimizin yüzde 20 mertebesinde olan merkez paylarını ödemelerini, şubelerin ödemesi gereken vergilerde bile ciddi bir sorun var. Bu gidiş iyi bir gidiş değil. Şubeler adına yaptığımız ödemeleri şube hesaplarından almadan, şubelerimizin merkez hesabına göndermeleri gerekiyor.

Bu Danışma Kurulu Toplantısında önemli konuların altı çizildi. Çok ciddi katkı yaptınız. Kurullarımız var, işte dün birisini burada dinlediniz, son derece değerli çalışmalar yapıyorlar. Sayın Zafer Alku'nun burada söylediği konuyu biz İzmir'de İnşaat Mühendisliği Eğitim Kuruluyla birlikte tartıştık. 21 Aralık'ta Samsun'da tartışacağız, daha önce Ankara'da, Erzurum'da tartışmıştık. Arkadaşlar, burada söylenenler sadece akademisyen Ferhat Hoca'nın ifade edilmiş olduğu bir görüş değildir. Bizim İnşaat Mühendisliği Eğitim Kurulunun ortaya koymuş olduğu görüşlerdir. Biz de o görüşlerden yararlanarak, onların o görüşlerini alıp süzgecimizden geçirip, İnşaat Mühendisleri Odasının politikası haline dönüştürüyoruz. Bu noktada kontenjanlar azaltılmalıdır, ikinci öğretimler kapatılmalıdır.

Biraz önce Sayın Alku'nun burada ifade etmiş olduğu o fazla hocalar var ya, niye İzmir'de tutuluyor? Başka yerlere gönderilmelidir. Yani hocası olmayan yerlere gönderilmelidir. İnşaat Mühendisliği Eğitimi parçacı bir anlayışla değil, bütünsel bir anlayışla düzenlenmelidir.

Değerli meslektaşlarım, sağ olun katılımınız için katkılarınız için. Bütün önerilerinizi değerlendireceğiz örgütümüzün yararı için, ülkemizin gelişmesi için, çocuklarımızın daha mutlu bir Türkiye'de yaşaması için. Bu saatten sonra bizim gibi arkadaşların aç kalma şansları yoktur. Her gün en azı 10- 15 genç meslektaşım beni arıyor. Ben biliyorum ki şube yöneticisi arkadaşlarımızı da arıyorlar. İçimiz yanarak dinliyoruz. Dolayısıyla mücadelemiz gençlerimizin gelecekte daha iyi bir Türkiye'de yaşamaları içindir.

Teşekkür ederim değerli meslektaşlarım, saygılarımı sevgilerimi sunuyorum.

## Uluslararası 8. Gotechnik Sempozyumu (İstanbul)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

13 Kasım 2019



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

2018 yılı içerisinde İstanbul ve Bursa Şubelerimizin Bursa'da yapmış olduk-

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

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

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

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

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

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

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

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

Sayın meslektaşlarım,

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

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

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

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

Sayın meslektaşlarım,

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

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

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

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

rinin belgelendirilmeye dayalı olarak yürütülmesinde gerekli olan yasal düzenlemeler yapılmıyor.

Sayın meslektaşlarım,

2019 yılında inşaat mühendisliği öğrenimi yapan üniversite sayısı 124, bölüm ve program sayısı ise 204 olmuştur. 2016 yılında 12215 öğrenci, 2017 yılında 12142 öğrenci, 2018 yılında 12707 kontenjan, 2019 yılında ise 12344 kontenjan belirlenmiştir. 2019 yılında 7160 öğrenci kayıt yaptırmıştır. 5000 kontenjan boş kalmıştır. 2017 yılında 9017 öğrenci, 2018 yılında ise 9680 öğrenci inşaat mühendisliği diploması almıştır. 2019 yılında ise 10 binden fazla öğrenci aramıza katılmıştır. 40 matematik netinden 1,8'ini, 14 fizik netinden -2.0'ye düşerek, 13 kimya netinden -2,3'e düşerek devlet okullarına girilebiliyor. 300 bininci sırada bulunan bir öğrenci bölüm ve programlara kayıt yaptırabiliyor.

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

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

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

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

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

## Bilirkişilik Paneli (Ankara)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

27 Kasım 2019



Adalet Bakanlığı Bilirkişilik Daire Başkanımız Sayın İzzet Başaran ve ekibini kutluyorum. Hoş geldiniz diyorum. Burada bulunan sevgili meslektaşlarımı, sadece inşaat mühendisi arkadaşlarımı değil, diğer uzmanlık alanlarıyla ilgili bilirkişilik yapan arkadaşlarımı kutluyorum. Hoş geldiniz diyorum ve burada bulunmanızı İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu adına önemsiyorum.

Değerli katılımcılar; bizim İnşaat Mühendisleri Odası olarak çeşitli kurullarımız var, çeşitli komisyonlarımız var. Onlar Yönetim Kurulumuzun aynı zamanda yardımcı organlarıdır, kendilerinden oldukça yararlanıyoruz. Bizi besliyorlar. Bu besleyen kurullarımızdan birisi de, önemli kurullarımızdan birisi de Bilirkişilik Kurulumuz. Gerçekten çalışkan bir kurulu-

muz var. İyi çalışıyorlar sağ olsunlar. Bu toplantıyı yapmış olmak da arkadaşlarımızın çabasını, mesleğimize ve bilirkişilik alanına ne kadar önem verdiklerini ortaya koyuyor. O yanıyla başta Kurul Başkanımız Mustafa Sözer olmak üzere, tüm kurul üyesi arkadaşlarıma teşekkür ediyorum, sağ olun. Bu değerli çalışmalarınızı sürdürün.

Dün gece Arnavutluk'ta bir deprem oldu. Umarım ki az zararla, az can kaybıyla kurtulurlar. Türkiye'de neredeyse her ay veya her yıl büyüklüğü 6 ve üzeri olan bir deprem yaşıyor. Can kayıpları, mal kayıpları ortaya çıkıyor. Yapı stokunun durumu ve inşaat sektörü gündeme geliyor. Bu çerçevede mesleki insanlar olarak sizler, inşaat mühendisleri, deprem yapı güvenliği, yapı elemanları arasındaki ilişki çerçevesinde açıktır ki sadece diploma almış olmakla yetinmiyorsunuz. Zaten İnşaat Mühendisleri Odasının da temel öngörüsü, diploma almış olmak, bir mesleği yapmış olmanın ön koşuludur. Hele can ve mal güvenliğini sağlayan bir mesleğin insanlarıysanız, inşaat mühendisliği alanında bir hizmet üretiyorsanız, biz yönetim olarak alınmış olan diplomaları ön koşul olarak görürüz. Fakat temel koşul olarak görmeyiz. Temel koşul sürekli eğitilmek ve İnşaat Mühendisleri Odasının kurul ve komisyonları ile birlikte ortaya koymuş olduğu, şubelerinin ortaya koymuş olduğu, sempozyumları, konferansları, kongreleri, seminerleri, kursları izlemek. İzlemiş olmayla da kalmayıp İnşaat Mühendisleri Odası tarafından sertifikalandırmak ve belgelendirmektir. Bu bizim temel amacımızdır, temel öngörümüzdür. Ama ne yazık ki 1938 yılından kalan bir yasamız var. Bu yasa, diploma almış olma koşulunu inşaat mühendisliği hizmetlerinin yapılabileceği koşuluyla eş görüyor. Oysa İnşaat Mühendisleri Odası, geçmişte farklı uzmanlık alanlarının bile yeterli ölçüde mühendisin olmaması nedeniyle, farklı mühendislik alanlarının veya uzmanlık alanlarının inşaat mühendisliği alanında hizmet üretiyorlarken, bugün İnşaat Mühendisleri Odası 7 ana uzmanlık alanı tanımlıyor. Bunu sadece biz yapmıyoruz. YÖK ve üniversitelerimiz, inşaat mühendisliği bölüm ve programları yapıyor. Bu 7 ana uzmanlık dalının altında da yaklaşık olarak 20 mertebesinde alt uzmanlık alanı tanımlıyor. İşte işe bu ölçekten baktığımızda açıktır ki adaleti, eşitliği, hukuku, adaleti ve hukukun en temel ilkesi olan doğruyu bulma, yanlıştan doğruyu ayırma, adaleti sağlama olan değerli yargıçlarımızın; Bilirkişilik alanında sadece listelerde yer alan meslek insanları açısından değil, ana uzmanlık alanlarını da bırakalım, alt uzmanlık alanları çerçevesinde görevlendirme yapmaları, adaletin sağlanmasında önemli bir araç olacaktır.

Değerli meslektaşlarım, bu yanıyla biz İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu olarak geoteknik alanında uzmanlaşmış olan bir meslektaşımıza, yapı alanıyla ilgili bir iş yaptırıyoruz. Yapamaz, yeterli olamaz. Fakat onun diplomasında inşaat mühendisliği yazar. Bu yanıyla bu toplantıya, Adalet Bakanlığı Bilirkişilik Daire Başkanının, değerli hukukçularımızın ve yıllardır birlikte çalıştığımız, siz değerli meslektaşlarımıza, değerli bilgileriyle katkı sağlayan Mehmet Şenol Hakimimiz ile gerçekten hayata, mesleğe, uzmanlığa; öncelikli olarak kendi mesleklerine olan saygılarından hareketle burada bulunan değerli meslektaşlarımızın katılımını ve bilirkişilik kurulumuzla birlikte çalışmış olmalarını çok değerli buluyoruz.

Umuyorum ki, sadece bilirkişiliklerin değil, güvenli yapılar oluşturma, konut stoku başta olmak üzere, okullarımız başta olmak üzere, adalet binalarımız ve saraylarımız başta olmak üzere; tüm kamu yapılarımız, hastanelerimiz başta olmak üzere, değerli meslektaşlarım bu nedenle bu yapıların depremde hasar görebileceği, konutların hasar görebileceği ama kamu yapılarının, adalet yapılarının, hastanelerinin ve okul gibi yapıların hasar bile görmemesi kabulüyle mesleklerini etik kuralları içerisinde, ahlak ölçüleri içerisinde ve mesleki derinlik çerçevesinde yapmaları İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulunun en temel ön görüşüdür ve çalışmalarını da bu doğrultuda yürütmektedir. Dolayısıyla can ve mal güvenliğini sağlamayla ilgili bir mesleğin insanları olarak, biz inşaat mühendisliği alanı, hukuk alanı ve tıp alanı, hekimlik alanını diğer meslek alanlarından her zaman ayırıyoruz. Bunları söylerken kendi mesleğimizi öne çıkarmak çerçevesinde ifade etmiyoruz. Hukuk, adaleti sağlayacak bir güven ortamı oluşturacak. Doğruyla yanlış birbirinden ayıracak. İnşaat mühendisliği alanı, hukukçuların çalışmış oldukları o mekanları doğru proje eğlendirecek ve o yapıların depremlerde hasar görmemesini sağlayacak. Hekimlik, bırakalım sadece hastalandığımız zaman bizi tedavi etmelerini, geniş çerçevede yapacakları çalışmalarla insanların hastalanmasını önleyecek. Bu yanıyla sadece bu meslek gruplarıyla ilgili olarak sadece diploma almış olmayı, bu nedenle

yeterli bulmamak gerekir. Çünkü can ve mal güvenliği ile ilgili, sağlığımızla ilgili, adaletle ilgili, hukukla ilgili bu alanların aynı zamanda okul dönemlerinde de iyi bir eğitimden geçmeleri İnşaat Mühendisleri Odasının, İnşaat Mühendisleri Odasına bağlı şubelerimizin en temel öngörüleridir. Ama hukukçularımızın da burada olduğu bir zeminde ifade edeyim ki, bugün Türkiye’de hukuk fakültelerinin dekanı veteriner ise, inşaat mühendisleri bölüm ve programlarının başkanı başka bir meslek grubundansa, oturup eğitim konusu başta olmak üzere, birçok konunun yeniden sorgulanması ve değerlendirilmesi gerekir.

İşte biz İnşaat Mühendisleri Odası olarak, her zaman çuvaldızı kendimize batırmaya çalışan bir meslek grubuyuz. Bu çerçevede de can ve mal güvenliği ile ilgili hizmet üreten meslektaşlarımızın etik ve ahlak ölçüleri içerisinde, öncelikli olarak da mesleki çerçevede kendilerini yetiştirmeleri, derinleşmeleri ve o derinleşmiş olmalarını da bir sertifika çerçevesinde ortaya koymaları gerekir. Bu yanı sıra İnşaat Mühendisleri Odası yıllardır “yetkin mühendislik” diyor. “Diplomaya bağlı mühendislik” demiyor. Sertifikalandırmaya dayalı, bilginin, ahlakın ve etik anlayışın ölçülmesine dayalı, çağdaş dünyada olduğu gibi bu çerçevede sertifikalandırılan meslek insanları, bilirkişilik hizmetlerini de doğru yaparlar. Bu çerçevede İnşaat Mühendisleri Odası “Referans Yönetmeliği’ne uygun davranın” diyor. Bu çerçevede İnşaat Mühendisleri Odası, iyi bir eğitimin yapılmasının, can ve mal güvenliğinin sağlanması, iyi bir bilirkişilik hizmetinin ortaya konması çerçevesinde zorunlu görüyor. Diploma almayı yeterli bulmuyor. Bilirkişilik Kurulumuzun yapmış olduğu, özellikle ülkemizde son derece az görülen, tüm kurumların farklı alanlarda hizmet üreten ama sonuç olarak aynı noktada birleşerek ülkemizin gelişmesine, kalkınmasına katkı sağlayacak olan meslek gruplarının ve alanlarının ne yazık ki ortak çalışma kültürlerinde ciddi bir problem ve ciddi bir eksiklik var. İşte biz Adalet Bakanlığı temsilcilerinin, hukukçularımızın, Bilirkişilik Kurulumuzla birlikte, inşaat mühendisleri ile birlikte, bu mekânı paylaşmış olmalarını bu anlamda önemsiyoruz. Bu anlayışın başka alanlara yönelik olarak da üniversite, sanayi ve meslek odaları arasında kurulacak olan işbirliğinin, aynı zamanda sanayinin gelişmesi, üniversitelerdeki eğitim kalitesinin artmasını, İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurullarının ülkemize daha iyi hizmet vermesini de sağlayacaktır.

İşte bu anlayışla Bilirkişilik Kurulumuzun düzenlemiş olduğu bu Bilirkişilik Panelinin doğru sonuçlar ortaya çıkaracağı, biraz sonra Değerli Başkanımızın görüşleriyle birlikte panelistlerin ortaya koyacağı görüşler, gerçekten adaleti sağlayacak noktasında şekillenecek; özellikle hangi uzmanlık alanını ilgilendiriyorsa, sadece imzacılık yapmak çerçevesinde değil, bu bilirkişilik alanıyla ilgili değil. Ülkemizde birçok meslektaşımızın altına imza atmış olduğu projeleri ve hizmet alanlarının da ciddi ölçüde problemleri olduğunu biz biliyoruz. Onların da doğru olduğunun altını sürekli olarak çiziyoruz ve doğru bir inşaat mühendisliği hizmetinin yapılmasını her zaman ifade ediyoruz. İşte bugün, burada yapacağımız çalışmalarla daha adaletli, daha doğru, uzmanlığa, bilgiye, bilime dayalı bir bilirkişilik hizmetinin ortaya konarak hakimlerimiz tarafından adaletin daha iyi tecelli edeceğinin sağlanmasına eminim ki katkı yapacaktır.

Bu noktada başta Adalet Bakanlığımızın Bilirkişilik Daire Başkanı olmak üzere, diğer aramızda bulunan, aramızda bulunmasa bile bilirkişilik hizmetlerine katkı yapmaya çalışan, özellikle Bilirkişilik Kurulumuzla birlikte her zaman görüşen ve ortak çalışma yapan hakimlerimize kutluyorum. Onlara teşekkür ediyorum. Siz değerli katılımcıları kutluyorum, teşekkür ediyorum. Panelist arkadaşlarımı, oturumlarda başkanlık yapan meslektaşlarımı kutluyorum. Umuyorum ki buradan çıkacak sonuçlarla daha doğru, daha adaletli, daha hakkaniyetli bir bilirkişilik hizmeti yapılmasına bu panelimiz katkı yapacak.

Teşekkür ederim, saygılarımı sevgilerimi sunuyorum.

## genç-İMO 12. Öğrenci Meclisi

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

30 Kasım 2019



Bütün arkadaşlarımı sevgiyle, saygıyla selamlıyorum. Sizler değerlisiniz, biz de değerliyiz, hep birlikte çok değerliyiz.

Benim Oda Yönetim Kurulu Başkanı olarak 2. dönemin, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesinde 9 dönem başkanlık yaptım. Bazı dillerin de, terimlerin de değişmesi gerektiğini, yani var olan nesnel duruma uygun olması gerektiğini söylemeye çalıştım. Bir yanıyla başarılı olduk, bir yanıyla eksik kaldı. Sevgili meslektaşlarım, değerli öğrenci arkadaşlarım, yarın birlikte olacağız, birlikte hizmet üreteceğiz. Aramıza katılacaksınız, inşaat mühendisi olacaksınız. İnşaat Mühendisleri Odası Aydın Şubesi Yönetim Kuruludur, Aydın Şubesi Başkanıdır, Aydın Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı olarak ifade etmemek lazım. Çünkü Aydın Şubesinin Yönetim Kurulu Başkanı o bölgeyi temsil ediyor. Ankara Şubesi Yönetim Kurulu Başkanı değildir, Ankara Şubesi Başkanıdır. Çünkü sadece Ankara'yı temsil etmiyor, o bölgeyi temsil ediyor. Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği Yönetim Kurulu Başkanı olarak derim ki en iyi Türkiye'yi temsil ediyor. TMMOB Yönetim Kurulunu temsil etmiyor ki o zaman Mühendis Mimar Odaları Birliği Başkanı olarak ifade etmek gerekir. Aynı çerçevede İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı olarak ifade etmek gerekir. Bunu biraz önce Merve burada ifade ettiği için söylemiyorum, biz şubelerimizin, yönetim kurullarımızın ve kendi dillerimizi de değiştiremedik. Konsey başkan, konsey yönetim kurulu başkanı değildir, konsey başkanıdır. Birincisi buydu ifade etmem gereken.

İkincisi, ilkokul 2. sınıftaydım. Değerli meslektaşlarım, değerli arkadaşlarım, ben Ağrılıyım. 87'ye kadar elektriksiz, arazisinin bir kısmı bir tarafta, bir kısmı bir tarafta olmasına rağmen Murat Nehrinin geçtiği, özellikle nisan ve mayıs aylarında çağıl çağıl aktığı yerden, küçücük çocukların ortaokula gitmek için Ağrı'nın merkezine veya ilçesine gitmek için o suyu geçmeye çalışırken minibus veya otobüslerle, bu çocuklar bu suyu nasıl geçecek diye bekler, biz o suyu geçtikten sonra hareket eder giderlerdi. Politik nedenlerden dolayı köye köprü yapılmamıştı, köye elektrik gelmemişti. Köy farklı bir köy, savaşa karşı olan bir köydü. O nedenle cezalandırılmıştı. Cezalandırınlar, sorun yok, ama bizlerin okumamıza, mücadele etmemize engel olamadılar. En çok okuyan bir köydü aynı zamanda, ağabeyim öğretmendi, ilkokul 2. sınıf öğrencisiydim. Sınıfa girerdi, siz de oradan geçtiniz, o sıralardan, sınıfta bir şeyler olur. 7-8 yaşındaki çocuklar oynayırlar, sıralar üzerine çıkarlar, koşarlar, vesaire. Eskiden de şimdi çok yok, ben aynı zamanda öğretmen kökenliyim, eşim de öğretmen, çevre genel olarak öğretmen, birinci mesleğim öğretmenlik, ikinci mesleğim benim inşaat mühendisliğidir. Ağabeyim, herhangi bir şey yapmadığım halde, ilk olarak bana bir tokat vururdu. Kardeşiyim ya. Bir dönem okudum ağabeyimin yanında, ikinci dönem babama haber gönderdim, gel beni al götür, okumam burada dedim. Okumadım, gittim köyde okudum. Ortaokul 2. sınıftayım. Yine de ağabeyimin evindeyim. Baktım masanın üzerinde yakılacak kitap diye bir kitap var. Roman türünde yazılmış bir kitap, aldım gece karıştırıyorum böyle, bakıyorum sayfalarına, ama hiç hoşuma gitmedi, okumayacağım yani, okumayı düşünmüyorum. Zaten ağır olarak gördüm, sayfa düzenini falan da sevmedim. Bu arada ağabeyim geldi, elimdeki yakılacak kitabı gördü, aldı elimden, "bunu okuma" dedi, ben o kitabı buldum ve okudum. Arkadaşlar, yasaklar, tarihin hiçbir döneminde yasaklara karşı mücadele edenlere yönelik başarılı olamamıştır. Kırılır o yasaklar, kırılır. Bakın, o kitabı o kadar dikkatli okudum ki neden bu kitabın okunmasını istemiyor diye, en son paragrafta buldum neden okumamam gerektiğini, hiç unutmadım. Yıllar geçti aradan, neymiş biliyor musunuz? Olay şu: Olay Güneydoğu Anadolu'da geçiyor. Necdet Beyin gelini, Selim Beyin zevcesi -zevce eski dilde eş demek, gelini biliyorsunuz- eşi Vicdan Hidayet Zapsuyu kenarında ölü olarak bulunmuştur. Olay bu, böyle bitiyor kitap. Peki, niye ölü olarak bulunmuştur? Dedim ya savaşa karşı olmak lazım, savaş çok kötü bir şeydir. Barıştan yana olmak lazım. Savaşta dağılan bir ailenin iki çocuğu, kadın ve erkek olan iki çocuğu evleniyor fark etmeden, sonradan Vicdan ağabeyiyle evlenmiş olduğunu fark edince intihar ediyor. Ağabeyim de kendine göre haklı, 11 yaşındaki bir çocuk böyle bir kitabı okuyarak olumsuz

etkilenir diye okumamı istememiş. Yıllar sonra çok tartıştık. O gün bugündür hep yasaklara karşı oldum.

Ne demek yasak, neye göre yasak, kime göre yasak? İnşaat mühendisliği mesleği önce güvenlik birinci ölçü; güvenlik kavramı inşaat mühendisleri açısından son derece önemlidir. Oradaki güvenlik yapısal güvenliktir, ama çevresel güvenlik yoksa yapısal güvenliğin de çok bir anlamı yoktur. İkinci ölçü, yapılar son derece güvenli olabilir, yapılarınızın ekonomik olması lazım. Yapılarımızın bir kalfa mantığıyla üretilmemesi, bir eğitim alan, bir uzman gözü ve bilgisiyile üretilmiş olması gerekir. Bu çerçevede güvenli olacak ve ekonomik olacak. Yeter mi? Yetmez. Bugünkü TOKİ'nin ürettiği gibi kutu kutu evler değil, estetik olacak. Peki, yeter mi? Bu da yetmez. Dördüncüsü, çevreye uyumlu olacak. Yani çevre şartlarını zorlamayacak, o yapının oraya yapılmasıyla o bölgede veya o ülkede yaşayan insanlara yeni problemler getirmeyecek. İstanbul'daki 3. Havaalanı gibi, İstanbul'daki 3. Köprü gibi. Biz köprüye karşı değiliz ki, karşı olur muyuz? Bizim mesleğimiz. Havaalanına karşı olur muyuz? Bizim mesleğimiz, bunun planlanması, yapılması ve seçilmiş olan yerler yanlıştır. Faydasından çok daha büyük zarar getirmiştir ülkemize ve İstanbul'a, bugünkü Türkiye'nin krize girmesinin temel nedenlerinden birincisidir o tür projeler. Şehir hastaneleri de dahil olmak üzere ülke kaynaklarını tüketmiştir. Bankaların çiftçilere kredi vermesinin önünü kesmiştir. Ziraat Bankasının fonlayabildiği paralar oralara aktarıldığı için Ziraat Bankası çiftçiye para verememiştir. Bu nedenle saman, bulgur, et, pirinç, ayçiçeği, aklınıza ne geliyorsa dışarıdan alıyoruz. Dilan söyledi, inşaat sektörü elbette ki önemli bir sektördür, ama bir ülkenin ekonomisi inşaat sektörü üzerine oturamaz. İhtiyaç temelli altyapı veya üstyapıların yapılması gerekir. Bizim Türkiye'de ihtiyaç temelli değil, belli kişi ve grupları zengin etmek çerçevesinde inşaatlar yapılmıştır. Biz o nedenle bugünkü inşaat anlayışına karşı olmuşuzdur İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu olarak.

Sevgili meslektaşlarım, çelik ilk olarak nerede üretilmiştir, biliyor musunuz? Çeliğin ilk üretildiği yer Mezopotamya, benim toprağım, bizim toprağımız. Trakya'dan Avrupa'ya götürülmesi için orada geniş bir alan oluşturulmuş. Oraya getiriliyor, orada depolanıyor, oradan Avrupa'ya dağılıyor. Mısır'da geniş bir alan oluşturulmuş, oraya getiriliyor Mezopotamya'dan, oradan Afrika'ya dağıtılıyor. Peki, nasıl oluyor da bugün Türkiye, çeliği ilk üreten Türkiye dünyanın geri kalmış ülkelerinden birisi? İhtiyaç keşiflerin anasıdır diye bir söz var. Savaşlar olumsuzdur, savaşa karşı olmak lazım, fakat bilimin ve bilginin gelişmesinin önemli nedenlerinden birisi de savaştır. Çünkü daha iyi savaşmak için daha iyi silahlar, daha iyi makineler, daha iyi motorlar da üretmek lazım, ama o üretilenleri insan öldürmek için de kullanabilirsiniz, insanın sağlığı ve geleceği çerçevesinde daha iyi şartlarda yaşaması için de kullanabilirsiniz. Biz o tekniğin ve o teknolojinin daha iyi şartlarda kullanılmasından yana olan insanlarız. Çünkü inşaat mühendisliği mesleği öldüren, yıkan değil, yaşatan bir meslektir, barışçı bir meslektir.

Yavuz Sultan Selim'in Mısır seferi Mercidabık ve Ridaniye Savaşları halifeliğin oradan alınıp Osmanlıya getirildiği bir dönem. Keşke getirmeseydi, ne oluyor? Arap ülkeleri orada zaten birbirlerini yemişler, Hz. Muhammed'den sonra dört halife devri, daha sonraki Emeviler, Abbasiler paramparça olmuşlar. Yavuz da halifeliği almış getirmiş, fakat bunu o bölgedeki Arap ülkeleri kabul etmemiş başta Mısır olmak üzere, demişler ki biz bir şartla halifeliğin Osmanlıda kalmasına evet diyebiliriz. Bizden 2000 okumuş insan alacaksınız götüreceksiniz, sarayda bunlar eğitim yapacak, Osmanlıca eğitim yapacak. Oysa o yıllara kadar Fatih Sultan Mehmet dönemi dahil olmak üzere bilimde, sanatta, resimde, teknikte, teknolojide dünyanın en ileri ülkeleri, İbni Sina, İbni Farabî'yi yetiştirmiş olan topraklar, Yunus Emre'yi, Hacı Bektaş Veli'yi, Ahmet Yesevi'yi yetiştirmiş olan topraklar, öyle bir toprak. İşte 2000 tane yetiştirmiş, kendilerine göre tırnak içerisinde yetiştirmiş insanı alıp götüreceksiniz, onlar Osmanlıyı, sizi eğitecek dediği andan itibaren bu topraklara gericilik hâkim olmuştur. Bugün de yaşanan odur. Bunun için sevgili meslektaşlarım, sevgili arkadaşlarım, hiçbir arkadaşımı, hiçbir insanı irrite etmek istemem, ama mutlaka ve mutlaka bakın, biraz önce ne dedim? Yasaklarla bir şeyin olmayacağını, bizim mesleğimizin gereği sormak, sorgulamak, olayların bir ön yüzünün, bir de arka yüzünün olduğunu bilerek okumak, düşünmek ve sormak, bu düşünceleri sizinle birlikte olduğunuz zaman başka arkadaşlarınız ifade edebilir, hemen tepki göstermemek gerekir.

Araştırmak, incelemek, nedir acaba demek lazım. Oysa bizim toplumumuzu nereye getir-

diler, biliyor musunuz? Şak diye yüzde 50 olarak ikiye böldüler. Şimdi o yüzde 50'nin aşağı iniyor, inecek. Çünkü dedim ya yasaklar tarihin hiçbir döneminde belli bir dönemde hâkim olur, ondan sonra gider. Bilim, bilgi, sevgi, hoşgörü hâkim olur o ülkelere, bizde de öyle, öyle olacaktır. Hiç umutsuzluğa yer yoktur. Nerelerden gelmiştir bu ülke? 1915'lerde Çanakkale Savaşında, 1919-1920'lerde Kurtuluş Savaşında, zaman zaman söylerim Yıldız Teknik Üniversitesine, o zaman var olan iki üniversiteden, inşaat mühendisliği üniversitelerinden ikisi Yıldız ve İstanbul Teknik Üniversitesi sıralarını kapatıp gidip savaşmışlar bağımsızlığımız için, Galatasaray Lisesine giderseniz eğer onların salonlarında o savaşta ölenlerin, Kurtuluş Savaşında ölenlerin resimleri ve fotoğrafları var. Karda analarımız, ninelerimiz silah taşımış, taş taşımış. Yok öyle bir şey, kolay mı bir ülkenin bağımsızlığını yok etmek? O emperyal bugün ülkemizin güneyinde aynı insanlar Suriye halkının, Suriye topraklarında yaşayan insanların inanır veya inanmaz, kimisi Kürt'tür, kimisi Türk'tür, kimisi Alevi'dir, kimisi Sünni'dir, ne olursa olsun birbirleriyle ne problemi var? Hepsi insan. Bu dünyadaki topraklar ve Türkiye'deki topraklarımız 82 milyonu değil, 182 milyon insanı daha rahat besler. Ama bu emperyal güçler var ya, o sömürücüler var ya bizim insanlığımızı, düşüncemizi, inançlarımızı, etnik kimliğimizi kullanarak birbirimize düşürmeseler eğer bu topraklara gelebilirler mi? İşte bizi birbirimizi kimimizi inanç faktöründen hareketle, kimimizi Kürt, Türk, Ermeni faktöründen hareketle, kimimizi Suriyeli, bilmem ne anlayışıyla, Emevi Camisinde namaz kılma anlayışıyla birbirimize düşürerek malı götürüyorlar. Biz de onun için asgari ücret 2220 lira, enflasyon yüzde 30, utanmadan enflasyonun yüzde 10 olduğunu açıklıyor. Sorgulayın bunları, sorgulamak lazım.

Söyleyeceğim şu: Suriye'de ne işimiz var bizim? İşte oradaki savaşın sürmesine ve Türkiye toplumunun bugün aç kalmasının temel nedenlerinden birisidir o, Trump'ın birkaç gün önce söylediğini unutmayın, sınırlardan çekiliyoruz. Bizim sınırlarımızdan hani barışıyoruz ya, sınırlarımızı güvence altına alıyoruz ya, "bölgede bulunan, Suriye'de, Irak'ta bulunan petrol kaynaklarını kontrol altına aldım" diye bir açıklama yaptı. Doğru söylüyor, sorun enerji sorunu, sorun petrol sorunu. Bizim kimliğimizi kullanmasa, Kürt, Türk, Alevi, Sünni, Arap, Ermeni olarak o kimlikleri öne çıkarıp bizi birbirimizle savaştırmasalar o bölgeyi işgal edemeyecek.

Onun için sevgili arkadaşlarım, güzel meslektaşlarım, insanız, ben kimsenin yerine ne cennete gideceğim, ne cehenneme, kendimle ilgilidir benim düşüncelerim veyahut inançlarım. Hepiniz öyle değil misiniz? İsteyen cennete gider, o yolu seçer kendince, isteyen cehenneme gitmek ister. Kimse bunu istemez de yaptıklarıyla ilgili söylüyorum. O yanıyla hoşgörü sıradan bir çerçeve, onun da maddi yanı vardır, bir şekli, biçimi vardır. Bakın, Türkiye'de 77 tane hukuk fakültesi var. Bize adalet dağıtması gereken bir meslek o, oradan yetişecek olan insanlar nasıl ki biz can ve mal güvenliğini sağlamak için eğitim yapıyoruz, eğitim alıyoruz, hukuk fakültesini bitirecek olanlar da adalet dağıtacaklar bize, yanlışla doğruyu birbirinden ayıracak bir eğitim almaları gerekir. Pekî, hukuk fakültesi dekanının kimlerden oluşması gerekir? Hukukçulardan değil mi? Hukuk fakültesi dekanı veteriner olur mu? Bizim bölüm başkanlarımız veteriner olur mu, bir hukukçu olur mu, ama Türkiye'de 77 hukuk fakültesinin 19'unun bölüm dekanı hukukçu değil. Biz böyle bir ülkede, şimdi biz bunları ifade etmeyecek miyiz?

Sevgili meslektaşlarım, onun için her bir davranışın maddi temelleri ve arkası vardır. Bunu mutlaka sorgulamak lazım. Sorgulamazsak, sorgulanmazsa, düşünmezsek eğer hep bizi sömürürler ve sizler de işsiz kalırsınız. Türkiye'de yeni okulu bitirecek arkadaşlarımın veya bitiren arkadaşlarımın işsiz olmalarının temel nedeni başkalarının bizim çalışacağımız işlere el koymuş olmalarıdır. Sorgulayacaksınız. Diyacaksınız ki ülkemizin kaynakları ve potansiyeli çok yüksek, onun için umutsuz olmaya gerek yok. Cumhuriyetin yokluk ve yoksulluk içerisinde kurulmuş olduğu, birçok KİT'i, kamu iktisadi devlet teşekküllerini sattın, özelleştirdin. 70 milyar doları nereye harcadın? Eğer üretime harcasaydın bugün Türkiye'de işsizlik olmazdı. Bir ülkede -geçmişte Osmanlı da yaşadı bunu- saray politikası hâkimse, bakın saray politikası, saraylar politikası hâkimse, o ülke gittikçe geriye gidiyor demektir. Çünkü o sarayı öne çıkararak o toplumu uyutmaya çalışırlar. Bana ne saraydan, benim ihtiyacımı çözümüyor ki bu nedenle onlarca insan Mustafa Kemal'le başladı, o Çankaya Köşkü İsmet İnönü'yle devam etti, Celal Bayar'la geçti, Cemal Gürsel'le, sonradan işte Turgut Özal, Süleyman Demirel... Ne oldu, küçük müydü, onlara dar mı geldi orası? Yetmezmiş gibi şimdi doğuda, batıda ormanlarımız işgal edilerek

büyük ölçüde kaynak oralara aktararak saraylar yaptırılıyor. Bir yerde bir ülkede saray varsa, saraylar politikası öne çıkarılıyorsa orada bir sorun var. Üretim öne çıkarılması lazım, üretim...

Bakın, savaşa karşıydık dedik. Tank Palet Fabrikasını niye Katar'a satıyorsun? Sakarya Nehrinin üzerinde o bölgede en verimli Longoz Ormanları denilen ve dünyada oldukça az kalan o bölgeyi BMC yeri olarak ayırıp yandaşına niye veriyorsun? O nedenle arkadaşlar, ekmeğimize ve emeğimize sahip çıkalım. Kimliğinizle inanç düzeyiniz farklı olabilir. Sizi bir araya getirecek en temel öge inşaat mühendisliğinizdir. Hepiniz inşaat mühendisliği alanında çalışacaksınız. Bu noktada örgütlü olmanız lazım, birlik içinde olmanız lazım, birbirinizi desteklemeniz lazım. Yoksa aç kalırsınız.

İkincisi de, üretim ve topraklarımızın doğru kullanılmasına yönelik olarak her zaman yan yana durmanız ve emek faktörünü önemsememiz lazım. Dünyadaki bütün ilişkileri belirleyen, emperyalist anlayışları da öne çıkaran temel faktör sömürüdür, geri kalmış olan ülkelerin haklarından ve kaynaklarından daha fazla para alıp götürüp kendi ülkelerinde birilerine dağıtmaktır. O nedenle örgütleneceğiz, daha örgütlü olacağız. Elbette ki öncelikli olarak kendi mesleğimizle uğraşacağız, kendi mesleğimizin sorunlarını ortaya koyacağız, ama bileceğiz ki biz bir insanız, insana dair ne kadar sorun varsa biz meslek insanları olarak, inşaat mühendisleri olarak, İnşaat Mühendisleri Odası olarak, İnşaat Mühendisleri Odasının şubeleri ve konseyi, genç öncüler, gençleri olarak o problemlere yönelik olarak da politika üreteceğiz ve dayanışma içerisinde olacağız. Hepinizi sevgiyle selamlıyorum, yarın da buradayız, kolay gelsin, yolunuz açık olsun.

## İMO İnşaat Yönetimi Panel-Forumu (İstanbul)

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

7 Aralık 2019



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

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

Bu kapsamda Odamız, meslek içi eğitim seminerleri ve kurslarının yanında çalıştaylar, sempozyumlar, kongreler ve konferanslar düzenliyor. Mesleğimizin profesyonellerini ve akademisyenlerini bir araya getirerek uzman ve uygulayıcıların sorunlarımızı tartışmalarına imkân hazırlıyor. Mühendis eğitiminde olması gereken yasal düzenlemelerden, var olan bilgilerin uygulanabilir olmasına kadar, tüm sektörü masaya yatırıyoruz. İnşaat yönetimi çalıştay ve kongrelerimiz inşaat sektörünün farklı yanlarını tartışmamıza, kendimizi yenilemeye olanaklar sağlıyor. Proje üretimi, inşaat yapımı ve denetlenmesi, doğru bir şantiye organizasyonunun yapılması, yani planlaması gibi konularda daha bilgili olmanın araçlarını yaratıyor. Bu kapsamda Odamızın İnşaat Yönetimi Kurulu'nun talep ve katkılarıyla İstanbul'da düzenlemiş olduğumuz bu "Panel-Forumu" değerli buluyoruz.

Ayrıca işçi sağlığı ve iş güvenliğinin sağlanması, yapı işletim sürecinin planlanması gibi yöne-

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

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

İş kazalarında ortaya çıkan ölümlerin giderek artması ve ölümlü kazaların 1/3'ünü inşaat sektörünün oluşturması oldukça düşündürücüdür. İş kazaları ve işçi ölümlerinde dünyadaki ülkeler arasında en ön sıradaki yerimizi koruyoruz. 2016 yılında 1970 işçi, 2017 yılında 2006 işçi, 2018 yılında 1923 işçi hayatını kaybetti. 2019 yılının ilk 11 ayında ise 1606 işçi iş kazalarında yaşamını yitirdi. Rakamlara baktığımızda durum hiç de iç açıcı değil. Ölümlü iş kazalarının sektörlere göre dağılımına baktığımızda inşaat sektörünün başı çektiğini görüyoruz.

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

Sevgili meslektaşlarım, inşaat sektörünün kendisine özgü çalışma koşulları vardır. Hastalık yok, hasta var anlayışında olduğu gibi, her inşaatın özelliği bir diğerine göre farklıdır. Her projenin birbirinden farklı olması ve bu nedenle her projede değişik çalışma koşulları ve farklı risklerle karşı karşıya kalılabileceğinin altını çizmek gerekiyor. Günümüzün gelişmiş teknolojilerinde inşaat sektörüne yapılan yatırımların boyutları, 20 yıl öncesine göre hayalleri aşan bir duruma gelmiştir. Modern yaşamın ihtiyaçları, yapı fonksiyonlarının çeşitlenmesi ve inşaat projelerinden beklentilerin artmasına neden olmuştur. Artık sosyolojik etkisini incelemeyen bir alışveriş merkezi yapmak, ekolojik etkisini araştırmadan bir baraj planlamak, kentle olan ilişkisini araştırmadan bir konut projesi geliştirmek, insan psikolojisini dikkate almadan ofis binaları yapmak doğru değildir.

Bu kadar çeşitli ve karmaşık etkenler içerisinde planlanan bir işin en önemli sorunu, açıktır ki kaynak sorunu ve kaynak yönetiminin doğru kullanılması sorunudur. Bu kaynaklar, para, zaman, işgücü, malzeme, arsa gibi doğal kaynaklar olarak ifade edilebilir. Ancak saydığımız bu kaynaklar arasında inşaat yapım sürecinin en başından en sonuna kadar var olan tek varlık insandır.

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

Peki, bu paydaşlar kimlerdir? Mühendisler, mimarlar, kent plancıları, peyzaj mimarları, değerlendirme uzmanları, sosyologlar, avukatlar, muhasebeciler, finans kuruluşları, işletmeciler, halkla

ilişkiler, yerel yönetimler, devlet kurumları, son kullanıcılar bu konunun paydaşlarıdır.

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

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

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

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

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

Bu amaçla 4734 sayılı İhale Kanunu ve 4735 sayılı Kamu İhaleleri Sözleşmeleri yayınlandığı tarihte tarafımızdan da önemli ölçüde destek görmüştür. Ülkemizde uygulamaya başlayan İhale Kanunuyla ihtiyaçların zamanında istenen kalitede ve en ucuza karşılanması düşünülmüştür. Rekabet unsurunun ön plana çıkmasıyla da, daha ucuza daha kaliteli iş satın almak, saydamlığın ön plana çıkmasıyla rüşvet, hile ve bunun gibi meşru ve yasal olmayan yolların önünün kapatılması bir yana, giderek ülkemizde daha da azgınlaşarak sürdürülmüştür.

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

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

İslam dünyasının ortalama geliri, Hıristiyan dünyasının beşte birini geçmiyor. Hıristiyan dün-

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

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

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

## İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Genel Kurulu

### TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe

22 Şubat 2020



Değerli Meslektaşlarım,

Bugün TMMOB İnşaat Mühendisleri Odasına bağlı 26 şubemizde şubele-  
rimizin genel kurulları yapılıyor. Çok büyük olmasa da, bizlere korku veren,  
yüreklerimizi burkan doğal afetler yaşıyoruz. Bu günler, ülkemiz, mesleği-  
miz ve meslektaşlarımız açısından son derece önemli günler. Bir salyangoz  
gibi kabuğumuzun içine saklanmak, görüleni görmemek gibi davranmak mümkün değil.  
Ülkemizin çeşitli yerlerinde depremler oluyor, ÇİĞ düşüyor. Elazığ-Sivrice merkezli deprem,  
büyük bir deprem olmasa da 41 insanımızın yaşamını yitirmesine, yüzlerce insanımızın yara-  
lanmasına neden oluyor. Binlerce insanımız kış koşullarında evsiz, barksız kalıyor.

Elazığ-Sivrice Depremi’nin acıları henüz kabuk bağlamadan Van-Bahçesaray yolu üzerine ÇİĞ  
düşmesi sonucu yine 41 insanımız yaşamını yitirdi. Yıllardır doğal afetlerle iç içe yaşamamıza  
rağmen küçük bir doğa olayı bile büyük afetlere neden oluyor. Yapılarımız depremi bile bek-  
lemeden kendi kendisine yıkılıyor. Depremde yıkılmayacak yapı üretilmesinden daha çok  
FAY ZONLARI konuşuluyor. Tüm afetlere karşı hazırlıklıyız açıklamaları yapılırken, ÇİĞ altında  
kalanları kurtarmaya gidenler ÇİĞ altında kalıp yaşamlarını yitiriyor. ÇİĞ düşmesi sorunu yaşı-  
yan bu bölgelerde ÇİĞ Tünellerinin yapılmamış olmasının anlatılır ve anlaşılabilir bir yanını  
bulmakta insan zorlanıyor. Ayrıca, ÇİĞ altında kalanları kurtarmaya gidenler veya onları oraya  
gönderenler, bir klakson sesinin bile kar yığınına harekete geçireceğini bilmemeleri, ne afet  
öncesine, ne anına, ne de sonrasına hazır olunmadığını açıklıkla önümüze seriyor.

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

Doğal olayların yanın da, doğal olmayan olaylar da yaşıyoruz. Güney sınırimızdan neredeyse  
her gün genç insanlarımızın kara haberleri geliyor. Birçok eve yeni ateşler düşüyor. Gerek doğa  
olaylarının gerekse insan ve teknoloji kaynaklı olayların sonuçlarıyla uğraşıyoruz. Doğa  
olaylarına karşı önceden risk giderici önlemler almayıp, afetlerle karşılaşınca yara sar-  
maya çalışıyoruz. Suriye’de neden olduğumuzu sorgulamadan gelen can kayıplarımızı görüp  
üzülüyoruz. Savaş hali nedeniyle ülkemize gelen Suriyeli mültecilerle birlikte sınıra yığılanları

gördükçe ciddi bir panik yaşıyoruz. Açıkçası sürekli olarak olayların sonuçlarıyla uğraşıyoruz. Oysa "AFET" bir olayın kendisi değil doğurduğu sonuçlardır.

Demokratik parlamenter sistemin askıya alınmış olması, tekçi bir rejimin ülke hayatını yönetip yönlendirmesi sorunların açıklıkla tartışılmasını ve sorunlara çözüm üretilmesini engelliyor. Oldukça derinleşen yoksulluk, açlık, işsizlik neredeyse her gün bir insanımızı intihar etme sınırına getiriyor. Kadın cinayetleri ve iş kazalarından kaynaklanan acılar giderek artıyor. Bu konular çoğu zaman ülkemizde ana gündem haline bile gelemiyor.

Ağacları kesmeyin Taksim Gezi Parkı'na AVM yapmayın diyenler yargılanıyor. Ülkemizin en yetkili insanı ve insanları, "bunlar terörist, nasıl beraat ederler" diyerek hukuk sistemini dizayn ediyor. Osman Kavala, önce serbest bırakılıp sonra tutuklanıyor. Ülkemiz, hukuksuzluk üzerinden yönetiliyor. Başta Diyarbakır, Urfa ve Mardin Belediye başkanları olmak üzere birçok belediye başkanı görevlerinden alınarak halkın demokratik iradesine el konuluyor. Siyaset kurumu, samanı bile dışarıdan ithal eden ve dağ gibi yükselen sorunlarımıza çözüm üretmiyor. Ülkemizde kutuplaşma artırılarak sorunlar çözümsüz bırakılıyor, bu sorunlardan yeni beslenme alanları oluşturuluyor. Kutuplaştırmadan yararlanılarak demokratik haklar tırpanlanıyor.

Bugüne kadar yaşadıklarımız göstermiştir ki; askeri darbeler, otoriter rejimler, şiddet kullanma yöntemleri ülkemize büyük zarar vermiştir. Bütün yetki ve güç kullanımının tek kişide toplanmasının ülkemize getireceği bir yarar yoktur. Büyük ölçüde derinleşen sorunların çözümü, alabildiğine demokrasinin ve özgürlüklerin önünü açmaktan geçer. Sorunlarla yüzleşmekten kaçılmaz. Hata ve yanlışların sorumluluğu başkalarına yüklenerek işin içinden çıkılmaz.

Değerli Meslektaşlarım,

Köy ve kırsal alanda yoksullaşan insanların iş ve aş arama yerleri başta İstanbul olmak üzere büyük kentler olmuştur. Bugün nüfusumuzun çok büyük bir çoğunluğu kentlerde yaşıyor. Kentlerde ücretli çalışan işçi ve emekçi sınıfların sayısı giderek artıyor. Üniversite mezunu olan genç nüfusumuzun sayısı da artıyor. Bu koşullarda işsiz olan insanların önemli bir kısmı yüksek okulu bitirenler oluyor. Genç meslektaşlarımızın %30'a dayanan işsizler içindeki payı da yükseliyor. Niteliksel olarak farklılaşan, internet ve sosyal medya kullanarak ülkemizi ve dünyayı izleyen bu kuşağı tek tip yayın organları yaratarak kontrol etmek ve yönetmek hiç de kolay değil.

Ülkemiz bir deprem ülkesidir. Her yıl yıkıcı nitelikte depremlerle karşılaşılıyor. Can ve mal güvenliği çoğu zaman önemli bir sorun olarak karşımıza çıkıyor. İnsanlarımızın güvenli yapılarda yaşamasını önemli görüyoruz. Aynı zamanda yaşanabilir bir çevrede insana dost, çevreye uyumlu çağdaş ve deprem güvenliği olan yapıda oturma bilimsel bir planlamayla yaratılabileceğini biliyoruz.

Bizler, bilimin gücünü aklıyla birleştirerek tekniği en iyi şekilde kullanması gereken insanlarız. Meslek alanımızdaki uzmanlaşma ve yetkinleşme konuları her zaman önceliklerimiz arasında yer alıyor. Fakat bugün ülkemizde yaşamış olduğumuz iç ve dış olaylar geleceğe ilişkin umutlarımızı azaltsa da meslektaşlar arası birlik ve dayanışmanın gücü sorunlarımızın çözümünü mutlaka kolaylaştıracaktır. Toplum, tüketici olarak her konuda olduğu gibi bu konuda da kalite ve güvenliği aramaya başladığı zaman sorunun önemli bir parçası çözülmüş olacaktır. Fakat ülkemizde bilime, mühendisliğe ve bilgiye dayalı LİYAKAT sistemi tümüyle ortadan kalkmıştır. Herkes her şeyi bilir ve bilmediklerini de konuşur hale gelmiştir. Yapı güvenliği ve depreme dayanıklı yapı üretilmesinin ana unsuru olan "İNŞAAT MÜHENDİSLERİNİN" dışında ne yazık ki alan kapma yarışı ülkemizin temel sorunu haline gelmiştir.

"İmar Barışı" adıyla tümüyle kaçak olarak yapılan yapıların deprem güvenliği yapı sahibinin beyanına teslim edilmiştir. Bu yapılar, depremi beklemeden kendi kendilerine yıkılıyorlar. Yıkılmaya da devam edecekler. Bilimi, bilgiyi, mühendisleri ve Deprem Yönetmeliğini yok sayarak yapı üretilmesinin bedelini çok ağır ödeyeceğiz.

Toplum, tüketici olarak her konuda olduğu gibi bu konuda da kalite ve güvenliği aramaya başladığı zaman sorunun önemli bir parçası çözülmüş olacaktır. Fakat ülkemizde bilime,

mühendisliğe ve bilgiye dayalı LİYAKAT sistemi tümüyle ortadan kalkmıştır. Herkes her şeyi bilir ve bilmediklerini de konuşur hale gelmiştir. Yapı güvenliği ve depreme dayanıklı yapı üretilmesinin ana unsuru olan "İNŞAAT MÜHENDİSLERİNİN" dışında ne yazık ki alan kapma yarışı ülkemizin temel sorunu haline gelmiştir.

Değerli Meslektaşlarım,

Bugün ülkemizde devlet kurumlarının işleyiş ve örgütlenme biçimi hukuk, insan hakları ve LİYAKAT temelinde işlemiyor. Kurumları ele geçiren güçler, işe göre insan yerine insana göre iş anlayışını tercih ediyorlar. Kendilerinden yana olanlar ve olmayanlar anlayışı "LİYAKAT SİSTEMİNİN" önüne geçmiştir. Bu nedenle mühendisliğin etiğine bağlı meslektaşlarımız görev yapamaz hale gelmiştir. Bu olumsuzluklar ve günübürlük uygulamalar bilimi, tekniği ve mühendisliği dışlayarak insanlarımız doğal afetlerin insafına bırakılmıştır.

Meslek Odaları ve Odamız yapılan yönetmelik değişiklikleriyle yetkisizleştirilip etkisizleştirilmiştir. Yapı ruhsatlarından mühendisin imzası kaldırılmıştır. Bu uygulama yargı yoluyla iptal ettirilmesine rağmen ısrarla meslektaşlarımızın ruhsatlara imza atmaları engellenerek hukuk hiçe sayılmıştır. Yargı kararlarına rağmen mühendislik hizmetleri birer formaliteye dönüştürülmüştür. Ekonomik kriz nedeniyle yatırımlar durmuş, genç meslektaşlarımız büyük oranda işsiz kalmışlardır. Öğrenimlerini tamamlamak için STAJ yapmak zorunda olan öğrenciler STAJ yerleri bile bulamamışlardır.

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

Bugün 130 Üniversitenin 203 bölüm ve programında İnşaat Mühendisliği öğrenimi yapılmaktadır. Bu durum inşaat mühendisliği mesleğinde ciddi bir kalite sorununu gündeme getirmektedir. Yatırımların durması, inşaat mühendisi sayısının giderek kontrol edilemez bir şekilde artması, meslektaş işsizliğinin ve düşük ücret politikasının ana nedeni olarak karşımıza çıkmaktadır. Birçok ülke inşaat mühendisi oranı ülke nüfusuna göre 1/1300-1400 iken, bizim ülkemizde bu oran 1/650'dir. Yani ülkemiz nüfusunun 650'de biri inşaat mühendisidir. YÖK ile yapmış olduğumuz görüşmelerden bir sonuç alamadığımızı belirtmek isteriz.

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

Değerli Meslektaşlarım,

Bugün iletişim ilişkisi tarihin hiçbir döneminde olmadığı kadar yoğun yaşanıyor. Hiçbir kurum, kuruluş ve meslek Odamız bu dönüşüm ve değişimin dışında kalamaz. Açıkçası yenilikçi bilgi teknolojileri iş yapma biçimlerini ve eğitim sistemini büyük ölçüde değiştirecektir. Buna rağmen inşaat mühendisliği eğitimi ve öğretiminin birçok yerde yetersiz olması her an bir depreme karşılaşılabilecek olan ülkemizin önemli bir sorunudur.

Odamız ve meslektaşlarımız açısından geride bıraktığımız iki yıl oldukça zor geçti. Bu zorluğun bir süre daha devam edeceği anlaşılıyor. Büyük bir borç altında olan ülkemizde yatırımların önü kısa zamanda açılmayacak gibi görünüyor. Oysa kentlerimizde var olan yapı stoku alarm veriyor. Ciddi deprem riski taşıdıklarını gördük yaşadık. Başta İstanbul ve deprem bekleyen diğer kentlerimizin yapı stokunun yenilenmesi gerekiyor. Afet öncesi yapılacak olan harcamalar, afet yaşandıktan sonra yapılacak harcamalardan 20 kat daha azdır. Kentlerimiz de yapı envanteri çıkarılarak yapı stokunun yenilenmesini talep etmemiz gerekiyor. Bu nedenle ülkemizin kaynakları öncelikli olmayan yerlere değil, önceliği olan yerlere harcanmalıdır. Ekonomik krizin ve işsizliğin meslektaşlarımız üzerinde yaratmış olduğu ağır yıkımı ancak bu şekilde aşabiliriz. İnşaat Mühendisleri Odası ve şubelerine düşen bu süreçte kaliteli bir inşaat mühendisliği hizmetinin üretilmesine katkıda bulunmaktır. Bir yandan kentlerimizde bulunan

güvenli olmayan yapı stoku güvenli hale getirilirken, diğer yandan kaynaklarımızın öncelikli olan yerlere kullanılması yeni yatırımların önünü açarak işsizliği azaltabilir.

Zor koşullara rağmen geçtiğimiz iki yılda şubelerimizle birlikte önemli çalışmalar yapıldı. Çalıştaylar, kongreler, konferanslar, paneller ve sempozyumlar düzenledi. Yapılan meslek içi eğitim semineri ve kurslarıyla meslektaşlarımızın bilgilerinin gelişmesine önemli ölçüde katkıda bulunuldu.

Açıkçası yaşamımızın daha kaliteli olması için insanı ilgilendiren tüm konuları önemsiyoruz. Yapı denetimden kentleşmeye, inşaat yönetimine, su ve enerji konularına, depreme karşı güvenli yapı üretilmesine, ulaşım ve ulaşımın sorunlarına, 3. Köprü, Osmangazi köprüsü, Çanakkale Köprüsü, 3.Havalimanı, Avrasya Tüp Tüneli, Kanal İstanbul, sağlıklı kentleşmenin yaratılması ve kentsel dönüşüme kadar çok çeşitli konular gündemimizi oluşturdu. Kamu yararını önceleyen çalışmalar yapıldı.

Bugün her zamandan daha çok birliğe ve birlikte mücadele etmeye ihtiyacımız var. Kavrayıcı ve kapsayıcı bir anlayışla birliğimizi geliştirmek gerekiyor. Gerek toplumsal ölçekteki hak kayıplarımızı gidermek, gerekse meslek alanımızdaki kayıplarımızı yeniden kazanmak için birlik ve dayanışma içinde olma ihtiyacımız var.

İnşaat Mühendisleri Odası ve şubelerinin varlığını haksız bir şekilde tartışmaya açarak değersizleştirmek isteyen hiçbir kimseye ve anlayışa meslektaşlarımızın yol vermeyeceğine içtenlikle inanıyoruz. Bu nedenle, yarın yapılacak olan ve iki yıl şubemizi yönetecek olan yöneticilerinizi seçmek için kullanacağınız oyun büyük bir önemi var.

Bilimi, tekniği ve mühendisliği insan yaşamının odağına koyarak hizmet üretmeye çalışan meslektaşlarımızın yolu açık olsun. Kamu yararını kişi ve grupların önünde gören, ticari kaygıyı teknik kaygının arkasına atarak hizmet üreten şube yöneticilerimizi ve meslektaşlarımızı kutluyoruz. Şubelerimiz de hizmet üreten çalışma arkadaşlarımızı kutluyor ve onlara sağlık diliyorum.

Bu dönem şube yönetimlerinde görev almayacak meslektaşlarımıza sağlık ve mutluluk diliyorum. Yeni seçilecek yönetim kurullarına başarılar diliyorum.

## **Bilim, Teknoloji, Mesleğimiz ve Demokrasi Mücadelesinde Harun Karadeniz'i Anlama ve Anma Etkinliği (İstanbul)**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe**

7 Mart 2020



Nasıl Bir Ülkede Yaşıyoruz?

Elazığ-Sivrice merkezli depremde ve 41 Van-Bahçesaray'da ÇİĞ düşmesi sonucu olarak da 41 insanımız yaşamını yitirdi. Yüzlerce insanımız yaralandı, binlerce insanımız kış koşullarında evsiz, barksız kaldı. Depremlerde yıkılmayacak yapı üretilmesinden daha çok FAY ZONLARI konuşuluyor. Ayrıca, ÇİĞ altında kalanları kurtarmaya gidenler veya onları oraya gönderenler, bir klakson sesinin bile kar yığınının harekete geçireceğini bilmemeleri, ne afet öncesine, ne anına, ne de sonrasına hazır olunmadığını açıklıkla önümüze seriyor.

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

Doğal olayların yanında, doğal olmayan olaylar da yaşıyoruz. Güney sınırımızdan neredeyse her gün genç insanlarımızın kara haberleri geliyor. Birçok eve yeni ateşler düşüyor. Doğa olaylarına karşı önceden risk giderici önlemler almayıp, afetlerle karşılaşınca yara sarmaya çalışıyor-

ruz. Suriye`de neden olduğumuzu sorgulamadan gelen can kayıplarımızı görüp üzüyoruz. Açıkçası sürekli olarak olayların kendisiyle değil sonuçlarıyla uğraşyoruz. Suriye topraklarındaki savaş da bir sonuçtur.

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

Meslek Odaları ve Odamız yapılan yönetmelik değişiklikleriyle yetkisizleştirilip etkisizleştirilmiştir. LIYAKAT sistemi tümüyle ortadan kalkmıştır. Yargı kararlarına rağmen mühendislik hizmetleri birer formaliteye dönüştürülmüştür. Ekonomik kriz nedeniyle yatırımlar durmuş, genç meslektaşlarımız büyük oranda işsiz kalmışlardır. Öğrenimlerini tamamlamak için STAJ yapmak zorunda olan öğrenciler STAJ yerleri bile bulamamışlardır.

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

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

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

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

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

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

Ülkeler artık sektörlerden daha çok, sektörleri dönüştürecek teknolojilere odaklanıp yatırım yapıyor. Yaşam bilimlerine, malzeme bilimlerine ve bilgi-iletişim teknolojilerine önem veriliyor. Ülkemizi yönetenler, uzun bir süredir üretimi bir yana bırakıp ithalata dayalı tüketimi körüklüyorlar. Bu kapsamda inşaat sektörü ile ekonomimizi ayakta tutmaya çalışıyoruz. Ülkemizin sektör değil, teknoloji seçmeye odaklanması gerekiyor. Oysa bilgi üretilerek bilgiye ulaşılır. Adalet dağıtmak üzere kurulan ve eğitim yapan hukuk fakültelerinin 19`unun dekanı hukukçu değil. İnşaat mühendisliği bölümlerinin başında da inşaat mühendisi kökenli olmayan insanlar var. Bu durum oldukça düşündürücüdür.

Ülkemizde yaklaşık olarak 20 milyon mertebesinde konut stoku var. Kentlerimizde artık mal

ve hizmetlerin kullanım değeri değil değişim değeri tüm süreçleri yönetip yönlendiriyor.

2019 yılında inşaat mühendisliği öğrenimi yapan Üniversite sayısı 124, bölüm ve program sayısı ise 204 olmuştur. 2019 yılında ise 10 binden fazla öğrenci aramıza katılmıştır. 40 matematik netinden 1,8'ine, 14 fizik netinden -2.0'ye, 13 kimya netinden -2,3'e düşerek devlet okullarına girilebiliyor. 300 bininci sırada bulunan bir öğrenci bölüm ve programlara kayıt yaptırabiliyor.

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

Geçmişin mücadele eden değerli insanları olmasına rağmen bu geçmiş yokmuş gibi her şeye yeniden başlanıyor. Sürekli olması ve giderek artması gereken dayanışma ve mücadele alanları gerilerken, kimi zaman mücadele ediliyormuş gibi yapılıp özden uzaklaşıyor. Bu durum insanlarımızı çaresizlikle baş başa bırakıyor. Mücadele ortamından uzaklaştırıyor.

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

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

Bugün ülkemizde bulunan düzen, geçmişten gelecek geleceğe uzanması gereken yaşamışlıkları silip yok ediyor. Toplumun direnme gücünü o anla, veya kendisiyle sınırlı görüyor. Bugün yapılan inşaatlarda karşımıza çıkan ve bedeli daha çok işçi ve mühendis ölümü olan; "daha hızlı, daha hızlı iş yapma anlayışı" ne ise; hızlı tüketen ve mutlu olmayan bir toplumsal yapıyı ortaya çıkaran anlayış da odur.

Ortalık yanıyorken, birçok eve ateş düşmüşken, bırakalım geçmişimizi, iki gün öncesini bize unutturmaya, geleceğimizi sadece yaşanan güne odaklayarak turist sayısındaki artışa ve ekonomik büyümeye hapsetmek isteyen tek adam düzeninin, sorunlarımızı daha da büyüteceğine dikkat çekmektir.

Bırakın geçmişimizi ve geleceğimizi, "an bu andır" noktasına toplumu kilitlemeye çalışan anlayışa karşı Harun'ların dün vermiş olduğu mücadeleyi, bugüne, bugünün mücadelesini de yarınlara taşımaktır.

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

Yine Harun Karadeniz, "sermayenin bir artık değer olduğunu gördükten sonra kapitalizmi savunmak anlamsızlaşır. Çünkü büyük bir kitlenin yarattığı değeri, küçük bir azınlığa vermek, toplum içinde ciddi bir adaletsiz yaratır" diyor. Bugünkü sömürü düzenini ve çok büyük projelerden çok büyük rantların iktidarı destekleyenlere aktarıldığını görseydi dilini yutardı her halde.

Harun Karadeniz ülkemizin sosyal, siyasal ve toplumsal olaylarının yanında ülkemizin eğitim sorunlarına yönelik olarak da çalışmalar yapmıştır. Sadece üniversite eğitim ve öğretiliyle ilgili değil; ilk, orta ve lise eğitimine yönelik olarak da çalışmalar yapmıştır. Köy Enstitülerini

detaylı bir şekilde incelediğini, 7. ve 8. Milli Eğitim Şura kararlarını da masaya yatırdığını, yazdıklarından biliyoruz. Ayrıca İkinci Beş Yıllık kalkınma Planını ve 1968 yılında yayınlanmış olan 1968 İlkokul Eğitimi ve Öğretimi Programını da incelediği anlaşılıyor.

Harun Karadeniz "kendisini güven altında hisseden insanlar mutlu olabilirler. Tedirgin ve ürkek insanların mutluluğundan söz edilemez" diyor. Harun Karadeniz'i gündeme getirmemizdeki amaç; Harun Karadeniz'in mücadele vermiş olduğu sorunların bugün için de devam ediyor olmasıdır. Genç yaşına rağmen ortaya koymuş olduğu ürünler bugün için de geçerliliğini koruyor. "Sorunları başkaları yaratmış olsa da, bu sorunların çözülmesi için kendimizi sorumlu görürüz" diyen bir mücadele insanını, bir meslektaşımızı, bir devrimciyi, bir yurtseveri; inşaat mühendisliği bölüm ve programlarında okuyan arkadaşlarımızın tanınmasını sağlamaktır.

Harun Karadeniz'in mücadele arkadaşlarına geçmiş günleri anımsatarak düşüncelerini genç meslektaşlarımızla paylaşmalarını sağlamaktır. Kaçarak kurtuluşun olmadığını bilmemizdendir. Bilimsel, teknik ve sosyal gelişimin önüne konulan engellere karşı, önceki kuşakların mücadelesini öğrenip geleceğe taşımaktır. Bu nedenle; Harun Karadeniz bir mücadele döneminin önemli bir bileni bir simgesidir. Unutmayız, unutturmayız.

1968 kuşağı, Vietnam ve Kamboçya'ya karşı Amerika'nın yürüttüğü savaşın bir gün bizim kapımıza da geleceğini biliyorlardı. Barışı önemsiyorlardı. Savaşa ve silahlanmaya karşı durmanın ülkemiz ve dünyadaki yoksulluğu azaltacağına farkındaydılar.

Montaj sanayisine dayalı bir kalkınma yerine makine üreten bir sanayinin kurulmasını talep ediyorlardı. Parasız ve herkese eşit bir eğitim istiyorlardı. Kaliteli bir üniversite eğitimi için öğrenenlerin yeterli bir lise eğitimi almış olmaları, öğretmenlerin de yetkin ve bilimsel yeterliliğe sahip olmalarını savunuyorlardı. Özerk bir üniversite, demokratik bir yönetim yoksa bilimsel ve teknolojik gelişmenin olmayacağını yüksek bir sesle halkımıza ve yönetime duyuruyorlardı.

Bir avuç azınlığın sömürsüne karşı işçi emekçi ve öğrenci gençliğin örgütlenerek yürütecekleri mücadelenin sonucu vereceğinin farkına varmışlardı.

Tüketen değil üreterek hakça paylaşan özgür ve demokratik bir düzenin kurulması, var olan sorunları ortadan kaldıracaktır diyorlardı. Biz de bir kez daha diyoruz ki;

Dün yoksa bugün, bugün yoksa gelecek de yoktur.

**Değerlendirmeler  
Görüşler  
Raporlar**



**İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp  
Cumhurbaşkanlığı Genel Sekreterliği Makamına gönderilen**

## **7143 Sayılı Vergi ve Diğer Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılması ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun hakkında Görüş**

*16 Mayıs 2018*

11 Mayıs 2018 tarihinde TBMM’de kabul edilen “7143 Sayılı Vergi ve Diğer Bazı Alacakların Yeniden Yapılandırılması ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılmasına İlişkin Kanun”un 18. Maddesinin (n) bendinde yapılan değişikliklerle; teknisyen, tekniker, yüksek tekniker ve Teknik Öğretmene mühendis, mimar yerine denetleme yetkisi verilmektedir.

Güvenli yapılar yapılarak muhtemel afetlerde can ve mal güvenliğini sağlamak, yapıların, imar planına, fen, sanat ve sağlık kurallarına ve standartlara uygun, kaliteli yapılması için denetimine ilişkin usul ve esasları düzenlemek amacıyla çıkarılan Yapı Denetimi Hakkında Kanunun genel gerekçesinde belirtilen hususlar göz önünde bulundurulduğunda, yapı denetimi görevinin etkin bir biçimde yerine getirilmesi için denetim elemanlarının sorumluluğundaki alanın makul ve bilimsel ölçütlere göre belirlenmesi gerektiği açıktır.

Mühendislik ve mimarlık, lisans eğitime tabi mesleklerdir. Teknikerlik ve teknisyenlik ise önlisans eğitime tabidir. Mühendis ve mimarlara verilen asıl görev ve yetkinin değişiklik ile tekniker, teknisyen ve teknik öğretmenler ile paylaşılması kamu adına vatandaşın can ve mal güvenliğini temin edecek yapı denetiminin işlevsizleşmesine, uzmanlık ayrımı ilkesine, aykırıdır.

Bu nedenle; teknisyen, tekniker ve Teknik Öğretmenlerin yapı denetim sisteminde yardımcı kontrol elemanı olarak görev almaları, almış oldukları öğrenimlerine denk düşen bir uygulamadır. Oysa getirilmek istenen bu düzenleme bilgi ve öğrenimi bir yana itmektedir. Tekniker ve teknisyenlerin mühendis ve mimarların yapmaları gereken işleri yaparak imza atmaları bilime, bilgiye ve uzmanlığa aykırı bir durum olduğu gibi Anayasa’ya da aykırıdır.

Bu nedenle Sayın Cumhurbaşkanının yasanın ilgili maddesini kabul etmemesi ülkemiz ve güvenli yapı üretimi adına son derece önemlidir.

Tekniker ve teknisyenlere mühendis ve mimar yetkisinin verilmemesini önemle arz ederiz.

Saygılarımızla,

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

İMO İstanbul Şube tarafından hazırlanan

# İstanbul Sütlüce'de Çöken Bina ile İlgili Ön Teknik Değerlendirme Raporu

1 Ağustos 2018

## 1. Raporun Amacı

24.07.2018 tarihinde İstanbul İli, Beyoğlu İlçesi, Sütlüce Mahallesi, İmrahor Caddesi üzerindeki 2753 ada 28 parselde süren kazı işleri için parsel sınırında teşkil edilmiş ve kazı derinleştikçe alt kısmına ek yapılan dayanma yapısı çökmüştür. Dayanma yapısının çökmesinden sonra, dayanma yapısının gerisindeki yamaçta göçme olmuş, 2755 ada 14 parselde yer alan toplam dört katlı binanın altındaki zemin boşalmış ve bir süre sonra da bina 2753 ada 28 parselde doğru devrilerek tamamen yıkılmıştır.

**Bu rapor, bir teknik rapor veya bilirkişi raporu değildir.** Teknik rapor hazırlayabilmenin koşulları yerine getirilememektedir. Konuyla ilgili tüm engellemelere ve olanaksızlıklara rağmen, toplanabilen bilgiler ışığında, inşaat mühendisliği biliminin kapsamında yapılan ön teknik bir değerlendirme olarak kabul edilmelidir. Teknik rapor hazırlayabilmek için; onaylı projelerin, zemin ve geoteknik raporların elde edilmesi, bu dökümanlar üzerinde hesap ve detay çizimlerin incelenmesi, tasarım hatasının olup olmadığının belirlenmesi, yapı mahallindeki ölçümlerle, yapı geometrisi, boyutları, donatıları vb açısından inşaat imalatının projesine uygun olup olmadığının belirlenmesi, tahribatlı ve tahribatsız testlerle malzeme mukavemetlerinin tespit edilmesi, yapı mahallinde yakın gözlemlerle göçme şeklinin anlaşılması gereklidir.

Bu verilerle İnşaat Mühendisleri Odası'nın gerçek bir teknik rapor hazırlama şansı yoktur. Ancak ilgili kişi veya kurumlar kendi arşivlerinde bulunan bilgi, belge, proje, rapor v.b. dokümanları Şubemizle paylaşırlarsa, bir heyet oluşturarak detaylı teknik raporu hazırlayabileceğimizi de belirtmek isteriz.



Resim 1 - 2573 Ada 28 parsel ve komşu parsellerin planda görünüşü

Bu raporun amacı, çok net olarak görülen sebep sonuç ilişkisini kamuoyuna bildirmektir. 2755 ada 14 parselde yer alan 4 katlı yapı, esas olarak, kendi taşıyıcı sisteminin eksikleri nedeniyle çökmemiştir. Bu yapının oturduğu yamacı tutan dayanma yapısının, ileriki paragraflarda anlatılacak nedenlerle göçmesi sonucu yamaç zeminindeki heyelan ile temel altının boşalması nedeniyle stabilitesini kaybederek hafriyat çukuruna doğru devrilmiştir.

## 2. Tasarım, Onay ve Kontrol Süreçleriyle Derin Kazılı İnşaat Problemi

Şehir merkezlerinde, yapılaşma nüfusun yoğunluğuna paralel olmaktadır. Bunun sonucunda da, arsa sınırlarının tamamını kullanan, birden fazla bodrum kat da içeren çok katlı yapılar tercih edilmektedir. Şehir arsalarındaki bitişik yapıların eş zamanlı inşa edilmesi mümkün olmayacağından, yeni yapıların tasarım ve inşası için mevcut yapılara zarar vermeden, kamu yararını da gözeterek önlemler almak ve yöntemler kullanmak zorunlu olmaktadır.

Arsa sınırlarına dayanan ve birden çok bodrum katı olan derin kazı çukurlarının, çevresinde bulunan komşu yapılara, yollara ve alt yapıya da zarar vermemek için geçici veya kalıcı iksa sistemleriyle desteklenerek açılması ve yeni yapının inşası gerekmektedir. Farklı uzmanlığı olan mühendislik disiplinlerinin bir arada çalışmasını gerektiren bu sürecin aşamaları sırasıyla zemin etüdü ve geoteknik rapor, tasarım, onay ve kontrol olarak özetlenebilir. Farklı disiplinlerin çalışmasının herhangi birindeki eksiklik veya aksaklık, işini doğru yapmış olsa bile diğer disiplinlerin de çalışmasını boşa çıkarmaktadır.

Derin kazıların yapılabilmesi için geliştirilen tüm destekleme sistemlerinin başlangıç ayağı, ilgili bölgeye ait zemin etüdü raporu baz alınarak mevcut yapı, yol ve alt yapıyla ilişkiler de incelenip göz önünde bulundurularak inşaat mühendisi kökenli bir uzman tarafından geoteknik raporun hazırlanmasıdır. Ayrıca zemin etüdü raporları oluşturulurken belli noktalarda gözlemler yapıp arazinin diğer bölgeleri için varsayımlar yapılır.

Uygulama sırasında gerçek zemin durumu gözlemlenip öngörülen zemin profilinde olabilecek değişiklikler konusunda ilgili disiplinler uyarılmalıdır. Geoteknik raporlar, kazı yapılacak bölgenin zemin tabakalarının değişimini gösteren zemin profilini, her bir zemin tabakasının geoteknik tasarım parametrelerini, yeraltı suyu durumunu, bitişik arsalarla entegre olacak şekilde yapılacak kazı için uygun iksa sistemi ve arsa üzerinde yapılması planlanan yapının temel tasarımı için önerileri içerir.

Derin kazı tasarım süreçlerinin en önemli parametrelerinin başında zemin cinsiyle birlikte zemin içerisinde bulunan su muhtevası ve yeraltı su seviyesi gelmektedir. Bu veriler, kazıya ve seçilecek iksa sistemine yön veren unsurlardır. Buna ilave olarak; kazı ve iksa çalışmaları esnasında oluşacak yağışların getireceği ani ve debisi yüksek su akışının da destekleme sistemine ilave yük getirmeden drene edilmesi her koşulda tasarımın bir parçası olmak zorundadır.

O halde; ani bir yaz yağmurunun getirdiği su akışının, doğru mühendislik hizmeti almış bir iksa sistemini alt edebilmesi mümkün değildir. Yapılan tasarım için varsa öngörülen geçerlilik süresinin işin başında belirlenmesi ve bundan tüm disiplinlerin haberdar olması da başka bir önemli konudur.

Derin kazı ve dayanma yapısı işlerinde bu süreçlere uygun yol haritası izlenmezse, benzer vakalar ne yazık ki sıkça yaşanabilecektir. Göçmelerin nedenlerini tüm süreçler ve aktörler açısından şöyle özetleyebiliriz:

- Hazırlanan zemin etüd raporları ve geoteknik değerlendirme raporlarının bir kısmı, yetersiz araştırmalara dayandırılarak, eksik bilgiler veya yanlış değerlendirmelerle basma kalıp olarak hazırlanmaktadır. Yerinde yapılan zemin etüdüleriyle, mevcut yapı, yol ve alt yapıyla ilişki de incelenip göz önünde bulundurularak geoteknik rapor hazırlanmalıdır.
- Rapor, zemin tabakalarının değişimini gösteren zemin profilini, her bir zemin tabakasının geoteknik tasarım parametrelerini, yeraltı suyu durumunu, bitişik arsalarla entegre olacak şekilde yapılacak kazı için uygun iksa sistemi ve arsa üzerinde yapılması planlanan yapının temel tasarımı için önerileri içermelidir.
- Dayanma yapılarının tasarımı konusunda uzman ve tecrübeli inşaat mühendisleri tarafından yapılmalıdır.

- Yapı denetim kuruluşları, gerek tasarım denetimine, gerekse inşaat imalatının denetimine gereken önemi vermelidir.
- Tasarım denetimi, onay mercileri tarafından (belediyeler vs) gereken ciddiyette yapılmamıştır.
- Bazı ihalelerde inşaat imalatını yapacak firmalar işi üstlenirken tasarımıyla birlikte üstlendiğinde, yapı güvenliğinden taviz vererek güya ekonomik tasarımları mal sahibine sunmaktadır.
- Proje müellifinin bilgisi dışında inşaat esnasında yapılan değişiklikler (daha derin kazı, yeterli ankraj yapılmaması, yeterli test yapılmaması vb) yapı güvenliğini tehlikeye sokmaktadır. Gelişen durumlardan, birlikte çalışan tüm mühendislik disiplinlerini eş zamanlı bilgilendirip yapılan tasarım ve yük kabullerinin dışına çıkılıp çıkmadığını kontrol etmek çok önemlidir.
- Herhangi bir sorun işaret verdiğinde, belediyeler gereken tedbirleri almakta gecikmekte, olay vuku bulduktan sonra insani tedbirleri almaktadır. Özellikle derin kazı gerektiren inşaatlarda, kazının her aşamasında düzenli ölçümlerle de destekleyerek, gerekli gözlem ve kontroller yapıp önlemler başta alınmalıdır.
- Yağışlı havalarda vb uygun olmayan iklim koşullarında zemin kazıları devam etmektedir.

#### a. Yıkılan İksa Sistemi ve Bina İçin Geçmişe Dönük Araştırma

2753 ada, 28 parselin farklı zaman dilimlerindeki fotoğrafları "Yandex Harita" ve "Google Earth" programlarındaki panoramik görüntü kayıtlarından tespit edilerek 2 ve 3 nolu resimlerde gösterilmiştir.

Resimlerden görüleceği üzere 2753 ada 28 parselin; Fuadiye Çıkmaızı sokak cephesi ile sınırında ve 2753 ada 6 parsel ile sınırındaki betonarme iksa yapısının yüzeyinde yeşeren fidan dikkate alındığında daha önceki tarihlerde imal edildiği anlaşılmaktadır.

Parsele ait Resim-4'de verilen daha güncel fotoğraflar dikkate alındığında Resim-3'de gösterilen karot deliklerinden zemin çivisi benzeri bir uygulamanın yapıldığı görülmektedir. İki sırada teşkil edilen bu ilave unsurların başlığı ikişer sıra çelik profil vasıtası ile mevcut betonarme dayanma yapısına tespit edilmiştir. Ayrıca dayanma duvarının L köşe kısmında çaprazlamasına çelik destek elemanların atıldığı görülmektedir.

Bu ilave tahkimatlar, arsa içerisinde daha derin bir kazı faaliyetine girilmeden önce alınan tedbirler olarak düşünülmektedir. Dayanma yapısı gerisinde yeraltı suyu veya yüzey suları se-



**Resim 2** - 2753 ada 28 parselin Betonarme dayanma yapısının mevcut olduğu 2014 yılı fotoğrafı (Kaynak: Yandex Harita verileri)

bebiyle oluşabilecek hidrostatik basıncın azaltılması için barbakanların teşkil edilmediği ise, bu dayanma yapısı için dikkat çeken bir durumdur.

Yıkılan binanın 2005 yılına kadar üç katlı olduğuna ve sonrasında kat ilavesi yapılarak dört kata çıkarıldığına dair fotoğraflar sosyal medyada yayınlanmaktadır.

Olayın gerçekleştiği ilk andan itibaren binanın iskansız olması vurgulanıp bundan dolayı yıkıldığı ile ilgili basında birtakım haberler yer almıştır. Binanın iskansız olması başka bir denetim sorunudur. Binanın devrilerek yıkılması konusuna doğrudan ilişkilendirilmesi uygun değildir.

Bina 2753 ada 28 parseldeki derin kazı işleri başlayıncaya kadar mevcut hali ile stabilitesini koruyordu. 2753 ada 28 parseldeki derin kazı sebebiyle önce yeterli kapasiteye sahip olmayan dayanma yapısı yıkılmış, Fuadiye Çıkmazı Sokak ile birlikte bina da devrilerek çökmüştür.



**Resim 3** - 2753 ada 28 parselin mevcut betonarme dayanma yapısına sol ve arka cephede açılan karot deliklerinden ilave destek çalışmalarına başlandığını gösteren resim (Kaynak: Google Earth verileri)



**Resim 4** - İnşaat Faaliyetleri Öncesi Durum (Derin kazı işleri başlamadan önce)



**Resim 5** - Binanın 3 katlı ve 4 katlı halini gösteren fotoğraf sosyal medyadan elde edilmiştir

### b. İksa Sistemi

Yıkımı gerçekleşen iksa sisteminin, geoteknik mühendisliği disiplini içerisinde adı konulmuş hangi türden bir destekleme sistemine dahil olduğunu belirlemek oldukça zordur. İlgili derin kazıyı desteklemesi ve çevre binaların güvenliğini sağlaması beklenen mühendislik yapısının farklı aşama ve farklı zaman dilimleri içerisinde parçalı olarak inşa edilmiş olduğunu belirlemek dışında bir kategoriye dahil edebilmek mümkün görünmemektedir.

### c. Üst Yapı Projelerinin Ayrılmaz Bir Parçası Olarak İksa Uygulama Projeleri

Derin kazı ihtiva eden bir üst yapı projesinin ilgili idari makama teslimi ve onay süreçlerinde, iksa sistemine yönelik bir uygulama projesinin de teslim edilmesi zorunluluktur. Bahse konu otel projesinin yapı denetim ve belediyeye teslim edilen proje seti içerisinde, sorumlu mühendis tarafından tasarlanmış bir iksa sistemi projesinin varlığı sorgulanmak durumundadır. Eğer iksa uygulama projesi mevcut ise; sahada inşa edilen ile kağıt üzerindeki uyumu ve elbette rapor ve çizimler üzerinden ilgili destek yapısının geoteknik ve betonarme yapı tasarımı ilkerlerini eksiksiz takip ettiği irdelenmelidir.

## 3. İksa Yapısı Neden Çöktü? Çökmemesi İçin Ne Yapılmalıydı?

Dayanma yapısı daha önce imal edilmiş betonarme bir yapıdır (Resim-2). İnşaat faaliyetlerine başlanmadan önce bu yapıya zemin çivisi benzeri uygulama ile ilave tahkimat yapıldığı görülmektedir. Anlaşıldığı üzere proje müellifi, yapı denetim firması, müteahhit bu ilave tahkimatın yeterli olduğuna kanaat etmiş ve betonarme dayanma yapısına aşağı doğru ilave yaparak kazı tabanının daha aşağı kotlara indirecek şekilde ilerlenmesinde bir sakınca görmemişlerdir.

24/07/2018 tarihinde yoğun yağış sonrası, aşağıya doğru ilave edilen dayanma yapısıyla birlikte sistemin bütünü, üzerindeki hidrostatik yükü, zeminden aktarılan yükü, sürşarj yükü etkilerini karşılayamamış ve yıkılmıştır. Yani, Resim-2'de stabil halde dururken, zemin çivisi ile tahkimat yapılan ve aşağı doğru benzer bir duvar imalatı ile altı boşta olacak şekilde son şekli verilen dayanma yapısının kapasitesi yetersiz kalmıştır.

Mal sahiplerinin, proje müelliflerinin, yapı denetim firmasının bodrum katlarda daha geniş kullanım alanı elde edilebilmesi için olması gereken iksa yapılarını talep etmek yerine daha narin ve zayıf iksa yapıları ile bu seviyedeki derin kazıları yapabilecek cesareti göstermiş olmaları olayın can sıkıcı başka bir boyutudur. Belediye'nin bu şekilde çalışma yapılmasına göz yummuş olması denetim konusunda çok zayıf kalındığına işaret etmektedir.

Bu çökmenin meydana gelmemesi için mevcut betonarme dayanma yapısının kesit kalınlığı, donatı yerleşimi, beton kalitesi tahribatlı ve tahribatsız testlerle tespit edilmeliydi. Dayanma yapısının gerisindeki zemin özellikleri, yeraltı su seviyesi durumu tespit edilmeliydi. Mühendislik özellikleri tespit edilen betonarme dayanma yapısı ve zemin dikkate alınarak modellenen yapılar analize yapılmalıydı. Mevcut dayanma yapısına zemin ankrajları ve betonarme göğüsleme kirişleri ilave edilerek kazının güvenli şekilde yapılacağı kanaati oluşursa bu imalat ile inşaat faaliyetlerine devam edilmeliydi. Dayanma yapısının yetersiz olduğuna kanaat getirilirse başka destekleme yöntemleri ile yeniden imalatlar yapılarak inşaat faaliyetlerine devam edilmeliydi.

#### **Yağış Sebebiyle İksa Yapısı Arkasında Hidrostatik Basınç Arttı mı? Buna Nasıl Engel Olunabilirdi?**

Dayanma yapısında gerideki hidrostatik basıncın azaltılmasını sağlayacak barbakanların olmadığı görülmektedir. Bu durum sebebiyle dayanma yapısı gerisinde su basıncı artmıştır.

Dayanma yapısının analizleri yapılırken yeraltı suyu ve yüzey sularının oluşturacağı hidrostatik basınç en gayri müsait şekilde alınarak gerekli analizler yapılmalıydı. Hidrostatik basıncın düşürülebilmesi için barbakan delikleri açılarak su drene edilmeli ve dayanma yapısı önünde geçici pompa düzeneği ile de yağmur suyu kanalına tahliye edilmeliydi.

#### **4. Sorumlular Zinciri**

Fizibilite aşamaları geçilen ve yatırım kararı alınmış bir inşaat projesinin başlangıç noktası olan zemin etüdü, geoteknik rapor ve tasarım süreçleri ile zincirin ilk halkası oluşur. Bu aşamada yatırımcı ve tüm tasarım bileşenleri fen ve sanat kuralları ışığında projelendirme süreçlerini tamamlamak durumundadır. Bir sonraki aşamada inşaat projelerinin Yapı Denetim firması tarafından kontrol edilmesi süreci başlar. Tüm tasarım dokümanları (raporlar, çizimler) yapı denetim firması sorumluluğunda incelenerek onaylanır.

Bu kontrol aşaması eksikler ve yanlışların düzeltilmesi için fırsat niteliğindedir. Daha sonra ilgili belediyede görevli sorumlu teknik kadro tarafından projeler incelenerek inşaatın başlamasına yönelik evraklar düzenlenir. Bu aşamadan sonra müteahhit firma ve onun saha sorumlusu (şantiye şefi) belediye kayıtlarına alınır ve gerekli resmi izinlerin verilmesi ile inşaat süreci başlar. İnşa faaliyeti başladığında tüm saha uygulamaları Yapı Denetim Firması ve Belediyenin sorumlu mühendisleri tarafından kontrol edilir.

O halde başından sonuna kadar zincirin tüm halkalarını sıralarsak; Zemin Etüdü Raporu ve Geoteknik Raporu Hazırlayan Mühendisler, Tasarım Mühendisi, Yapı Denetim Firması, Şantiye Şefi ve yeniden Yapı Denetim Firması dizilimi ile karşılaşırız. Kuşkusuz tüm süreçlerde Belediye veya ilgili idareyi zikrediyor olmalıyız. Bu zincirin zayıf olan halkasının hangisi olduğunu bulmak gereklilikten öte bir zorunluluk olmalıdır. Yukarıdaki temel tespitlerin ışığında yaşanan elim hadise için yakıcı soruları sormalıyız.

##### **a. Yapı Denetim Firmasının Sorumluluğu Nedir? Ne yapmalıydı?**

Yapı denetim firması günler öncesinden Fuadiye çıkmazı sokak yüzeyinde ve komşu binalarda oluşan çatlakları ve bu doğrultuda belediyeye yapılan şikayetleri dikkate alarak işi durdurmamış olmasından dolayı yasa ile tanımlanmış görevlerini layıkıyla yerine getirmemiştir. Yapı denetim firmalarının varlığı, devletin kendilerine verdiği yetki ve sorumluluk tam da bu tür olayların yaşanmaması için gerekli denetim hizmetlerini ihtiva eder.

Yapı denetim firmasının kazı çalışmalarını durdurup, dayanma yapısının topuğuna hafriyat malzemesi ile dolgu yaptırarak dayanma yapısının çökmesine mani olacak önlemleri alması gerekirdi. Daha sonra dayanma yapısının yetersiz olan kapasitesinin yeterli hale getirilmesi için ilave tahkimatları proje müellifine yaptırarak kendi onayı sonrasında belediye onayına sunmalıydı.

### **b. Belediyenin Sorumluluğu Nedir? Ne Yapmalıydı?**

Belediye dayanma yapısı çöktükten sonra can kaybı olmaması için komşu binaların tahliyesini yapmış ve olayın olduğu alan çevresinde güvenlik önlemlerini almıştır. Ancak 2753 ada 28 parselde devam eden kazı işleri sebebiyle komşu binalarda ve sokakta çatlak ve ayrılma gibi deformasyonlara dair vatandaşların şikâyeti geldikten sonra 2753 ada 28 parseldeki inşaat faaliyetlerini durdurmalı ve mühürlemeliydi.

Belediye otorite olarak; dayanma yapısının kapasitesinin yeterli olmaması ve deplasman yapması sebebiyle kazı tabanında dayanma yapısının topuğuna hafriyat dolgusu yaptırarak dayanma yapısının göçmesinin önüne geçilecek önlemleri derhal aldırmalıydı. Proje müellifine ve yapı denetim firmasına dayanma yapısının kapasitesinin yeterli olmadığını, deplasman yaptığı uyarısını yaparak mevcut dayanma yapısı projelerini kontrol ettirmeli ve yeniden tasarım süreçlerini başlatmalıydı.

## **5. Sonuç ve Öneriler**

Yaşanan bu olay bir kez daha derin kazılarda gerekli güvenlik önlemleri alınmadan kazı yapıldığı zaman ne kadar vahim sonuçlar yaşanabileceğini gözler önüne sermiştir. Olay sonrası günah keçisi aranır gibi yıkılan bina iskansızdı diyerek bundan böyle yaşanması muhtemel bu tür olayların önüne geçilemez. Bu hadise özelinde proje müellifi, yapı denetim firması, müteahhit ve belediye üzerlerine düşen sorumluluğu yerine getirmek konusunda gerekeni ortaya koymalıdır. Bu olayın sorumlusu son derece doğal olan sağanak yağış değildir. Sorumluluk, 2753 ada 28 parselde derin kazı gerektiren inşaat faaliyetine, mevcut duvarı yeteri kadar güçlendirmeden izin veren proje müellifi, yapı denetim firması, müteahhit ve belediyenindir.

2753 ada 6 parseldeki bir cephesi kırmızı renkte olan yapının yıkılma ihtimalinin devam ettiğini de gözden kaçırmamak gerekir. Dayanma yapısının kalan kısmında meydana gelecek aşırı deplasman veya çökme olayı bu yapı ve hemen komşuluğundaki diğer yapıların yıkılmasına veya hasar görmesine sebep olabilir. Bu nedenle ilgili bölgedeki önlemlerin üst seviyede alınması gereklidir.

Olayda dahil bulunanların sorumluluk üstlenerek özeleştirme vermesi, yanlışların tekrarlanması önleyecek bir işleyişi hayata geçirmesi gerekmektedir. Aksi halde bu ve buna benzer olaylar yaşanmaya devam edecektir.

İnşaat Mühendisleri Odası, Söğütözü olayında meslektaşlarının ne derecede sorumluluğu bulunduğunu tespit edecek, sürecin takipçisi olacak, mevzuatının ve kanunun verdiği yetkiyi kullanmaktan imtina etmeyecektir.

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

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanan

# Çorlu Tren Kazası İnceleme ve Değerlendirme Raporu

## Uzunköprü-Halkalı Seferini Yapan Yolcu Treninin Tekirdağ-Çorlu-Sarılar Bölgesinde Raydan Çıkmasına İlişkin İnceleme ve Değerlendirme Raporu

15 Ağustos 2018

Uzunköprü-Halkalı seferini yapan 12703 sefer sayılı TCDD yolcu treni, 8 Temmuz 2018 günü saat 17:00 sularında Tekirdağ ili Çorlu ilçesi Sarılar Mahallesi mevkiinde raydan çıkmıştır. Bir lokomotif ve altı vagonun oluşan trende biletli 362 yolcu ve 6 personel bulunmaktaydı. Yolcu treninin raydan çıkan arkadaki beş vagonu devrilmiştir. Olayda 25 yolcu yaşamını yitirmiş, 341 yolcu da yaralanmıştır.

### 1. Olay Yerine İlişkin Ön Bilgiler

Olayın medya tarafından duyurulmasının ardından olay yerine ait ilk görüntüler ve bilgiler yayılmaya başlamıştır. Edirne Uzunköprü istasyonundan İstanbul Halkalı'ya doğru sefere başlayan 12703 numaralı yolcu treni saat 17:00 sularında Çorlu ilçesi Sarılar Mahallesi mevkiinden geçerken raydan çıkmıştır (Resim 1).



Resim 1 - Olay yerinin demiryolu haritasındaki konumu.



**Resim 2** - Menfezin üstündeki toprak dolgu ve balast tabakası boşalmış, travers ve raylardan oluşan yol çerçevesi boşa (askıda) kalmış, beton traverslerin bir kısmı trenin geçişi sırasında zarar görmüştür.

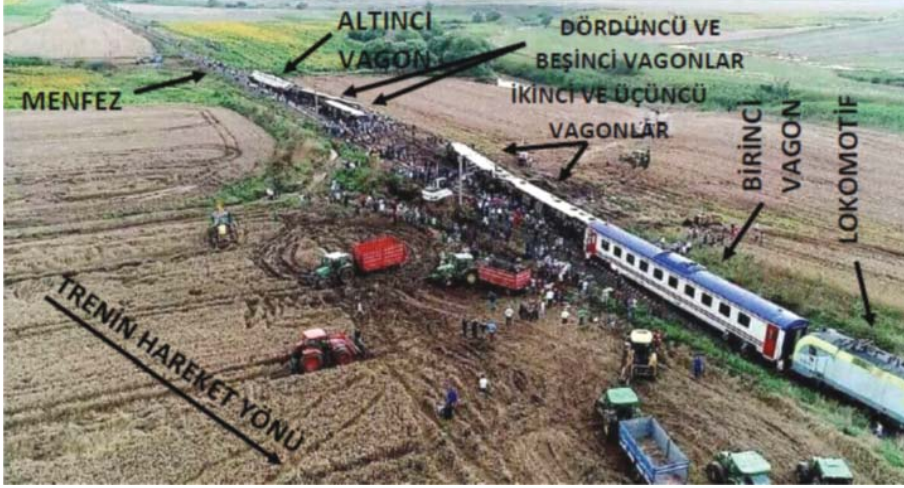


**Resim 3** - Trenin hareket yönünde menfezden hemen sonra rayların altındaki traverslerin bir kısmı ezilip parçalanmış ve rayların altındaki boşluğa yığılmıştır.

Medya kuruluşlarının yayınladığı ilk görüntülerde olay yerindeki bir menfezin üzerinden geçen rayların altının boş olduğu görülmektedir. Menfezin üstündeki toprak dolgu ve balast tabakasının(kırma taşlar) boşalıp göçmüş olduğu anlaşılmaktadır. Travers ve raylardan oluşan yol çerçevesi boşa (askıda) kalmıştır (Resim 2).

Menfezin üzerinde raylara bağlı halde bulunan beton traverslerin bir kısmı trenin geçişi sırasında zarar görmemiştir. Ancak, trenin hareket yönünde, menfezden hemen sonra altı (kısmen) dolu olan raylara bağlı haldeki traverslerin bir kısmının ezilip parçalandığı görülmektedir (Resim 3).

Trenin son beş vagonu altı boş olan bu rayları geçtikten hemen sonra raydan çıkıp devrilmiştir. Lokomotif ve ona bağlı ilk vagon (kısmen) raylar üzerinde ayakta dururken, ikinci ve üçüncü vagonlar ise yan yatmıştır (Resim 4 ve Resim 5). Son 3 vagonun da önünde devrilen 2



**Resim 4** - Trenin lokomotifi ve ilk vagonu raylar üzerindedir, son 5 vagon ise raydan çıkıp devrilmiştir.



**Resim 5** - Trenin son üç vagonu menfezi geçtikten sonra raydan çıkmış ve bütünden koparak devrilmiştir.

vagondan koptuğu ve aralarında (bir vagon uzunluğu kadar) mesafe bulunduğu görülmektedir (Resim 5).

Bölgede yaşayanlar ve yetkililer, olaydan hemen önceki günlerde ve olay günü bölgede şiddetli yağmur yağdığını belirtmişlerdir.

## 2. Yolcu Treninin Raydan Çıkmasına İlişkin Gözlem ve Değerlendirmeler

12703 sefer sayılı yolcu treninin makinistleri olay mahallinde 100-110 km/sa hızla ilerlediklerini ifade etmişlerdir. Olay yerinden geçerken bir sarsıntı hissettiklerini (lokomotifin önce aşağı sonra yukarı yönde hareket ettiğini), bunun üzerine seri şekilde fren uyguladıklarını belirtmişlerdir.

- Olay yerinde demiryolu hattı doğrudur (aliymanda) ve düzlüktedir. Hattın boyuna eğimine ilişkin kesin bilgiler hat geometrik kayıtlarında bulunur. Bu kayıtlar elimizde bulunmadığından, gözlemlerimize dayanarak hattın düzlükte olduğu kabul edilmiştir.
- Olay günü ve önceki günlerde bölgenin çok miktarda yağış aldığı ilgililer tarafından dile getirilmektedir. Olay sırasında ve öncesinde bölgeye düşen yağış miktarı Meteoroloji Genel Müdürlüğü kayıtlarından tespit edilmelidir. Bölgedeki yağış miktarı ile raydan çıkma olayı arasında ilişki kurulabilmesi için bu veriler elde edilmeli ve incelenmelidir.

- Olay sırasında trenin en son geçtiği menfezin üstündeki dolgunun boşaldığı (göçtüğü) görülmektedir. Bu nedenle, travers ve raylardan oluşan yol çerçevesinin altı boşalmış, hat boşlukta asılı kalmıştır (bkz. Resim 2 ve Resim 3).
- Raylar ve menfez arasındaki toprak dolgunun ve kırma taşlardan oluşan balast tabakasının boşalmasına, olay günü ve öncesinde bölgedeki kısa süreli ancak şiddetli yağışların neden olduğu kuvvetle muhtemeldir.
- Olay yerindeki menfez bir dere yatağının üzerinde bulunmaktadır. Bu dere yatağını geçen demiryolu hattının güney tarafındaki yüksek kotlu (rakımlı) arazide biriken yağış



**Resim 6a** - Demiryolu hattının ve menfezin uydü görüntüsü.



**Resim 6b** - Menfeze uzanan dere yataklarından biri.

sularını toplayan iki derenin (doğal görünümlü iki açık kanalın) taşıdığı yağmur suları, menfezin içinden geçip demiryolu hattının kuzeyinde devam eden dere yatağından akarak Çorlu çayına dökülür (Resim 6a). Menfeze uzanan dere yataklarından biri Resim 6b'de görülmektedir.

- Demiryolu hattının olay yerindeki kesimi tamamen tarım arazilerinin içinden geçmektedir(bkz. Resim 6a). Arazideki tarım amaçlı sulama demiryolunun temel tabakalarını zayıflatmaya ve taşıma gücünü düşürmeye dönük potansiyel bir tehlikeyi işaret etmektedir. Bu nedenle, demiryolunun altyapısını suyun olumsuz etkilerinden korumak için, hattın tarım arazileri içinden geçen kesimlerindeki drenaj yapılarına özel önem verilmeli hatta özel tedbirler alınmalıdır. Sulak ve verimli tarım arazilerinden geçen bu demiryolu hattının altyapısını, ayrıca, yabani bitkilerin olumsuz etkilerinden de korumak gerekmektedir. Demiryolu altyapısına uzanan bitki kökleri, buradaki zeminin taşıma gücünü azaltarak, taşıt yükleri altında ya da kendiliğinden yapının geometrik ve fiziksel özelliklerinin kısa sürede bozulmasına yol açabilirler (bkz. Resim 2). Bu özellikteki demiryolu hatlarında düzenli denetim ve bakım yapmak son derece önemlidir.
- Makinistler olay yerinden geçerken bir sarsıntı hissettiklerini belirtmişlerdir. Makinistlerin hissettikleri sarsıntının sebebi, menfez üstündeki zemin dolgusu ve balast tabakasının boşalmış/göçmüş olması nedeniyle, rayların bu kesimde desteksiz olarak askıda kalmasıdır. Bu kesimden geçerken lokomotifin ağırlığı (yaklaşık 100 ton) sebebiyle altı boş olan raylar (yol çerçevesi) çökmüş, bu nedenle lokomotif aşağı yönde aniden yer değiştirmiş, lokomotif çöken bu raylar üzerinde geçip altı dolu raylara doğru ilerlerken, bu kez aniden yukarı yönde yer değiştirme hissedilmiştir (bkz. Resim 2 ve Resim 3). Makinistler menfezi geçerken lokomotifin aşağı ve yukarı yöndeki bu ani hareketleri nedeniyle sarsıntı hissettiklerini söylemişlerdir.
- Menfezin üst kısmındaki yol çerçevesinin bir kısmında beton traversler raylara bağlı olarak asılı durmaktadır. Bu traverslerin trenin geçişi sırasında zarar görmediği ve sağlam kaldığı anlaşılmaktadır (Resim 7).
- Trenin hareket yönünde, bu sağlam kalan traverslerden sonraki birkaç beton traversin parçalanmış olarak dolgu boşluğuna düştüğü ve rayların altında ezildiği görülmektedir (Resim 7).



**Resim 7** - Menfez bölgesinde sağlam kalan traversler ve trenin hareket yönünde parçalanmış traversler.



**Resim 8** - Menfezi geçtikten sonra trenin hareket yönünde sağlam kalan traversler ve ray-travers bağlantı elemanlarının durumu. Trenin hareket yönündeki sol rayın hattın dışına doğru eğildiği (şekil değiştirdiği) görülmektedir.

- Menfez üstündeki traverslerin bir kısmının parçalanma sebebi şöyle açıklanabilir: Lokomotif ve vagonların (yani, tonlarca ağırlığın) menfez geçişi sırasında önce aşağı sonra yukarı ve ardından yine aşağı yöndeki düzensiz ani hareketlerinin oluşturduğu büyük dinamik basınç etkileri (yükler ve gerilmeler) çelik rayların altında kalarak sıkışan beton traversleri ezip parçalamıştır.
- Parçalanmış traverslerden sonraki traverslerin bir kısmı ise yerinde ve sağlam sayılabilecek durumdadır (Resim 8).
- Resim 8'de önemli bir ayrıntı daha bulunmaktadır: Trenin hareket yönüne göre soldaki (kuzey) rayı traverslere bağlayan bağlantı elemanlarının birçoğu işlevini yitirip kopmuştur. Bu durum, diğer (güney) rayın sağlam kalan bağlantı elemanlarına bakarak da görülebilir. Bağlantı elemanları kopan sol rayın hat dışına (kuzeye) doğru bir miktar eğildiği (şekil değiştirdiği) de belirgin bir biçimde görülmektedir.
- Bu saptamaların ışığında; yolcu treninin tüm tekerleklerinin menfezi geçerken ve menfezin hemen sonrasında rayların üzerinde olduğu, ancak ilerlemiş öndeki vagonların raydan çıkması nedeniyle, trenin son (altıncı) vagonunun bu kesimden geçerken raydan çıkmaya zorlandığı anlaşılmaktadır. Resim 8'de sol rayın bağlantı elemanlarının kopması, bu rayın hattın dışına (kuzeye) doğru eğilmesi ve buna rağmen buradaki traverslerin sağlam kalması, trenin lokomotifini ile tüm vagonlarının (altıncı ve son vagon dahil), bu hat kesiminden rayların üzerinde geçtiğini göstermektedir. Trenin altıncı vagonu bu kesimden hemen sonra raydan çıkmıştır. Bağlantı elemanları kopan ve Resim 8'de hafifçe eğik görünen sol ray, altıncı vagonun bu kesimi geçerken önündeki vagonun etkisiyle raydan çıkmaya zorlandığını işaret etmektedir. Altıncı vagonun sol tekerleklerindeki çıkıntılar (buden) bu yanal etkiyle sol rayın mantarını tırmanmaya başlamış ve mantarı aşarak raydan çıkıp eğik pozisyonda durmuştur (Resim 9a ve Resim 9b).
- Olay yerindeki hız limiti 120 km/sa olarak belirlenmiştir. Lokomotifin kara kutusu adı verilen cihazın kayıtları elimizde bulunmadığından, olay sırasında trenin hızının, makinistlerin beyanı doğrultusunda 110 km/sa olduğu ve makinistin bu kesimden (menfezden) geçerken hissettikleri sarsıntının hemen ardından "acil" fren yaptığı kabul edilirse, trenin



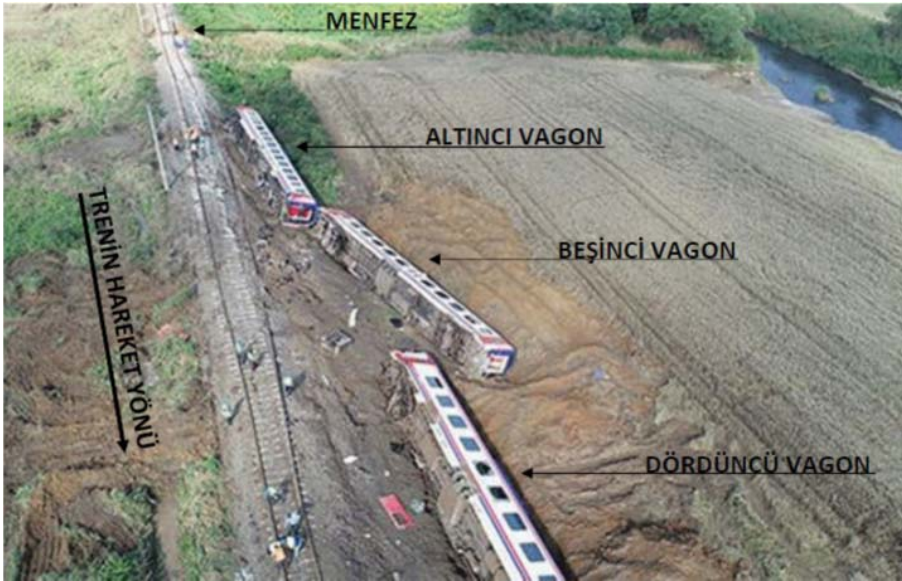
**Resim 9a** - Menfezi geçen altıncı vagonun tekerlekleri sol (kuzey) rayı aşmış raydan çıkarak eğik pozisyonda durmuştur (menfezin gerisinden vagonun arkadan görünümü).



**Resim 9b** - Menfezi geçen altıncı vagonun tekerlekleri sol (kuzey) rayı aşmış raydan çıkarak eğik pozisyonda durmuştur (yakından vagonun arkadan görünümü).

uygulanan yüksek frenleme ivmesi nedeniyle normalden çok daha kısa bir mesafede durması beklenir. Burada acil ya da seri frenleme ivmesi en az  $b = 2 \text{ m/sn}^2$  kabul edilebilir. Frenleme anındaki hız  $V = 110 \text{ km/sa}$  ya da  $v = 110/3,6 = 30,56 \text{ m/sn}$  olduğundan, fren uzunluğu  $l_f = v^2/2 \cdot b = (30,56)^2/2 \cdot (2) = 233,48$  metre hesaplanır. Hesaplanan uzunluk Resim 5'te yaklaşık olarak ölçülen 225 metre uzunluğa çok yakındır. Bu kabullere göre trenin menfezi geçer geçmez acil fren yaptığı kabul edilebilir. (Trenin frenlemeye daha geç-menfezi geçtikten biraz sonra- başlamış olması halinde, fren ivmesi, raydan çıkıp lokomotifin ardında kopmadan sürüklenen vagonların sürtünme etkisiyle artar, yani  $2 \text{ m/sn}^2$ 'nin üzerine çıkar. Bu durumda, fren uzunluğu kısalır, ancak tren yine Resim 5'te görünen pozisyonda durur.)

- Trenin lokomotif ve vagonlarının olaydan hemen sonraki pozisyonları ile demiryolu hattının olaydan hemen sonraki durumu, eldeki görüntüler (bireysel olarak çekilen ve internet ortamında bulunan fotoğraflar ve video görüntüleri) yardımıyla incelendiğinde, menfezi geçtikten sonra ilk olarak trenin ikinci vagonunun raydan çıktığı ve ardından diğer vagonların raylardan ayrıldığı değerlendirilebilir. Resim 10a'da görüldüğü gibi, trenin tamamı menfez ve menfezden hemen sonra gelen 10-15 metre uzunluğundaki demiryolunda rayların üzerinde ilerlemiştir. Bu çıkarım, altıncı vagonun



**Resim 10a** - Trenin son üç vagonunun pozisyonları ve rayların durumu (Vagonların pozisyonları olaydan hemen sonrakilerden kısmen farklı olduğundan, bu fotoğraf muhtemelen olayın ertesi günü çekilmiştir.)



**Resim 10b** - Trenin son beş vagonunun pozisyonları ve rayların durumu (Vagonların pozisyonları olaydan hemen sonrakilerden kısmen farklı olduğundan, bu fotoğraf muhtemelen olayın ertesi günü çekilmiştir. Lokomotif ve birinci vagon olay yerinden uzaklaştırılmıştır.)



**Resim 10c** - Trenin son dört vagonunun pozisyonları ve rayların durumu (Vagonların pozisyonları olaydan hemen sonraki halinde, bu fotoğraf muhtemelen olay akşamı çekilmiştir.)

ardında kalan bu kesimdeki raylar (hat açıklığı) ve traversler neredeyse bozulmadan kaldığı için yapılabilmektedir. Rayların (hat açıklığının) neredeyse bozulmadan kaldığı bir diğer kesim de, Resim 10a'da dördüncü vagonun ortasından itibaren trenin hareket yönündeki hat kesimidir. Rayların bu durumu Resim 10b ve (kısmen) Resim 10c'de de görülmektedir. Resim 10b'de hat açıklığının, trenin hareket yönünde dördüncü vagonun ortasından itibaren ve Resim 10c'de yine dördüncü vagonun ortasından itibaren hattın ilerleyen kesimlerinde (neredeyse) korunduğu görülebilmektedir. Hat açıklığının korunduğu bu kesimlerde lokomotif ve vagonların rayların üzerinde hareket ettiği söylenebilir. Olay yerine ait aşağıdaki diğer bazı fotoğraflar da bu çıkarımı desteklemektedir.

- Resim 11a ve Resim 11d arasındaki görüntüler yolun bozulan ve (kısmen) sağlam kalan bölümlerini, vagonların konumlarına göre göstermektedir. Bu ve diğer resimler raydan çıkma olayının hangi vagonla ve nerede başladığına ilişkin önemli ipuçları vermektedir.
- Yukarıda Resim 10a'da raydan çıkarak devrilen trenin son üç vagonu ve bozulan raylar gösterilmişti. Bu resme trenin hareket yönüne göre kırılan/devrilen sol (kuzey) ray için bakıldığında, hattın iki yerinde rayın kırıldığı görülmektedir (Resim 12). Trenin hareket yönüne göre daha aşağıda kalan ray kırılması/devrilmesi, ikinci vagonun raydan çıkması



**Resim 11a** - Yan yatmış ikinci vagonun bulunduğu konumda rayların ve traverslerin (hat açıklığının) durumu. Yol nerdeyse bozulmamış durumda.



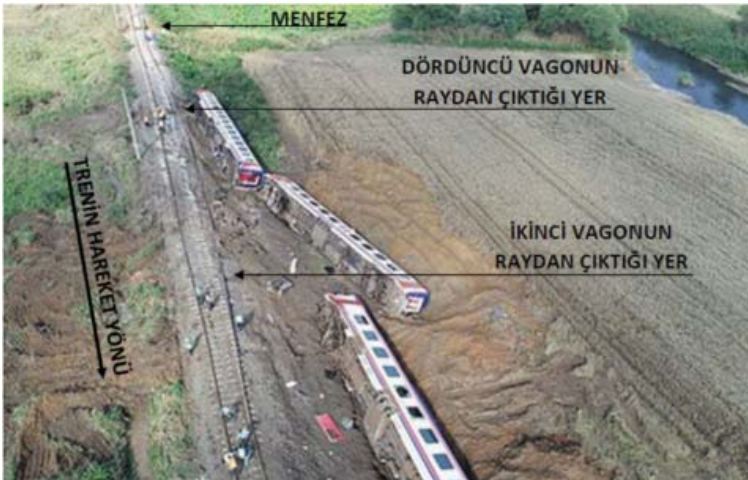
**Resim 11b** - Yan yatmış üçüncü vagonun bulunduğu konumda rayların ve traverslerin (hat açıklığının) durumu. Sol (kuzey) rayının altındaki traverslerin bir kısmı ötelenmiş; yol kısmen hizmet verebilir durumda.



**Resim 11c** - Birbirinden kopan üçüncü ve dördüncü vagonların arasındaki hattın sol (kuzey) rayı traverslere bağlı şekilde ayakta duruyor.



**Resim 11d** - Dördüncü ve beşinci vagonun bulunduğu konuma kadar rayların ve traverslerin (hat açıklığının) durumu. Dördüncü vagonun ortasından itibaren ileri yönde yol nerdeyse bozulmamış durumda. Ancak, beşinci ve altıncı vagonun bulunduğu konumlarda yolun tamamen bozulduğu görülüyor.



**Resim 12** - Vagonların raydan çıkma konumları.

nedeniyle meydana gelen ilk kırılmadır. Yani trenin raydan çıkan ilk vagonu ikinci vagon-  
dur. Raydan çıkan ikinci vagon ardından üçüncü vagonu da raydan çıkmaya zorlamıştır.  
Sonrasında dördüncü vagon raydan çıkmaya başlamış ve bu arada üçüncü vagonla olan  
bağlantısı kopmuştur. Hareket halinde olan ancak trenin öndeki bölümünden kopan son  
üç vagon, sahip olduğu momentumun etkisiyle dengesiz biçimde raydan çıkarak ve ya-  
vaşlayarak yoluna devam etmiş, sonuç olarak devrilerek durmuştur. İkinci ve üçüncü va-  
gonlar da, fren yapan lokomotifin ve birinci vagonun ardından raydan çıkarak devrilmiş  
ve lokomotifle birlikte durabilmişlerdir.

### 3. Trenin Raydan Çıkmasının Nedenlerine İlişkin İnceleme ve Değerlendirmeler

Yukarıdaki inceleme ve değerlendirmelere göre, 12703 sefer sayılı Uzunköprü-Halkalı yolcu  
treni, üstündeki dolgu ve balast tabakası boşalan menfezi geçtikten sonra raydan çıkmıştır.  
Menfezin üzerindeki yol destekten yoksun kalmış olması trenin düşey yöndeki stabilitesini  
(dengesini) bozmuş olsa da, treni raydan çıkmaya zorlayacak yanal bir stabilite bozukluğuna  
yol açmadığı görülmektedir. Yanal stabilite bozulması menfezden sonraki hat kesiminde mey-  
dana gelmiş olmalı ki, trenin beş vagonu hattın aynı (sol) tarafından raydan çıkmış olsun. Tren-  
nin raydan çıkma nedenlerine ilişkin inceleme ve değerlendirmeler aşağıda sunulmaktadır.

- Menfezin üstündeki dolgunun ve balast tabakasının boşalmış olması trenin raydan çık-  
masında doğrudan değil ama dolaylı yoldan etkili olmuştur. Menfez dolgusunun göçme-  
si ciddi bir güvenlik zafiyeti yarattığından, dolgunun göçme nedenleri üzerinde titizlikle  
durulmalı ve bir daha tekrar etmemesi için gerekli önlemler alınmalıdır. Dolgunun boşal-



Resim 13a - Menfez ve derelerin üstten görünümü.



Resim 13b - Menfezin girişi (solda) ve çıkışı (sağda).

masında yağışların önemli ölçüde etkili olduğu anlaşılmaktadır. Bölgede olay günü ve daha önceki günlerde şiddetli yağmur yağdığı belirtilmektedir. Olaydan hemen sonra çekilen fotoğraflar, menfezin kendisinde herhangi bir yapısal sorun olmadığını göstermektedir (Resim 13a). Menfezde göçük yoktur ve menfezin içinde suyun geçişini engelleyen herhangi bir tıkanıklık bulunmadığı anlaşılmaktadır (Resim 13b).

- Olaydan önceki günlerde ve olay günü bölgede yağın şiddetli yağmur, menfezin üzerindeki dolgu toprağını doygun hale getirip taşıma gücünü azaltmış olabilir. Dolgu zemini içindeki boşluk suyunun artması zeminin kayma direncini de zayıflattığından, dolgu gövdesi gelen yanal etkilere karşı korumasız hale gelir. Menfezi besleyen dere yataklarından gelen büyük su debisi, menfezin su geçirme kapasitesini aştığında, menfezin girişinde (menba tarafında) su seviyesi yükselerek menfezi aşmak ister. Böyle bir durumda, menfezin üzerindeki yapı suyun akış yönünde (yanal yönde) bir zorlanmayla karşılaşır. Su basıncı ve suyun aşındırma etkileri birleşince, menfez üstündeki (muhtemelen suya doyduğu için dayanımını büyük ölçüde yitiren) dolgunun bu zorlanmaya dayanamayıp göçtüğü kuvvetle muhtemeldir. Ayrıca, menfezin hemen çıkışında (mansap tarafında), yetersiz akış kapasitesi bulunması halinde, burada yükselen suyun girdap oluşturup dolgu zeminini aşındırması da, muhtemel göçük nedenleri arasında dikkate alınmalıdır.
- Menfez dolgusunun göçmüş olması trenin raydan çıkmasına doğrudan neden olmamıştır. Yolcu treni lokomotifinde buradan geçiş sırasında yaşanan ani aşağı ve yukarı yönlü sarsıntı, makinistleri acil önlem olarak seri fren yapmaya yöneltmiştir. Acil ya da seri fren taşıtı kısa mesafede durdurmak için uygulanan bir fren türüdür. Bu frenin yolun doğru (aliyman) kesimlerinde uygulanmasında bir sakınca yoktur. Ancak acil fren yapan taşıt tekerleklerinin travers ve raylardan oluşan yol çerçevesi üzerinde, boyuna yönde (trenin hareket yönünde) zorlayıcı etkileri vardır. Bu etkiler, üstyapının bakım koşullarına bağlı olarak çeşitli biçimlerde ortaya çıkar.
- Travers ve raylardan oluşan yol çerçevesinde traversler balastın (kıрма taş tabakasının) içine gömülmüştür. Balastlı demiryolunda, yol, taşıt ve çevresel etmenlerden kaynaklanan iç ve dış çeşitli zorlamalara maruz kalan yol çerçevesinin boyuna ve enine yönlerde yatay düzlemdeki hareketleri hattın bu özelliğinden dolayı sınırlandırılmıştır. Traversler ve balast tabakası arasındaki bu etkileşime hat (yol) direnci adı verilir. İyi bakımlı bir üstyapıda, yol çerçevesinin hareketleri yatay düzlemde sınırlandırıldığından, hattın yatay düzlemdeki geometrisi (standart ölçüleri) korunabilmektedir. Ancak, demiryolu üstyapısının ve altyapısının (zeminin) bakım koşullarının iyi olmaması halinde, yol çerçevesi maruz kaldığı zorlamalara yeterli direnci gösteremeyeceği için, yolun yatay düzlemdeki geometrisi hızla bozulur. Yolun boyuna doğrultudaki direncinin zayıf olması, rayların boyuna doğrultuda hareket etmesi (yürümesi ya da şöminmanı) ve rayların burkulmasına neden olabilir. Yine, yolun enine direncindeki zayıflık, yol çerçevesinin (travers ve rayların) yanal yönde deplasmanına (yer değiştirmesine); ayrıca, hat genişliğinin (raylar arasındaki açıklık, ekartman) korunamamasına yol açar. Yetersiz bakımın doğal sonucu olan hat geometrisindeki (kabul edilen sınır ölçüleri aşan) bütün bu bozulmalar, trenlerin raydan çıkmasının başlıca nedenleri arasındadır.
- Demiryolu hatları bir taşıyıcı sistem olarak tasarlanır ve inşa edilirler. Trenlerin raylar üzerinde güvenli ve konforlu hareket etmesi için, hatların belirli geometrik ve fiziksel özelliklere sahip olması gerekir. Yukarıda hatların yatay düzlemdeki stabilitesinin önemi vurgulanmıştır. Hatların düşey düzlemdeki stabilitesi de, özellikle tekerlek yüklerinin güvenli şekilde taşınabilmesi bakımından önemlidir. Travers ve raylardan oluşan ray çerçevesinin düşey geometrisi (nivelmanı), tekerleklerin raylara temas noktalarının, hattın o kilometresi için tasarlanan geometrik ölçülerin sınırları içinde olması gerekir. Demiryolu üstyapısının ve altyapısının bakım koşulları, bu ölçülerin yerinde olup olmaması için belirleyicidir. Yetersiz bakım koşullarına bağlı olarak rayların aşırı çökmesi ya da yükselmesi, yaygın olarak trenin raydan çıkma nedenleri arasındadır.
- İncelenen raydan çıkma olayı yolun doğru (aliyman, dönemeç bulunmayan) bir kesiminde gerçekleşmiştir. Normal şartlarda trenin bu hat kesiminde seri fren yapmasının herhangi bir sakıncası yoktur. Ancak yetersiz yapısal özellikleri ve/veya bakım koşulları nedeniyle taşıma gücü ve yol direnci zayıflamış bir üstyapı üzerinde 110 km/sa hızla



**Resim 14a** - Dördüncü vagonun raydan çıktığı yer. Altıncı vagonun bulunduğu konumda, trenin hareket yönüne göre sağ (güney) raydaki burkulma.



**Resim 14b** - İkinci vagonun raydan çıktığı yer. Dördüncü ve beşinci vagonun bulunduğu konumda, trenin hareket yönüne göre sağ (güney) raydaki burkulma. Sol rayın altındaki traversler raydan çıkmanın getirdiği zorlamayla ötelenmiş olduğundan, traversler raylara dik olması gereken pozisyonunu yitirmiştir.

ilerlemekte olan bir trenin seri fren yaparak durmak istemesi, yol ve taşıtta aniden çeşitli düzensizliklerin ortaya çıkmasına neden olabilir. Örneğin, acil ya da seri fren, hareket halindeki trenin vagonları arasındaki bağlantılarda (kuplajlarda) sıkışma etkisiyle yukarı yönde ani bir harekete yol açabilmekte, bu da tekerlekleri boşa bırakarak taşıt dengesini (stabilitesini) bozabilmektedir. Olaya karışan taşıtlar üzerinde yapılacak inceleme, bu konuyu aydınlatılabilir. Seri frenleme, özellikle, altyapısı zayıf ve hat direnci düşük demiryolu hatlarında rayların burkulmasına (frenleme sırasında tekerleklerin ön tarafında raylara uygulanan boyuna basınç kuvvetiyle rayların yanal olarak eğilip yer ve şekil değiştirmesine) neden olabilir. Raylardaki burkulma (yer ve şekil değiştirmenin büyüklüğüne bağlı olarak) trenin raydan çıkması ile sonuçlanabilmektedir. Çeşitli kaynaklardan derlenen olay günü çekilmiş görüntüler, sağ (güney) rayda farklı yerlerde burkulma olduğunu işaret etmektedir (Resim 14a ve Resim 14b). Bu resimlerdeki ray burkulmalarının konumları, Resim 12'de gösterilen, vagonların raydan çıkma konumlarıyla uyumludur. Resim 14a gösterilen ray burkulması, dördüncü vagonun raydan çıktığı yerde bulunmaktadır. Resim 14b'de gösterilen ray burkulması ise, ikinci vagonun raydan çıktığı yerde bulunmaktadır.

#### 4. Demiryolu Hattı Hizmete Açıldıktan Sonraki İnceleme ve Değerlendirmeler

14 Temmuz Cumartesi günü olay yerinde inceleme yapılmıştır. Demiryolu üstyapısının yenilendiği ve menfez dolgusunun oluşturularak tahkim edildiği görülmüştür. Bu onarım işleri yapıldıktan sonra demiryolu hattı olayın hemen ardından 10 Temmuz akşamı tekrar trafiğe açılmıştır. Gözlem ve incelemelerimiz menfez, menfez dolgusu ve raydan çıkma yerlerinde yapılan onarım çalışmaları üzerinde yoğunlaşmıştır. Yapılan onarım işlerine ilişkin inceleme ve değerlendirmelerimiz şunlardır.

- Menfeze su getiren iki dereden birinin yatağı genişletilmiş ve buradaki bitkiler kısmen temizlenmiştir (Resim 15a). Yığma tuğla yapı olarak inşa edilmiş menfez eski olmasına rağmen, yapısal olarak işlevseldir. Ancak, menfezin su geçirme kapasitesine dikkat edilmelidir. Bugün menfezi besleyen iki dere bulunurken, bu menfez ilk tasarlandığında



**Resim 15a** - Menfeze su getiren iki dereden birinin yatağı genişletilmiş ve bitkiler kısmen temizlenmiştir.



**Resim 15b** - Yeniden oluşturulan menfez dolgusu (menba tarafı).

(muhtemelen en az 100 yıl önce), dere sayısının tek olma ihtimali vardır. Yağış rejim ve şiddetlerinin değişmekte olduğu günümüzde, gelecek tahminleri de yapılarak, bu ve diğer menfez ya da genel olarak tüm drenaj yapılarının yeterliliği incelenmelidir. Bu incelemelerin ardından, yetersiz olan tesisler için iyileştirme çalışmaları yapılmalıdır.

- Menfez dolgusu yeniden oluşturulmuştur. Dolgu için kullanılan malzeme yakından incelendiğinde, içinde kırık mermer, fayans ve beton parçaları bulunduğu görülmüştür (Resim 15 b). Dolgunun stabilitesini (dengesini) sağlamak için oluşturulan dolgu şevinin (eğimli yüzeyin) üzerine, inşaat molozu beton bloklar atılmıştır. Dolgunun yerinde kalmasını sağlamak için uygulanan bu yöntemin yetersiz olduğu daha şimdiden görülmektedir: İnşaat molozları eğik yüzeyde duramayıp dere yatağına doğru kaymaktadır. Şiddetli yağış altında bu sürüklenişin hızlanarak devam etmesi kaçınılmazdır. Hızlı bir şekilde ne bulduysa kullanılarak inşa edilmiş bu dolgunun uzun süre hizmet verebilmesi olanaklı değildir. Oluşturulan menfez dolgusunun altyapı olarak taşıma kapasitesi ve stabilitesi sorunludur. Özellikle dolgu yüzeyine bırakılmış olan beton molozların aşağı doğru kayarak dere yatağını doldurması ve menfez girişini kapatması beklenmelidir. Bu durum menfez girişinde suyun akışını zorlaştıracığından, buradaki su seviyesinin yükselip dolguyu doymun hale getirerek zayıflatması ve sürüklenmesi muhtemeldir.



**Resim 15c** - Yeniden oluşturulan menfez dolgusu (menba tarafı) - üstten görünüş.

- Yeniden oluşturulan menfez dolgusu, dolgu oluşturma tekniğine uygun şekilde yapılmamıştır. İnşaat molozları kullanılarak bir demiryolu dolgusu inşa edilemez/edilmemelidir. Menfezin menba tarafındaki dolgunun eğimli yüzeyini üstten gösteren Resim 15c'de, trenin geçişi sırasında zeminde oluşacak titreşimler nedeniyle, yüzeydeki beton moloz parçalarının kolaylıkla aşağıdaki menfez girişine doğru kayabileceği görülmektedir.
- Menfezin çıkış (mansap) tarafındaki dolgunun görünümü giriştekine benzemektedir (Resim 16a ve Resim 16b). Bu tarafta, dolgunun eğimli yüzeyinin üzerine beton moloz blokların düzensiz bir şekilde yığıldığı, bu yığılı tutmak için üç adet rayın zemine çakılmak suretiyle bir tahkimat yapıldığı görülmektedir.
- Menfezin çıkış tarafındaki dolgu tahkimatının üstten görünüşü Resim 16b'de görülmektedir. Özellikle menfez tavanının üstündeki beton blokların kayıp aşağı düşmeye ne ka-



**Resim 16a** - Menfez dolgusunun çıkış (mansap) tarafından görünüşü. Kazık gibi çakılan çelik raylar kullanılarak dolgunun üzerine yığılan beton moloz bloklar tahkim edilmiş.



**Resim 16b** - Menfez dolgusunun çıkış (mansap) tarafı - üstten görünüşü.

dar yakın durduğu açık bir şekilde görülüyor. Yağışların ve titreşimlerin etkisiyle bu beton blokların bir kısmının yerinde kalabilmesi neredeyse olanaksızdır. Menfez üstündeki dolgunun tekniğine uygun yapılmadığı bu uygulamaya bakarak tekrar vurgulanmalıdır.

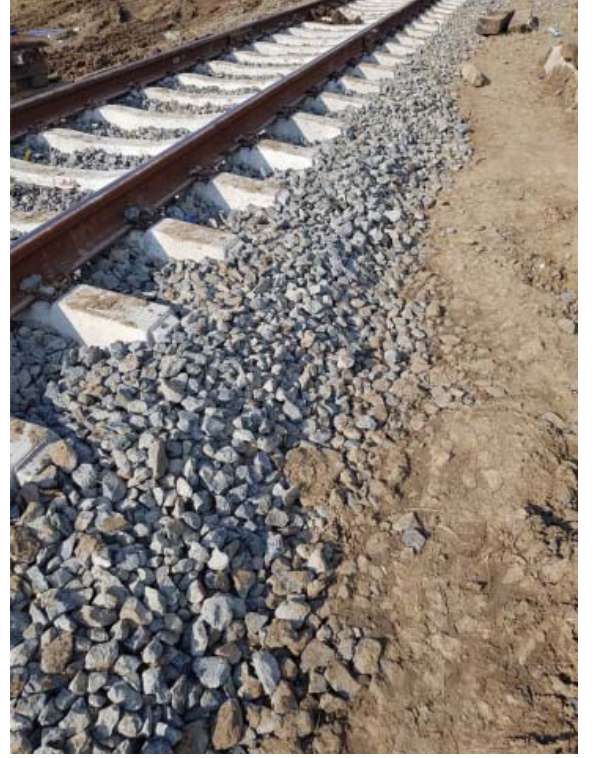
- Demiryolu hattının menfezden sonra gelen, vagonların raydan çıktığı kesimleri de onarılmıştır. Hattın bu bölümleri yüksek olmayan bir dolgu üzerinde bulunmaktadır. Ancak dolgu gövdesinin stabilitesi için gerekli olan yanlardaki eğik yüzeylerin (şevler) yeterli ölçülere sahip olarak oluşturulmadığı görülmektedir (Resim 17). Eğik yüzeylerin (şevlerin) eğimleri kullanılan malzemenin ya da zeminin özelliklerine göre belirlenip uygulanmalıdır. Buradaki uygulamada dolgu şevi neredeyse bulunmamakta, banket bitiminde bir dik açılı zemine (etek çizgisine) erişilmektedir.



**Resim 17** - Onarılan demiryolu hattının dolgu bölümünde ölçülerine uygun yapılmamış dolgu eğik yüzeyi (şevi).



**Resim 18** - Onarılan hat kesiminde balast tabakasının kalınlığı yeterli değil. Balast malzemesi zemin ile karışmış.



**Resim 19** - Onarılan demiryolu hattında yetersiz balast tabakası kalınlığı.

- Onarılan demiryolu hattına serilen balast malzemesinin zemin ile karışmış görünüyör (Resim 18). Balast tanelerinin zeminden tamamen arındırılması gerekir. Bu haliyle balast tabakasının işlevini gereği gibi yapabilmesi olanaksızdır. Travers tabanından itibaren balast kalınlığının en az (minimum) 30 cm olması gerekirken, balast tanelerinin zemin ile karışmış olduğu bu ortamda, bu sınır koşulu sağlamak olanaksız görünüyör. Halbuki, demiryolu hattının yeterli taşıma gücüne sahip olabilmesi ve yol çerçevesinin yatay ve düşey düzlemlerde geometrik özelliklerini koruyabilmesi için, yolun uygun biçimde onarılması gereklidir.
- Onarılan demiryolu hattının bazı kesimlerinde balast tabakasının yeterli kalınlıkta olmadığı, neredeyse zemine oturtulduğu görülmüyör (Resim 19). Bu durumda, yeterli hat (yol) direnci edilmesi, travers ve raylardan oluşan yol çerçevesinin yatay düzlemdaki geometrik ölçülerini koruması olanaksızdır.

## 5. Demiryolu Hatlarının Denetim ve Bakım Koşullarına İlişkin Değerlendirmeler

Demiryolu ulaştırması yol, taşıt ve trafik yönetimi gibi teknik bileşenler arasında tanımlanmış uyumlu ilişkiler nedeniyle en güvenli ulaştırma sistemleri sıralamasının başlarında yer alır. Demiryollarında yapılan uygulamaların (bakım, onarım, yenileme vd.) tümünde "güvenlik" en öncelikli şarttır. Bu anlayış geleneksel olarak dünyadaki tüm demiryolu işletmelerinde geçerlidir. Demiryollarının organizasyon bileşenlerinin her birinde güvenlikle ilgili düzenlemeler bulmak olanaklıdır.

Demiryollarında güvenliği sağlamanın en önemli etkinlikleri arasında periyodik (düzenli) denetimler bulunur. Bu denetimler en uzun yıllık en kısa haftalık zaman dilimlerinde yapılan turnelerle (yerinde incelemelerle) gerçekleştirilir. Örneğin, TCDD'nin 105 numaralı Genel Emri; Yol Müdürü, Yol Müdür Yardımcısı, Yol Başkontrolörü, Yol Kontrolörü, Yol Bakım Onarım Müdü-



**Resim 20** - Demiryolu bekçisi yol kontrolünde.  
<http://www.aljazeera.com.tr/al-jazeera-ozel/bitmeyen-yol>

rü, Yol Bakım Onarım Şefi, Aplikasyon Şefi, Kaynak Şefi, Köprüler Şefi, Tarım Şefi, Yol Sürveyanı, Hat Bakım ve Onarım Memuru, Yol ve Geçit Kontrol Memurunun görev yetki ve sorumluluklarını belirlemektir. Bu emre göre, işletme bölgelerinde hiyerarşinin en üstünde bulunan yol altyapısından sorumlu Yol Müdürü, "Yılda en az 2 defa Bölge mıntıkasında bağlı birimlerini turne yaparak denetlemek ile görevlidir." Hiyerarşinin daha altlarında bulunan Yol Bakım Onarım Şefi ise, "Mıntıkası olan her Yol Bakım Onarım Şefi, bütün mıntikasını görmek şartıyla her ay (haftada 2 defa olmak üzere) en az 8 defa drezin (motorlu-oto-poz otosu-mobil demiryolu aracı) 3 defa lokomotif ile (10 günde bir defa olmak üzere) ayrıca her yıl ilkbahar ve sonbaharda mıntikasının tamamında yaya olarak turne yapmak ile görevlidir." (<http://www.tcdd.gov.tr/files/mevzuat/emirler/dembak//105.doc>) Yeni düzenlemeyle yılda iki kez yaya olarak yapılan turneler, yakın zamana kadar Yol Bekçileri tarafından her gün yapılan fiili denetimlerle desteklenmekteydi (Resim 20). Yol denetimleri artık makine içinde haftada iki kez yapılmaktadır.

Demiryolu ulaştırmasının taşımacılıktaki payının artması ve tren hızlarının yükselmesi beklenirken, güvenlik tedbirlerinin de gözden geçirilmesi bir zorunluluktur. TCDD'de Yol Bekçiliği kadrosunun kaldırılmasına ya da azaltılmasına yönelik çalışmaların, trenlerin seyir güvenliğini tehlikeye düşürmeyecek şekilde yapılması, bu kadronun işlevini yerine getirecek başka düzenlemelerle desteklenmesi gerekir. Hizmet ve üretim sektöründe sıkça görmeye başladığımız makineleşmenin etkinliği, güvenlik bakımından incelenmeli ve nesnel olarak değerlendirilmelidir. Sadece ekonomik gerekçelerle yapılan işgücü azaltma düzenlemelerinin doğuracağı olumsuzlukların maliyetleri, ekonomik kayıplar yanında güven kayıplarına da yol açacaktır. Bu nedenle, yapılan düzenlemeler aklın (bilimin) ve vicdanın (ahlakın) rehberliğinde ele alınmalı ve hayata geçirilmelidir.

## 6. Sonuçlar

Demiryolu olayları ya da kazalarına çok sık rastlanmaz. Demiryolu güvenlik sıralamasında ulaştırma türleri arasında üstlerdeki yerini almıştır. Dünya geneline yayılabilecek bu saptama, kendiliğinden gerçekleşen süreçlerin bir çıktısı olmayıp; demiryolu ulaştırmasının özündeki güvenlik potansiyeli ile birlikte, bir bütün olarak tüm demiryolu bileşenlerinin belirli bir (genel) disiplin anlayışıyla, denetim ve bakımlarının yapıyor olmasının beklenen bir sonucudur. Japonya'da Tokyo-Osaka kentlerini 1964 yılında 200 km/sa hızla birbirine bağlayan dünyanın ilk yüksek hızlı treni Shinkansen, bugüne kadar kaza yapmadan hizmet vermeyi başarmış bir demiryoludur.

Demiryolu güvenlidir, ancak onu güvenli yapan arka planda sistemi yönetenlerin güvenlik anlayışidir. Gelişmiş çoğu ülkenin ulaştırma hizmetlerinden sorumlu otoriteleri, ülkelerinde meydana gelen demiryolu olaylarına/kazalarına ilişkin inceleme ve değerlendirme raporlarını

açık bir şekilde kamuoyu ile paylaşırlar. Bu yaklaşım biçimi de demiryolu güvelliğini (ve güvenirliliğini) pekiştirmeye hizmet eden güvenlik anlayışının bir ürünüdür. Demiryolu olayları/kazaları açıklanabilir nedenlerle meydana gelir ve tekrar etmemesi için alınması gereken dersler ve önlemler için öğretici olurlar. Bir kamu hizmeti olan demiryolu ulaştırmasından sorumlu olanların başlıca görevlerinden biri, demiryolu olaylarını/kazalarını şeffaf ve nesnel biçimde değerlendirip, elde edilen bulguları kamuoyuyla paylaşmak, benzerlerinin tekrar etmemesi için alınacak önlemleri belirleyip hayata geçirmektir.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun 2013 yılında yürürlüğe girmiştir. Bu kanuna göre TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü demiryolu altyapısından sorumlu tutulurken, yolcu ve yük taşımacılığı hizmetlerinin kurulan TCDD Taşımacılık A.Ş. tarafından yürütülmesi yasalaşmıştır. Bu düzenlemeler, demiryollarında daha önceki yıllarda başlatılan personel azaltma uygulamalarının devamında yapılmıştır. Yeni yasayla, demiryolu ulaştırmasının organizasyon bileşenleri ve bunlar arasındaki ilişkiler büyük ölçüde yeniden tanımlanmış ve oluşturulmuştur. Bu süreçte yüzyıllık kurumsal birikimin ve çalışanların deneyim birikimlerinin birçoğunun heba edildiği gözlenmektedir.

Kurumlar, onu meydana getiren birimler ve bunlar arasındaki ilişkilerin uyumu kadar, ona hayat veren çalışanların kuruma duydukları aidiyet duygusu kadar güçlü olurlar. Diğer tüm kurumlar için geçerli olan altın kural TCDD için de geçerlidir: Liyakat esaslı görevlendirmeler yapmak, alınan kararlar ve uygulamalarda evrensel akıl ve vicdan ölçütlerini gözetmek. Demiryolları, çalışanlarının hizmet vermekten gurur ve mutluluk duydukları bir kurum olması sağlanmalıdır. Yaşanan olumsuzlukları neden-sonuç bağlamında inceleyip sonuçlarını şeffaf bir şekilde kamuoyuyla paylaşmak sorumluluğu da kamu hizmeti yapmanın bir gereği olarak hassasiyetle yerine getirilmelidir.

8 Temmuz günü Çorlu'da meydana gelen yolcu treninin raydan çıkma olayı, söz konusu hattın demiryolu altyapısına ilişkin zayıflıkları ve denetim eksiklerini gözler önüne sermiştir.

- Bölgede olaydan önceki günlerde görülen kısa süreli şiddetli yağışlar, yol ve altyapı tesisleri denetiminin sıklaştırılması için önemli bir işaret sayılmalıydı; ancak, bu verinin yeterince değerlendirilmediği anlaşılıyor.
- Olayda ön planda olan üstündeki dolgu boşalan menfez, trenin raydan çıkmasında doğrudan etkili olmayıp, buradan geçerken şiddetli sarsıntı hisseden makinistlerin seri fren yapmasına neden olmuş olabilir. Trenin normal fren yapması ya da fren uygulamaması halinde, yoluna raydan çıkmadan devam etmesi muhtemeldi.
- Özel durumlarda treni kısa mesafede durdurmak için uygulanan seri fren, trenin frenleme işlevlerinden biridir. Kurplu kesimlerde (dönemeçlerde) uygulanması güvenlik nedeniyle tavsiye edilmezken, yolun doğru kesimlerinde (aliymanlarda) uygulanmasında bir sakınca bulunmamaktadır. Altyapısı ve üst yapısı yeteri kadar iyi durumda olmayan demiryolu hatlarında uygulanan seri fren, üst yapıda burkulma gibi çeşitli geometrik bozulmalara neden olabilmektedir. Çorlu'daki olayda, yol bozulmasına bağlı olarak uygulanan seri fren raylarda burkulmaya yol açtığı için trenin raydan çıktığı değerlendirilmektedir.
- Olaydan sonra menfez dolgusunda ve menfezden sonraki hat kesiminde yapılan onarım işlerinin tekniğine uygun yapılmadığı yerinde gözlemlenmiştir. Bu koşullarda, aynı yerde benzer olayların meydana gelmesi kaçınılmazdır.

## **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

### **Ulaştırma Kurulu**

## **İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp Uşak Belediye Başkanlığına gönderilen**

# **Şantiye Şefliği Görevlendirmesi Hakkındaki Görüş**

26 Eylül 2018

Şubemiz ilgi yazısında, 05.03.2018 tarih ve 64.63 sayılı yazı ile Belediyenizden, Bakanlığın görüşü doğrultusunda, yapım işinin gerektirdiği imalatın niteliğine uygun meslek grubundan inşaat mühendisleri veya mimarlara Şantiye Şefliği görevlendirmesinin uygulamada yapılmadığı ve bu konuda mevzuata uygun işlem yapılması taleplerinin Belediyenizce yanıtlanmadığı iletilmiştir.

Bilindiği üzere topraklarının büyük kısmı deprem riski altında olan Ülkemizde, vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğini temin amacıyla tüm yapım işlerinin “şantiye şefliği mühendislik hizmeti” alması, Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliğinin 9.maddesinin (2) nolu bendi ile 01.07.2011 tarihinden itibaren zorunlu hale getirilmiştir.

Bu bağlamda, Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliğinin 3.maddesinin (i) fıkrasında “Şantiye şefi: Konusuna ve niteliğine göre yapım işlerini yapı müteahhidi adına yöneterek uygulayan, mühendis veya mimar diplomasına sahip teknik personeli,”Yapı Müteahhitlerinin Kayıtları ile Şantiye Şefleri ve Yetki Belgeli Ustalar Hakkında Yönetmelik’in 10.maddesinin (2) nolu fıkrasında “Şantiye şefi; yapım işinin konusu, niteliği, büyüklüğü, imalâtın özel ihtisas gerektirip gerektirmediği de gözetilerek belirlenir.” hükmü getirilmiş, ayrıca Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yapı İşleri Genel Müdürlüğü’nün 01.08.2011 tarihli, 2013/24 nolu genelgesinin 1.maddesinin (a) bendinde “Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliği’nin 9. maddesinin ikinci fıkrasında yer alan “mühendis” ifadesinden elektrik, makine ve inşaat mühendislerinin anlaşılması gerektiği, (b) bendinde ise mimarlar ile elektrik, makine ve inşaat mühendislerinin toplam 30.000 m<sup>2</sup> olmak üzere şantiye şefliği üstlenebilecekleri, ilgili idareler tarafından bu görev verilirken Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliği’nin 3. maddesindeki “şantiye şefi” tanımının göz önünde bulundurulması ve görevlendirilecek personelin, yapım işinin gerektirdiği ve imalatın niteliğine uygun meslek grubundan olması gerektiği” ifade edilmiştir.

Ancak, inşaat mühendislerinin, inşaat yapım işlerinin yoğun olduğu konut, işyeri, endüstri tesisleri v.b. yapılarda şantiye şefi olarak görevlendirilmesine ilişkin açık hüküm bulunmasına rağmen uygulamada İdarenizin bu konuya gerekli özeni göstermediği Şubemizin ilgili yazısından anlaşılmaktadır.

Güvenli yapı üretiminin temel ögesi olan “inşaat mühendisi şantiye şefliği” hizmetinin sağlıklı verilebilmesi ve yapıların bu hizmetten yoksun bırakılmasının önüne geçilmesi için gerekli hassasiyetin ve işbirliğinin gösterilmesi hususunu bilgilerinize sunarız.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

**İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü'ne gönderilen**

## **Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği Kapsamında Yapılacak Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Hizmetlerine Dair Tebliğ Taslağına Dair Görüş**

1 Ekim 2018

### Taslağın Geneli Üzerindeki Görüş ve Değerlendirme

Yapısal Tasarım Proje Gözetim ve Kontrol mekanizmasını çok önemli bir adım olarak görmekteyiz. Ayrıca sadece taslaktaki özel bazı konuları içeren binaların dışında her türlü yapısal tasarım projesi için bu mekanizmanın uygulanması gerektiği düşüncesindeyiz. Ancak bu taslakta en önemli sakınca tasarım gözetmenlerin tüm tasarım ve uygulamaya esas projelerden sorumlu tutulması sebebiyle; bu işin tek kişilik bir iş olamayacağı, dolayısıyla özellikle üniversitede görevli tek bir akademisyenin 40-50 bin m<sup>2</sup> alanlı projelerin uygulamaya esas proje çizimleri başta olmak üzere tek başına projenin tümüne hakim olabilmesini imkan dahilinde görmekteyiz. Yapısal tasarım projesini özellikle kritik detaylar bakımından kontrol etme yeteneğine sahip değerli bir tasarımcı, öneri de belirtilen kriterleri yani yapı mühendisliğindeki bazı çok özel konuların teorisine hakim olmayabilir fakat bu kişilerden bu hizmet sırasında mutlaka yararlanılmalıdır. Buna karşılık sadece konuya hakim ancak kritik detaylar konusunda önemli tecrübesi olmayan hesaba dayalı çalışan (ki şu an adı geçen özel konularda böyle çalışan mühendisler olduğu bilinmektedir. Halihazırda Üniversitelerde yüksek lisansını bitirmiş doktora devam eden yada doktora da bitiren en az 5 yıllık deneyime sahip olsa da) mühendislerin uygulama detaylarında atlayabilme ihtimalleri çok kuvvetlidir. Bu sebeple tasarım gözlemciler uygulamaya esas tüm projelere onay vereceklerinden bu konularda yapılabilecek atlama yapı güvenliğini dolayısıyla kendi mesleki kariyerlerini tehdit edebilecektir. Özetle yapısal tasarım proje denetim işinin bir ekip işi olduğu ve bu ekipte yapı mühendisliğinin bazı özel analiz gerektiren konularına hakim olmasa da özellikle uygulamaya esas detaylar konusuna hakim tecrübeli tasarım mühendislerinin de bu ekip içinde olması gerekliliğidir.

### Teklif

Bu mekanizmanın; gerektiğinde ilgili alanda belirlenen şartları sağlayan akademisyen ile proje bazında anlaşma yapacak ve yine ilgili şartları sağlayan en az bir yapısal tasarım mühendisine sahip olan tasarım ofisleri (tüzel kişilikler) eliyle yapılması.

Bu iş için ayrıca iş bazında tasarım ofisleri (tüzel kişiler) ortak çalışmada yürütebilirler. Bu şekilde kadrolarındaki deneyimli mühendislerden de çalışmalarda faydalanılmış olunacaktır.

İlk bakışta taslakta zaten tüzel kişiler için de mekanizmanın önerildiği söylenebilir ancak denetim ve gözlemciliğinin tek başına halihazırda bir üniversitede görev yapan bir akademisyene verilmesinin sakıncalı olacaktır.

### Taslağın Genel Üzerindeki Görüş ve Değerlendirme

Uluslararası mühendislik camiasında Peer-Review olarak adlandırılan ve proje müellifinin %100 yasal ve mesleki sorumluluğu altında yürütülmesi gereken yapısal çözümlene, boyutlandırma ve uygulama çizimlerinin hazırlanması işlemlerinin bir başka grup veya kuruluş tarafından paralel olarak, kontrollü biçimde ve fen kuralları ile ilgili yönetmelik çerçevesinde gerçekleştirilmesi, proje müellifi tarafından oluşturulan çalışmaların denetlenmesi ve ilgili tüm çalışmaların raporlanması işinin ayrıntılarını içeren bu taslak metnin; yapısı, işleyişi ve hukuki sorumluluklara yaptığı göndermeler bakımından sistemi kilitleme ve mevcut durumdan daha vahim sonuçlara yol açma potansiyeline sahip olabileceği göz ardı edilmemelidir.

Bakanlığın, birinci elden konuya müdahil olması yerine; kontrol sistemini kuracak olan belediyeler, İnşaat Mühendisleri Odası, üniversiteler ve belki de özellikle bu iş için teşkil edilmesi gereken enstitüler arasındaki işbirliğini teşvik etmesi ve kapasitesi yüksek özel kuruluşlara yönelik denetleme ve eğitim sistemini işler hale getirmesi beklenmeliydi.

İlgili kontrat, mevcut şekliyle ve yasal olarak geçerli bulunmak kaydıyla; işveren ve ikinci kontrol mekanizması (buradaki tasarım gözetmeni) arasında yapılabilir ve ortaya çıkacak olan anlaşmazlıklar da mevcut hukuk sistemine eklenecek olan ilgili bir kaç madde ve/veya fıkra ile çözülebilirdi.

İlgili taslak metinde belirlenen çalışmaların ve kontrollerin gerçekleştirilmesi; özellikle, tasarım gözetmeni özel veya tüzel kişisine ayrı bir sorumluluk yüklemektedir. Paydaş veya diğer bakışla paralel bir sorumluluk; inşaat mühendisliği ve genel olarak mühendislik hesaplarının gerçekleştirildiği bir platformda, tam olarak eş ve eşit bir çalışma, zaman ve maddi imkan gerektirir. Oysa, ilgili taslak metin, bu hassasiyeti göz ardı ediyor izlenimi vermektedir.

Tasarım gözetmeninin, sahada uygulama sırasında yapı denetim kuruluşu görevlileri ile olacak olan ilişkilerine ait bir madde veya cümle bulunmamaktadır.

Tasarım gözetmeninin ilgili çalışmaları gerçekleştirirken kullanmak zorunda kalacağı lisanslı yazılımların nasıl temin edileceği hususunda herhangi bir açıklama veya bilgi yoktur.

### Teklif

Solda yer alan değerlendirme, aynı zamanda ilgili teklifi de içermektedir. Kısaca:

- 1- Öncelikle ilgili uzmanlık alanlarında hem projeyi yapacak ve hem de kontrol edecek mühendislere yönelik ciddi bir eğitim verilmelidir (yetkin mühendislik benzeri belge olabilir),
- 2- Bakanlık, sadece üst denetleme ve uzlaşma mercii olarak görev yapmalı,
- 3- Tasarım gözetmeni veya yetkin mühendisin, ilgili kontrol sonucunda paydaş sorumluluk sahibi olması beklenmemeli ve hukuki düzenlemelerin bu açıdan tekrar ele alınması sağlanmalıdır (II.Bölüm-4.4). Hukuki sorumluluk gerek şart ise; tasarım gözetmeninin tam yetkili çalışabilmesi için uygun ortamın ve yasal alt yapının sağlanması ve sorumluluk derecesine göre, proje müellifine eş sayılabilecek bir maddi karşılığın da belirlenmesi uygun olacaktır,
- 4- Tasarım gözetmeninin, yapı denetimi görevlileri ile olan ilişkileri ve görev ve yetki tanımları açık biçimde yapılmalıdır.
- 5- Tasarım gözetmeninin özel kişi olması durumunda, lisanlı yazılım temini büyük sıkıntı yaratacaktır. Diğer sebepler ile beraber düşünüldüğünde, tasarım gözetmen sorumluluğunun özel kişiler yerine, tüzel kişiler veya kurumlara verilmesi daha doğru olacaktır.

### Taslağın Genel Üzerindeki Görüş ve Değerlendirme

İnşaat Mühendisleri Odası Madde 3-1 içinde, üyelerinin yaptığı işlerin sicil kaydını tutan taraf olarak yer almalıdır.

Tasarım Gözetmenlerinin seçiminde gereken mesleki deneyim ve çalışma süreleri ile gözetmen olduktan sonraki işlerinin sicili İnşaat Mühendisleri Odası tarafından tutulmalıdır.

Teklif

Hali hazırda İnşaat Mühendisleri Odası, tasarım mühendisi üyelerinin SİM Belgeleri ya da Referans Belgeleri düzenlenirken yaptıkları işlerin sicil kaydını tutmaktadır. Mesleki yeterliliğin belirlenmesi için bu alt yapıdan geliştirilerek yararlanılmalıdır. Örnek olarak TGUA-1-2-3 uzmanlık sınıfları için en az C Düzeyi Referans Belgesi, TGUA-4-5 için en az B Düzeyi Referans Belgesi koşulu aranabilir.

**1-Madde 4 –**

...

(4) Tasarım gözetmenleri, projelerin kanun, yönetmelik, standart, fen, sanat ve sağlık kurallarına aykırı, eksik, hatalı ve kusurlu yapılmış olması nedeniyle yönetmelikte tanımlanmış tasarım performans seviyeleri için kabul edilen hasarların ötesinde ortaya çıkan yapı hasarından dolayı yapı sahibi ve ilgili idareye karşı, kusuru oranında sorumludur. Ancak, tasarım gözetmeni, yazılı ihtarına rağmen yapı sahibi ve/veya proje müellifi tarafından uyulmayan konulardan dolayı sorumlu değildir.

Görüş ve Değerlendirme

Tasarım gözetmeninin yapıda tasarım sırasında ön görülen yapısal hasarın ilerisinde hasar oluşması durumunda kusuru oranında sorumlu olacağı belirtilmektedir. Burada tasarıma esas yapının imalat kusurları da söz konusu olabileceğinden, imalat kusurlarının tasarım kusurlarından ayrılması gerektiği açıkça vurgulanmalıdır.

**2-Madde 4 –**

....

(5) Tasarım gözetimi ve denetimi süreçlerinde yapılan iş ve işlemler, yapı ruhsatı açısından bir hak oluşturmaz; yapı denetim uygulamalarına engel teşkil etmez.

Görüş ve Değerlendirme

Tasarım gözetimi ve denetimi sürecinde sorun varsa "Tasarım gözetimi ve denetimi süreçlerinde yapılan iş ve işlemler, yapı ruhsatı açısından bir hak oluşturmaz; yapı denetim uygulamalarına engel teşkil etmez." sorun oluşturabilecek bir ifade. Sorunlu süreci nedeniyle aslında tasarımı bitmemiş binaya ruhsat verip yapı denetime de uygulama izni vermeye gidebilecek ucu açık bir ifade.

Teklif

Tasarım gözetmeni raporlamalarını Bakanlıktaki sicile işlemekle yükümlü. Süreçte sorun olması durumunda, yapıya ruhsat ve uygulama izni vermeye engel sicilde bir ara mekanizma olmalı

**3- Madde 5-**

....

(3) Tasarım gözetmenliği belgesi aşağıdaki şartları haiz olup bunları belgelendiren inşaat mühendislerine verilir:

a) Mesleğinde fiilen en az beş yıldan beri çalışıyor olmak,

Görüş ve Değerlendirme

Mesleğinde fiilen çalışma süresi 5 yıl olarak öngörülmüş. Bu süre böyle bir görev için yeterli değildir.

Mesleğinde fiilen en az beş yıldan beri çalışıyor olmak" hangi uzmanlık alanında çalıştığı ile ilişkilendirilmeli.

Teklif

10 yıl.

Tasarım ve tasarım denetimi işinde en az beş yıl belgelendirilerek çalışıyor olmak” şeklinde daha açık olmalı. Madde 14-3 de kurul üyeleri için deneyim daha açık tanımlanmış.

#### **4- Madde 6-(5)**

Tasarım gözetmenliği belgesi alabilmek için adayın, Ek-2’de belirtilen kriterlere göre Kurul üyelerince yapılacak değerlendirme sonrası en az altmış (60) puan alması gerekir.

##### Görüş ve Değerlendirme

Ek-2’deki kritere göre 60 puan alınması gibi bir seçme, yüksek lisans veya doktora yapmamış olan adaylar için sıkıntılı olabilir. Ayrıca, EK-2’deki 3.maddede belirtilen analiz yapmış olma veya danışmanlık yapmış olma kriterleri de objektif olarak belirlenemeyebilir.

##### Teklif

İlgili tasarım gözetmenleri için; uzun süreli (1 yıl olabilir) bir eğitim programı hazırlanmalı. Bu süre içerisinde yürütmenin üniversiteler ve mesleki deneyimleri yüksek olan özel proje büroları tarafından karşılanması yoluna gidilmelidir. Geçme veya başarı puanı olarak sadece geçmiş tecrübeler değil, tecrübelere ek olarak tam puan (100) şartı getirilmelidir. Böylece, eski ve mevcut olan sistem değiştirilebilir ve yeniden bir yapılanma oluşturulabilir.

#### **5- Madde 7-**

a)Yapı sahibi, proje müellifinin çalışmaya başlaması ile birlikte, statik müellifin tasarım gözetim ve denetimine ihtiyaç duyulan proje kısımlarının olduğunu bildirmesi üzerine, listede kayıtlı tasarım gözetmeni/gözetmenlerinden hizmet alır. Tasarım gözetimi ve kontrolü hizmeti; yapı sahibi ile tasarım gözetmen(ler)i/üniversite arasında, Ek-5’e uygun olarak akdedilen hizmet sözleşmesi/protokolü hükümlerine göre yürütülür. Hizmet sözleşmesinin yapı sahibince feshi halinde, yeni görevlendirilecek tasarım gözetmeni, yapı sahibinin başvurusu üzerine bu defa Bakanlıkça belirlenir

##### Görüş ve Değerlendirme

Madde 4’te tasarım gözetmeni “Yönetmelik kapsamında tasarım gözetimi ve kontrolü hizmeti; Bakanlıktan aldığı tasarım gözetmenliği belgesi ile çalışan ve münhasıran akademik eğitim, proje tasarımı veya proje danışmanlığı işi ile uğraşan inşaat mühendislerince gerçekleştirilir” olarak tanımlanmışken Madde 7/a’da “Tasarım gözetimi ve kontrolü hizmeti; yapı sahibi ile tasarım gözetmen(ler)i/üniversite arasında...” ifadesi ile üniversite de anılmış. Çelişki gibi görünüyor. Üniversite tarafından yapıldığında üniversitenin görevlendireceği öğretim üyesi mutlaka bu belgeyi almış kişi olmalıdır.

Tasarım gözetmeninin görevine son verilmesi ile ilgili... Tasarım gözetmeninin özel kişi olması durumunda böyle bir sıkıntı ile çok sık karşı karşıya kalınabilir. Özel kişilerin hukuki açıdan kendilerini koruması kolay olmaz. Hizmet sözleşmesinin yapı sahibince feshi halinde, yeni görevlendirilecek tasarım gözetmeni, yapı sahibinin başvurusu üzerine bu defa Bakanlıkça belirlenir.”

Tasarım gözetmeninin sözleşmesinin feshi durumunda yenisi Bakanlıkça belirlenmemeli.

##### Teklif

Çelişki gibi görünüyor. Üniversite tarafından yapıldığında üniversitenin görevlendireceği öğretim üyesi mutlaka bu belgeyi almış kişi olmalıdır.

Bu sebeple; tasarım gözetmeni sorumluluğunun, bir kuruluş veya kuruma bağlı olan mühendisler tarafından gerçekleştirilmesi en önemli koruma şekli olarak görünmektedir.

Böyle bir durumda da yine bakanlık listesinden yapı sahibi tarafından belirlenmelidir.

Yeni tasarım gözetmeni sicil kaydına da bakılarak İnşaat Mühendisleri Odası tarafından yönlendirilmeli

**6- Madde 7-**

....

d) TGUA-4 ve TGUA-5 uzmanlık alanlarında tasarım gözetmenlerinin aynı anda hizmet verebilecekleri toplam inşaat alanı 360.000 m<sup>2</sup>'yi geçemez.

**Teklif**

Son dönemde yapılan büyük karma projelerin bir tanesinde bile bu alanın aşılması mümkündür. Yani tek bir proje bile bu kısıtlama ile mümkün olmayabilir. Alan sınırını büyütürük, ayrıca adet ekleyerek sınırlandırılabilir.

Ayrıca örneğin tek bir projede yalnızca yüksek yapıların alanı mı hesap edilecek, kampüs toplam alanı mı dikkate alınacak. Açıklık getirilmelidir.

**7- Madde 7-**

.....

f) Hizmet bedelinin, hizmete esas yapının yaklaşık maliyeti üzerinden her bir uzmanlık konusu için ayrı ayrı hesaplanması esastır. TGUA-4 ve TGUA-5 uzmanlık alanlarında toplam hizmet bedeli, toplam inşaat alanı 10.000 m<sup>2</sup>'ye kadar olan binalarda yapının yaklaşık maliyetinin %0,30'undan; 40.000 m<sup>2</sup>'yi geçenlerde ise %0,15'inden az olamaz. Ara değerler için doğrusal enterpolasyon uygulanır. TGUA-2b, 3a ve 3b alanlarında bu oranların yarısı, diğerlerinde dörtte biri uygulanır.

**Görüş ve Değerlendirme**

İlgili iş karşılığı fiyatlandırma...

Taslak metinde açıklaması yapılan işlerin, yine belirtilen fiyatta gerçekleştirilmesi kesinlikle mümkün değildir. Bir işin yapılmasının önündeki en büyük engel bilgisizlik ise, ikinci engel de maliyettir. Buradaki taslak metinde, tasarım gözetmeninin gerçekleştireceği işlerin hacmi, proje müellifinin yapacaklarına neredeyse eşittir. Sorumluluk da büyüktür. Ancak karşılığı olarak uygun görülen ödeme, gerçeklerle örtüşmemektedir. Bu durum, yapılması istenen çalışmanın sadece düşüncede kalmasına sebep olabilir. Ayrıca, bu çeşit bir çalışma, işveren veya mal sahibine de ciddi bir yük getirmektedir.

**Teklif**

Tasarım gözetmeni kavramının daha basit bir çalışmaya indirgenmesi, yetkin mühendislik eğitiminin bir an önce devreye girmesi ve proje müellifi olarak çalışan kişi ve kuruluşların açık bir biçimde denetlenebilmesi için uygun sosyal ve hukuki alt yapı sağlanmalıdır. Üniversitelerdeki eğitim sisteminin değişmesi ama en önemlisi de, mevcut Türkiye Cumhuriyeti Bina Deprem Yönetmeliği'nin anlaşılabilir ve belli bir eğitim almış her mühendis tarafından uygulanabilir hale dönüştürülmesi sağlanmalıdır. Yönetmeliklerin amacı; akademik çevreler tarafından bile anlaşılacak derecede karışık maddeler ve kavramlar bulundurmamak değil, ülkenin en ücra köşesinde bile normal bir mühendis tarafından uygulanabilecek derecede basit bilgiler vermektir. Bu şart sağlanmadıkça, yapılacak hiç bir çalışmanın sonu olumlu netice vermeyecektir.

**8- Madde 7-**

(2) Bakanlığın hazırladığı listede görevlendirme yapılacak uzmanlık sınıfında veya bu Tebliğe göre görevlendirilebilecek durumda veya yeterli sayıda tasarım gözetmeni bulunmaması hâlinde;

a) Yapı sahibinin talebi üzerine, Kurulca listelerin dışından da halen bir yükseköğretim kurumunda görev yapan öğretim üyesi görevlendirilebilir.

b) Bu şekilde görevlendirilenlerin 5 inci maddenin birinci fıkrasında sayılanlar ile Ek-1'deki ilgili olduğu uzmanlık alanı dikkate alınarak Ek-2'de tarif edildiği şekilde yüksek lisans/doktora yapmış olması ve yayın yapmış olması koşullarını sağlaması yeterlidir.

### Görüş ve Değerlendirme

Yeterli gözetmen bulunmaması halinde “kurulca, listelerin dışından, halen bir yüksek öğretim kurumunda görev yapan öğretim üyesi görevlendirilebilir” ifadesi hakkında

### Teklif

Bu maddeye göre, anılan öğretim üyesinde aranacaklar madde 5'deki etik ve hukuk kuralları, bunun dışında yüksek lisans veya doktora derecesi olarak belirtilmiş. Tasarım gözetimi yalnızca ileri hesap teknikleri bilerek, tasarımcı mühendis tarafından yapılacak sayısal hesapların kontrolü değildir. Aynı zamanda taşıyıcı sistem tasarımı bilgi ve görgüsünün projeye yansıtılmasıdır. Yalnızca hesap yaparak, yüksek yapıların veya deprem yalıtımlı yapıların sağlam tasarlanacağını söylemek mümkün değildir. Yalnızca yüksek lisans yapmış bir akademisyende bu bilgi ve görgünün olmaması ihtimali doğal olarak oldukça yüksektir. Özellikle son yıllarda yapılan yüksek lisans tezlerinin içerik olarak boş ve kof olduğunu ne yazık ki söylemek mümkündür. Yeterli sayıda gözetmen oluşturmak mümkün kılınmalıdır.

### **9- Madde 9 –**

(1) Tasarım gözetmenleri, aşağıdaki şartlardan birinin gerçekleşmesi hâlinde sicilden ve listeden çıkarılır:

...

c) Kanuni veya haklı bir sebep olmaksızın tasarım gözetmenliği yapmaktan kaçınılması veya alınan işin bırakılması veya raporların sözleşme ile belirlenen süre içinde mazeretsiz olarak verilmemesi.

### Görüş ve Değerlendirme

Kanuni ve haklı gerekçe olmadan tasarım gözetmenliği yapmaktan kaçınılması denilmektedir. Burada Madde 7.f de verilen ücretler alt sınırlar olduğundan proje özeline göre tasarım gözetmenliği için alt sınırın üzerinde fiyat verilmesi halinde işveren fiyatı kabul etmez ise gözetmen işi doğal olarak almayacaktır. Bunun haklı bir gerekçe olduğu metinde ifade edilmelidir. Aksi halde İşverenler bunu anlamayıp şikayette bulunabilirler.

### **10- Madde 11-**

(1) Tasarım gözetimi ve kontrolü, hizmetin gerekli olduğu proje safhası ile başlar ve ilgili safhanın tamamlanmasına kadar devam eder.

### Görüş ve Değerlendirme

Madde bu hali ile yanlış anlaşılmaya müsait gibi görünmektedir. Hizmetin gerektirdiği proje safhaları nelerdir? Bu çok açık biçimde belirtilmelidir. Bu konuda kesin olan şudur, böyle bir hizmete ön proje safhasında başlanılmalıdır. Aksi takdirde mimari projeler geliştirildiğinde taşıyıcı sisteme müdahale etmek bazen çok zor hatta bazen emsal durumları sebebiyle imkansız bile olabilmektedir. Yapı taşıyıcı sisteminin oluşturulması safhasında devreye girilmesi çok önemlidir. Sonuç olarak tasarım gözetmenliği hizmetinin kapsadığı tüm safhalar belirtilmeli ve hizmetin ön proje safhası dahil uygulama proje safhası sonuna kadar devam ettiği ifade edilmelidir.

### **11- Madde 11-**

(2) Tasarım gözetimi ve kontrolüne konu proje, hesap, rapor, bilgisayar veri dosyaları gibi tüm belgeler ve elektronik veriler, proje müellifi tarafından, hizmetin yürütülmesine imkan verecek sürede ve içerikte, her bir proje safhasında 12 nci maddede belirtilen usule uygun olarak tasarım gözetmenine iletilir.

### Görüş ve Değerlendirme

Atıf yapılan 12. madde 13. Madde olmalı.(yazım hatası)

### **12- Üçüncü Bölüm**

Üst Kurul oluşumu

**Teklif**

İnşaat mühendislerinin sicillerinin en sağlıklı tutulduğu kurum İnşaat Mühendisleri Odası'dır. Meslektaşlarını tanır. Meslek odasından bir kişi bu kurulda olmalıdır.

**13- Ek-2**

Puanlama sistemi

**Teklif**

Önerilen puanlama sistemi ile, yüksek lisans veya doktora yapmamış bir mühendisin, her puan türüne getirilen sınır değerler nedeni ile TG olması şansı yoktur. Yayını olsa bile, hakemli dergilerde yayınlanmamış veya kitap yazmamışsa puan alma şansı yoktur. Dolayısı ile düz mühendis maksimum 50 puan toplayabilecektir. Oysa ki, uzun yıllar yapı tasarımıyla uğraşmış, derin tasarım kültürü olan, aynı zamanda ileri hesap tekniklerine hakim, söz konusu işi doktoralı genç bir akademisyene göre çok daha doğru ve başarılı bir şekilde yapabilecek, önemli projeleri gerçekleştirmiş inşaat mühendislerinin olduğu şüphesizdir. Onları bu sürece katmak büyük kayıp olacaktır.

**14- Ek-2**

Tasarım Gözetmeni Değerlendirme Kriterleri

Kriter No: 1

Mesleki Yayın

**Görüş ve Değerlendirme**

Muhtemelen akademisyenler için getirilmiş olunan mesleki yayın puanlamasına, akademisyen olmayan fakat meslek hayatı boyunca çeşitli konferans, sempozyum vb. etkinlikler için çoklu veya tek bildiri hazırlamış, sunmuş veya İMO etkinliklerinde sunum yapmış olan tasarım mühendisleri için de yayın puanı katkısı amacıyla bu tip etkinlikler için saptanacak (1-3 arası vb.) puan imkanı getirilmelidir.

Mesleki yayınlarda bildirilere yer verilmemiş.

Mesleki yayınlarda en az puan alınması kısıtlaması konmamış. Mesleki gelişmeleri takip eden ve üretken olanları ayırt etmek için konulması önemli.

**Teklif**

Her bir bildiri 2 puanla mesleki yayın olarak kabul edilmeli.

En az 5 puanlık mesleki yayın kısıtlaması konmalı.

**15- Ek-2**

Tasarım Gözetmeni Değerlendirme Kriterleri

Kriter No: 3

Uzmanlık alanında deneyim

**Görüş ve Değerlendirme**

Uzmanlık alanındaki deneyimler için geriye dönük 20 yıl sınırlaması gerçekçi değildir. Örneğin ülkemizde 25-30 yıl öncesinde (daha önceleri de olabilir) Elasto-Plastik tasarım esasları çerçevesinde Modal Analizleri de yapılan yüksek yapı tasarımları mevcuttur. Üstelik o tasarımlar hazır paket programlar kullanılarak değil parça parça özel programlar kullanılarak gerçekleştirilmiştir. Plastik mafsallı hipotezi kullanılarak lineer program ile adım adım non-linear analizlerin gerçekleştirildiği yapı tasarımları da mevcuttur.

**16- Ek-2**

Tasarım Gözetmeni Değerlendirme Kriterleri

Kriter No: 4

Akademik ünvan

### Görüş ve Değerlendirme

Yüksek Lisans ve Doktora tezlerinin EK-1'deki uzmanlık alanı veya ilişkili bir alanda yapılması ve üstel 1 nolu atıf ile sanki tez konularının Özel Binalar Üst Kurulunca değerlendirileceği ve buna göre Yüksek lisans ve doktora puan verilip verilmeyeceğine karar verileceği gibi anlaşılmaktadır. Oysa Üniversitelerin İnşaat Mühendisliği Bölümlerinin yapı veya yapı ve deprem mühendisliği programında tez konusu ne olursa olsun yüksek lisans - doktora yapılmış olunması, mühendisin ilgili seviyeye ait akademik kabiliyetini zaten gösterdiğinden yeterli olmalıdır. Bu konuya da açıklık getirilmelidir. Aksi durum ünvanın verilmesi aşamasındaki puanlamaları etkileyeceğinden süpekülasyolara neden olabilecektir.

### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

#### **Yönetim Kurulu**

## **İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp İçişleri Bakanlığına gönderilen**

# **Polatlı Belediyesince Tahsil Edilen Mühendislik Çalışma Ruhsat Harcı Hakkında Görüş**

*5 Kasım 2018*

Polatlı Belediye Başkanlığı tarafından mevzuata aykırı olarak tahsil edilen “mühendislik çalışma ruhsat harcı” ile ilgili olarak hukuka aykırı uygulamaya son verilmesi talepli Polatlı Belediyesine göndermiş olduğumuz yazı 04/10/2018 tarih ve OB.3028 sayılı yazımız ile tarafınıza da iletilmiştir.

Bu güne kadar konu ile ilgili olarak Polatlı Belediye Başkanlığınca tarafımıza herhangi bir cevap verilmediği gibi, ilgili Belediyece hukuka aykırı olan uygulamanın devam ettirildiği yönünde üyelerimizden bildirimler gelmeye devam etmektedir.

Bakanlığınızca, Polatlı Belediye Başkanlığının hukuka aykırı olan “mühendislik çalışma ruhsatı harcı” uygulaması hakkında gerekli işlemlerin başlatılarak, yapılan işlemler hakkında tarafımıza bilgi verilmesi hususunda gereğini arz ederiz.

Saygılarımızla,

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## **İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Altyapı ve Kentsel Dönüşüm Hizmetleri Genel Müdürlüğüne gönderilen**

# **Riskli Yapıların Tespit Edilmesine İlişkin Esaslar Taslağı Hakkında Görüş**

12 Aralık 2018

### Taslak Maddesi

4.1.1 Bina taşıyıcı sistem özellikleri, inceleme katında ve tüm bodrum katlarında alınacak rölöveler ile belirlenecektir. İnceleme katı, herhangi bir taraftan zemine gömülü olmayan en alt bina katı olarak seçilecektir. Taşıyıcı sistem düşey eleman (kolon veya perdelerin) süreksizliği bulunan veya düşey taşıyıcı elemanları kirişlerin ve guseli kolonların üzerine oturtulan katlardan da rölöve alınacaktır.

### Görüş ve Değerlendirme

Uygulamada farklılıklara mahal vermemesi için ilk cümleye “ayrı ayrı” ibaresi eklenmelidir.

### Teklif

4.1.1 Bina taşıyıcı sistem özellikleri, inceleme katından ve tüm bodrum katlarından ayrı ayrı alınacak rölöveler ile belirlenecektir. İnceleme katı, herhangi bir taraftan zemine gömülü olmayan en alt bina katı olarak seçilecektir. Taşıyıcı sistem düşey eleman (kolon veya perdelerin) süreksizliği bulunan veya düşey taşıyıcı elemanları kirişlerin ve guseli kolonların üzerine oturtulan katlardan da rölöve alınacaktır.

### Taslak Maddesi

4.1.5 Rölöve alınan tüm katlarda mevcut donatı düzenini belirlemek için her kat için ayrı ayrı olmak üzere kolonlarda 6 adetten az olmamak üzere ve perdelerde de 2 adetten az olmamak üzere, toplam kolon sayısının en az %20'sinde ve toplam perde sayısının en az % 20'sinde tespit yapılacaktır. Toplam kolon sayısının 6'dan, perde sayısının ise 2'den az olması durumunda tüm kolon ve perdelerde tespit yapılacaktır. Bu işlem, tespit yapılan perde ve kolonların en az yarısında kabuk betonu sıyrılarak yapılacaktır. Diğer yarısında donatı düzeni tahribatsız yöntemler kullanılarak yapılacaktır. Kabuk betonu sıyrılan perdelerde başlık bölgesi, enine donatı türü, çapı ve aralığı ile kolonların orta ve sarılma bölgelerinde enine donatı türü, çapı, kanca, boyuna donatı yerleşimi, enine donatı aralıkları ve detayları belirlenecektir. Tespiti yapılan kolon ve perde duvarlardan elde edilen donatı oranı ortalama değerleri rölöve alınan her kat için ayrı ayrı hesaplanacaktır. Donatı tespiti yapılmayan kolon ve perdelerde donatı oranları, incelenen perde ve kolonlar için ayrı ayrı hesaplanan değerler olarak alınacaktır. Donatı tespiti yapılmayan elemanlarda boyuna donatı yerleşimi, sıyırma işlemi ile tespit edilen en büyük boyuna donatı çapı kullanılarak kolon ve perdelerde ayrı ayrı yapılacaktır.

### Görüş ve Değerlendirme

Eski binalarda genellikle kolon ve kirişlerdeki pas payı fazladır (4,5 cm gibi) ve tespiti yapılan binaların çoğu hala kullanılıyor durumdadır. Sıyırma ile donatı düzeninin belirlenmesi işle-

minde zaten zayıf olan elemanın taşıma gücü ciddi oranda zafiyete uğratılmaktadır. Binanın hesaplarda risksiz çıkması durumunda dahi yapılan işlem yüzünden bina kullanımı riskli hale gelebilmektedir. Sıyırma işleminin sadece "inceleme katında" ve en gayrimüsait 2 kolondan ve 1 perdeden yapılması gerekmektedir.

#### Teklif

4.1.5 Rölöve alınan tüm katlarda mevcut donatı düzenini belirlemek için her kat için ayrı ayrı olmak üzere kolonlarda 6 adetden az olmamak üzere ve perdelerde de 2 adetden az olmamak üzere, toplam kolon sayısının en az %20'sinde ve toplam perde sayısının en az %20'sinde tespit yapılacaktır. Toplam kolon sayısının 6'dan, perde sayısının ise 2'den az olması durumunda tüm kolon ve perdelerde tespit yapılacaktır. Bu işlem, inceleme katında en gayrimüsait 2 kolondan ve 1 perdeden kabuk betonu sıyırılarak yapılacaktır. Diğer elemanlarda donatı düzeni tahribatsız yöntemler kullanılarak yapılacaktır. Kabuk betonu sıyırılan perdede başlık bölgesi, enine donatı türü, çapı ve aralığı ile kolonların orta ve sarılma bölgelerinde enine donatı türü, çapı, kanca, boyuna donatı yerleşimi, enine donatı aralıkları ve detayları belirlenecektir. Tespiti yapılan kolon ve perde duvarlardan elde edilen donatı oranı ortalama değerleri rölöve alınan her kat için ayrı ayrı hesaplanacaktır. Donatı tespiti yapılmayan kolon ve perdelerde donatı oranları, incelenen perde ve kolonlar için ayrı ayrı hesaplanan değerler olarak alınacaktır. Donatı tespiti yapılmayan elemanlarda boyuna donatı yerleşimi, sıyırma işlemi ile tespit edilen en büyük boyuna donatı çapı kullanılarak kolon ve perdelerde ayrı ayrı yapılacaktır.

#### Taslak Maddesi

4.1.6 Mevcut donatı akma gerilmesi belirlenen donatı türüne bağlı olarak tespit edilecektir. Sıyırma işlemi neticesinde donatısında korozyon gözlenen elemanlar ve korozyon sebebi ile meydana gelen donatı çapındaki azalma miktarı belirlenecektir. Sıyırma işlemi ile belirlenen ortalama donatı çap azalma miktarı tüm kolon ve perde donatı çapları için eleman kapasite hesaplarında dikkate alınacaktır. Örnek bir sıyırma çizimi EK-B'de verilmektedir.

#### Görüş ve Değerlendirme

Korozyon gözlenen elemanlar planda işaretlenmelidir.

#### Teklif

4.1.6 Mevcut donatı akma gerilmesi belirlenen donatı türüne bağlı olarak tespit edilecektir. Sıyırma işlemi neticesinde donatısında korozyon gözlenen elemanlar planda işaretlenecek ve korozyon sebebi ile meydana gelen donatı çapındaki azalma miktarı belirlenecektir. Sıyırma işlemi ile belirlenen ortalama donatı çap azalma miktarı tüm kolon ve perde donatı çapları için eleman kapasite hesaplarında dikkate alınacaktır. Örnek bir sıyırma çizimi EK-B'de verilmektedir.

#### Taslak Maddesi

4.1.7 Binanın kirişlerinde açıklıkta alt ve mesnetlerde üst donatı olarak, taşıyıcı sistem çözümünde TS 500'de tanımlanan (1.4G+1.6Q) yüklemesinden hesap edilen donatının bulunduğu kabul edilecektir. Kiriş mesnet alt donatısı, üst mesnet donatısının 1/3'ü olarak alınacaktır.

#### Görüş ve Değerlendirme

Kapsamlı bilgi düzeyi durumunda kiriş donatıları mevcut projeden alınmalıdır.

#### Teklif

4.1.7 Binanın kirişlerinde açıklıkta alt ve mesnetlerde üst donatı olarak, taşıyıcı sistem çözümünde TS 500'de tanımlanan (1.4G+1.6Q) yüklemesinden hesap edilen donatının bulunduğu kabul edilecektir. Kiriş mesnet alt donatısı, üst mesnet donatısının 1/3'ü olarak alınacaktır. Kapsamlı bilgi düzeyi durumunda kiriş donatıları mevcut projeden alınacaktır.

#### Taslak Maddesi

4.2.6 Madde 3.2'de tanımlanan bina en üst katı yapısal olarak modellenmeyecek, bina modelinde kütle ve ağırlık olarak göz önünde bulundurulacaktır.

#### Görüş ve Değerlendirme

Özellikle eski binalarda asansör kuleleri normal kat yüksekliğinde olabilmektedir. Madde 3.2 kapsamındaki son katlar  $H_T$  ve kat sayısı hesabında dikkate alınmasa da modellenmesi yapılmalıdır.

#### Teklif

4.2.6 maddesi kaldırılmıştır.

#### Taslak Maddesi

Madde 4.3.5 d. Kolonlara ankrajlar ile bağlanan güçlendirme perdelerinin moment kapasitesi hesabında uç kolonlar dikkate alınacaktır.

#### Görüş ve Değerlendirme

Güçlendirme projeleri perdeler de hesaplanarak yapılmıştır. Binanın risk durumu belirlenirken perdelerde dikkate alınmalıdır.

#### Teklif

Madde 4.3.5 d. Bendi kaldırılmıştır.

#### Taslak Maddesi

5.1.3 Tüm katlarda kolon ve perdeler için donatı tespiti 4.1.5'e göre yapılacaktır. Ayrıca, her katta kirişlerde 6 adetden az olmamak üzere toplam kiriş sayısının %20'sinde tespit yapılacaktır. Bu işlem, tespit yapılan kirişlerin en az %20'sinde kabuk betonu sıyırılarak yapılacaktır. Tespiti yapılan kirişlerden elde edilen donatı oranı ortalama değerleri rölöve alınan her kat için ayrı ayrı hesaplanacaktır. Donatı tespiti yapılmayan kirişlerde donatı oranları, hesaplanan değerler olarak alınacaktır.

#### Görüş ve Değerlendirme

Tespit yapılan binaların çoğu hala kullanılıyor durumdadır. Sıyırma ile donatı düzeninin belirlenmesi işlemi zaten zayıf olan elemanın taşıma gücü ciddi oranda zafiyete uğratılmaktadır. Kirişlerden sıyırma işlemi yapılmamalıdır.

#### Teklif

5.1.3 Tüm katlarda kolon ve perdeler için donatı tespiti 4.1.5'e göre yapılacaktır. Binanın kirişlerinde açıklıkta alt ve mesnetlerde üst donatı olarak, taşıyıcı sistem çözümünde TS 500'de tanımlanan (1.4G+1.6Q) yüklemesinden hesap edilen donatının bulunduğu kabul edilecektir. Kiriş mesnet alt donatısı, üst mesnet donatısının 1/3'ü olarak alınacaktır. Kapsamlı bilgi düzeyi durumunda kirişlerde donatı mevcut projeden alınacaktır.

#### Taslak Maddesi

7.1.3 Yiğma binalar için asgari bilgi düzeyi katsayısı kullanılacaktır.

#### Görüş ve Değerlendirme

Uygulamada projesi mevcut olan ve yerinde projesine uygun olarak yapıldığı tespit edilen yiğma binalar için Kapsamlı Bilgi Düzeyi kabul edilebiliyor. Bu yüzden ilgili madde daha açık ve net olmalıdır.

### Teklif

7.1.3 Projesi mevcut olsun olmasın tüm yığma binalar için asgari bilgi düzeyi katsayısı kullanılacaktır.

### Taslak Maddesi

7.1.4 Duvar malzemelerinin türü, en az bir iç ve bir dış duvarda olmak üzere duvar yüzeyinin bir bölümünün sıvası kaldırılarak gözle tespit edilecektir. Duvar basınç, kayma, diyagonal çekme dayanımları ve özgül ağırlık değerleri için Tablo 7.1'de Normal kalite olarak verilen değerler kullanılacaktır. Harç süreksizliği veya çatlakların fotoğraflar ile belgelendiği duvarlar için Görünür Kalite Kötü olarak alınacaktır.

### Görüş ve Değerlendirme

Uygulamada ilgili mühendis gerek gördüğü hallerde malzemenin yıpranma payını hesaba katmaktadır. Madde, değerlerde herhangi bir oynama yapılmayacağını belirtir şekilde daha açık ve net olmalıdır.

### Teklif

7.1.4 Duvar malzemelerinin türü, en az bir iç ve bir dış duvarda olmak üzere duvar yüzeyinin bir bölümünün sıvası kaldırılarak gözle tespit edilecektir. Duvar basınç, kayma, diyagonal çekme dayanımları ve özgül ağırlık değerleri için Tablo 7.1'de Normal kalite olarak verilen değerler kullanılacaktır. Değerlerde büyüme ve küçülme yapılmayacaktır. Harç süreksizliği veya çatlakların fotoğraflar ile belgelendiği duvarlar için Görünür Kalite Kötü olarak alınacaktır.

### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

#### **Yönetim Kurulu**

## İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Yapı İşleri Genel Müdürlüğüne gönderilen

# Zemin ve Temel Etüt Raporları Format ve Uygulama Esasları Taslağı Hakkında Görüş

14 Aralık 2018

### Taslağın Geneli Üzerindeki Görüş ve Değerlendirme

1 Ocak 2019 tarihinde yürürlüğe girecek olan Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği (TBDY) "Zemin ve Temel Etüt Raporları, zemin araştırmaları sonuçlarının sunulacağı Veri Raporu ve tasarıma yönelik olarak hazırlanacak Geoteknik Rapor'dan oluşacaktır" şeklinde bir ifade ile iki rapor tanımlamaktadır. Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Yapı İşleri Genel Müdürlüğü "Zemin ve Temel Etüt Raporları Format ve Uygulama Esasları" nın da TBDY dikkate alınarak hazırlanmış olması ve TBDY 16. Bölümde belirtiliği şekilde, zemin etüt sonuçlarının Veri Raporu ve Geoteknik Rapor olarak iki ayrı raporda sunulması yaklaşımının benimsenmesi doğru bir yaklaşımdır. Bu bağlamda "Format ve Uygulama Esasları"nda "Ek-11 Zemin ve Temel Etüdü Veri Raporu" ve "Ek-12 Zemin ve Temel Etüdü Geoteknik Raporu" şeklinde iki ayrı raporun formatlarının içeriklerinin doküman ekinde verilmesi de çok yerinde olmuştur.

### Teklif

Gerek Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği (TBDY), gerek Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Yapı İşleri Genel Müdürlüğü "Zemin ve Temel Etüt Raporları Format ve Uygulama Esasları" Taslağı, zemin araştırmaları ve arazi karakterizasyon sürecininin "Veri Raporu", tasarıma yönelik kriter ve değerlendirmeleri kapsayan sürecin ise "Geoteknik Rapor" la sunulması gerektiğini belirtilen uluslararası güncel uygulamayı yansıtmışlardır. Son derece doğru olan bu yaklaşıma karşı çıkmak günümüz birikimi ve mühendislik gereklerine aykırıdır.

İnşaat Mühendisliği dünyanın en eski ve en gelişmiş mesleki disiplinlerinden biri olmakla birlikte bu konunun disiplinleri arasında mutlak bir bağ vardır. Zaten o yüzden İnşaat Mühendisliği formasyonu bir bütündür. Bu sebeple tasarıma yönelik "Geoteknik Rapor"un Geoteknik alanında yeterli donanıma sahip (geoteknik alanında uzmanlaşmış) İnşaat Mühendisleri tarafından hazırlanması mutlak surette gereklidir. Diğer taraftan "Veri Rapor"unda İnşaat Mühendisi, Jeoloji Mühendisi ve Jeofizik Mühendislerinin ortak katkısı söz konusudur. (Kaldı ki projenin gereklerine bağlı olarak kimyager, kimya mühendisi ve biyologlara da ihtiyaç olabilir.) Ancak bu durumda da söz konusu inşaat mühendisliği projesinin gereklerini dikkate alacak şekilde veri raporuna yönelik hizmetlerin planlamasının yine geoteknik konusunda yeterli donanıma sahip İnşaat Mühendisleri tarafından yapılması gerekir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Yapı İşleri Genel Müdürlüğü "Zemin ve Temel Etüt Raporları Format ve Uygulama Esasları" Taslağı'nda bu hususlar belirtilmeli ve hangi işin kimin tarafından yapılacağı bilim ve teknik alanında geline güncel seviyeye uygun olarak doğru tanımlanmalıdır. Amaç ülkenin çıkarlarını ve doğru uygulamayı sağlamaktır. Bunun için de ihtisas alanlarının varlığını tanımak önemlidir. Geoteknik uzmanlığı İnşaat Mühendisliğine ait geoteknik anabilim dalı üzerine inşa edilir. Bu gerçeğin gözardı edilmesinin bedellerini ülkemiz ödememelidir.

Taslağın Geneli Üzerindeki Görüş ve Değerlendirme

“Zemin ve Temel Etüt Raporları Format ve Uygulama Esasları” taslağında hâlihazırda hangi geoteknik hizmetin hangi meslek grubu tarafından yapılması gerektiğine değinilmemiştir. Meslekler ve sorumlulukları belirtilmelidir.

Diğer taraftan 03.07.2017 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan ve 30.09.2017 tarihli Resmi Gazete’de yayımlanan değişikliklerle birlikte Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği, Danıştay’dan onanmış ve yürürlüktedir. Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği bu mesleğin gerçek uzmanlarını yani Geoteknik alanında uzmanlaşmış İnşaat Mühendislerini konunun ve geoteknik hizmetlerin dışında bırakmakta ve bu durum yapı güvenliği için doğru kararlar üretilmesine engel oluşturmaktadır.

Teklif

Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği kapsamında belirtilen Veri Raporu’nun, “jeoloji, jeofizik ve inşaat mühendislerince birlikte hazırlanması ve imzalanması”, taşıma gücü, oturma hesabı ve temel tasarımı içeren Geoteknik Rapor’un ise “inşaat mühendislerince hazırlanması ve imzalanması” hususu açıkça yazılmalıdır. Ayrıca TBDY’nin Madde 1.3.1’de yer alan ifade ile “Bu Yönetmeliğin uygulanmasına ilişkin değerlendirme ve tasarım süreçlerinde, özel uzmanlık gerektiren konularda projenin başlangıcından tamamlanmasına kadar ilgili tüm tasarım aşamalarında görev yapacak şekilde, ilgili alanda mesleki bilgi ve deneyim sahibi inşaat mühendislerinden “tasarım gözetimi ve kontrolü” hizmeti alınmak zorundadır” hükmü yazılmalıdır.

Taslağın Geneli Üzerindeki Görüş ve Değerlendirme

Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği Madde 57’de yer alan, zemin ve temel etüt raporlarının hazırlanmasında görev alacak sorumlu mühendislerin tanımlanmasına ilişkin hükümler bilimsellikten ve uluslararası teknik gerçeklikten uzaktır. Hazırlamış olduğunuz “Zemin ve Temel Etüt Raporları Format ve Uygulama Esasları” taslağında bu yanlışa düşülmemiş olması çok önemlidir.

Teklif

Taslakta, mesleki sorumlulukların tanımlanması doğrultusunda değişiklikler yapılması gereklidir ve bu bağlamda gerçeklikten uzak tanımlamalar getiren “Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği Madde 57 değil, TBDY Madde 16.10, Madde 12, Madde 16A.3, Madde 16D esas alınmalıdır.

Taslak Maddesi

4.1.5 Bölgesel Deprem Özellikleri Yönünden en büyük yer ivmesi değeri  $PGA=0,40g$  veya daha küçük olan sahalara bu kategori içerisinde değerlendirilir.

Görüş ve Değerlendirme

2018 TBDY ile birlikte farklı Deprem Yer Hareketi Düzeylerine göre hesap edilen PGA değerleri farklılık göstermektedir. PGA değerinin hangi düzeye göre alınacağı belirtilmelidir.

Teklif

PGA değeri, yeni yönetmeliğe göre tasarımda sıklıkla tercih edilecek DD-2 Deprem Yer Hareketi Düzeyine  $0.25g$  veya daha küçük olan sahalara bu kategoride değerlendirilebilir.

Taslak Maddesi

4-Etüt Kategorileri

Görüş ve Değerlendirme

Hangi yapının/durumun hangi etüt kategorisine gireceğinin herkes tarafından aynı şekilde ve doğru anlaşılması ve uygulanması önemlidir.

### Teklif

“Zemin ve Temel Etüt Raporları Format ve Uygulama Esasları” taslağına, etüt kategorilerini anlatırken hangi binaların girdiğı, temel derinliğı/kat yüksekliğı/kullanım amacı/önemi gibi hususları gösteren şematik bir çizim (tablo, veya akış şeması) konması faydalı olacaktır. Böylelikle mühendisler kategorileri daha hızlı ve net bir şekilde anlayabileceklerdir.

### Taslak Maddesi

#### 4-Etüt Kategorileri

#### Görüş ve Değerlendirme

kategorilerin tanımı son derece belirsiz yapılmış. a) Örneğın Kategori 2 için “Bu kategori; Bina Yükseklik Sınıfı (BYS) 4-8 arasında kalan yapılar, yüksek risk taşımayan, alışılmamış taşıyıcı sistem ve yükler içermeyen, rutin yöntemlerle zemin ve temel tasarımı tamamlanarak yapımı gerçekleştirilebilen yapıları kapsar.” Denmektedir. Bu durumda, BYS 4-8 aralığında olup, alışılmamış yük/ rutin olmayan temel tasarımı olanlar bu gruba mı dahildir, yoksa Kategori 3’e mi? Veya BYS 1-3 ama alışılmış yük/ rutin temel tasarımı olanlar için de aynı belirsizlik geçerli. Kısacası, yazılan şartlar arasında “ve” ifadesi mi vardır, “veya” ifadesi mi vardır, bu belli değildir.

### Teklif

Şartlar madde madde yazılıp “bu şartların hepsini sağlayan binalar bu kategoridir” diye belirtilmesi gereklidir.

### Taslak Maddesi

#### 4-Etüt Kategorileri

#### Görüş ve Değerlendirme

“alışılmamış taşıyıcı sistem ve yükler” ve “rutin yöntemlerle zemin ve temel tasarımı” tanımlarının ne olduğu belirsizdir.

### Teklif

Bu ifadelerin açıklığı kavuşturulması gereklidir.

### Taslak Maddesi

#### Kategori-1’e Giren Yapılar İçin Etütlerin Kapsamı

Kategori-1 kapsamında değerlendirilen yapılardan zemine aktarılan maksimum temel taban gerilmesi gerek statik gerekse de dinamik yükleme durumunda 20 t/m<sup>2</sup>’yi aşmamalıdır.

#### Görüş ve Değerlendirme

Böyle bir değer verilmesi doğru olmaz.

### Teklif

Değer çıkarılmalıdır

### Taslak Maddesi

5. Etütlerin Planlaması (a) Plana Esas Jeolojik Jeoteknik ve Mikrobölgeleme Etüt Raporunda, parselin bulunduğu alanın yerleşime uygunluk değerlendirmesi bölümünde belirtilen önlem ve öneriler,

#### Görüş ve Değerlendirme

Türkiye’deki uygulamada önlemlen alanlarda alınması gereken önlemler ile ilgili notlar ve uyarılar çoğunlukla gözden kaçmakta, yazılmamakta veya kısaltılarak yazılmaktadır. Buna bağlı

olarak yapının ileri aşamalarında sorunlar ortaya çıkmaktadır.

#### Teklif

Bu maddeye şu ifade eklenmelidir. “.. plan notlarındaki tüm bilgiler, kısaltılmadan bütün detayıyla zemin etüt “veri raporu” ve “geoteknik rapor” her iki raporda da yazılmalıdır.”

#### Taslak Maddesi

6.1. Kategori-1’e Giren Yapılar İçin Etütlerin Kapsamı, 6’ıncı madde

#### Teklif

6’ıncı maddede, araştırma çukurlarının fotoğraflarıyla birlikte planda yerlerini gösterir vaziyet planı ve plankote konulmalıdır ve araştırma çukurlarının kotlarıyla birlikte raporda yer alması gerektiği belirtilmelidir. Araştırma çukurlarında, zemin veya kaya birimlerin litolojik özellikleri, yatay ve düşey yönlerdeki dağılımı, yeraltı suyunun bulunup bulunmadığı gibi hususlarla ilgili veri toplanmalıdır

#### Taslak Maddesi

6.2.2.2 Sondajlar

6.2.2.3 Jeofizik Araştırmalar

#### Görüş ve Değerlendirme

Mevcut taslakta jeofizik araştırmalara, çeşitli yöntemlere ilişkin bölüm detaylı veya uzun ele alınmış, ancak Sondajlar daha kısa geçilmiş.

#### Teklif

Jeofizik Araştırmalar kısmının daha kısa-öz olacak şekilde düzenlenmesi ve Sondajlar kısmının TS EN ISO 22475-1 standardına atıf yapıp sondaj kategorileri ve kalite sınıflarından bahsedecek şekilde daha detaylandırılması önerilir.

#### Taslak Maddesi

6.2.2.2 Sondajlar

#### Görüş ve Değerlendirme

Uygulamada sıklıkla rastlanan bir problem de, kaya kalitesi çok düşük (birimlerin kaya değil neredeyse zemin gibi olduğu durumlarda), örneğin RQD değeri çok düşük, sifıra yakın olduğu halde, birim “kaya” olarak tanımlanarak hiç numune alınmaması veya çok az numune alınmaması, deney yapılmaması vb problemler yaşanmaktadır.

#### Teklif

Yeni bir madde eklenmelidir. Bu maddede “RQD değeri sifıra yakın, ayrılmış, zayıf kayaların doğru tanımlanması için bu birimlerde, SPT deneyi de yapılması ve örnek alınması gereklidir.”

#### Taslak Maddesi

6.2.2.3. Sondajlar

Başlığı altında 3) nolu maddede “Sondajların kot ve koordinatları (koordinat sistemi ve datum bilgileri belirtilerek),”

#### Görüş ve Değerlendirme

Türkiye’deki uygulamada çoğu kez sondajların planda yerleri dahi gösterilmemekte, kot ve koordinatları yazılmamaktadır.

#### Teklif

b)Bu ifadede “koordinat sistemi” yerine “WGS84 koordinat sistemi” diye belirtmekte fayda vardır. Sondajların planda yerlerinin gösterildiği bir şekil konması zorunlu tutulmalıdır.

#### Taslak Maddesi

6.2.2.3. Sondajlar kısmında, 5) nolu madde “Sondajlar sırasında alınan örnek veya karotlar Türk Standartlarına göre alınmalı, muhafaza edilmeli ve fotoğrafları çekildikten sonra bu bilgiler raporda sunulmalıdır”

#### Teklif

şu şekilde değiştirilmelidir: “Sondajlar sırasında alınan örnek veya karotlar TS EN ISO 22475-1 standardına göre alınmalı (kalite sınıfı belirtilmeli), etiketlenmeli, muhafaza edilmeli ve fotoğrafları çekildikten sonra bu bilgiler raporda sunulmalıdır.”

#### Taslak Maddesi

“6.2.2.2 c)Sondaj Derinlikleri. Yük etki alanları kesişen bitişik nizam veya birden fazla binanın bulunduğu alanlarda sondaj derinliği, kesişim bölgesinde, temel alt kotundan itibaren en büyük temelin kısa kenar uzunluğunun 1.5 katı derinliğinde olmalıdır.” Şeklindedir.

#### Görüş ve Değerlendirme

2018 TBDY içerisinde “16A.1.4 – Sondaj Derinlikleri: Sondaj derinliği, bina temelleri için temel tabanından başlayarak yapı genişliğinin en az 1.5 katı veya net temel taban basıncından kaynaklanan zemindeki gerilme artışının ( $\Delta$ ) zeminin kendi ağırlığından kaynaklanan efektif gerilmenin ( $\sigma'_{vo}$ ) % 10'una eşit olduğu derinlikten ( $\Delta\sigma$ ) =  $0.10\sigma'_{vo}$  daha elverişsizi olacak şekilde seçilecektir.” Şeklindedir.

#### Teklif

İlgili madde deprem yönetmeliği TBDY ile uyumlu hale getirilecek şekilde değiştirilmelidir.

#### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

#### **Yönetim Kurulu**

## İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp İçişleri Bakanlığı Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığına gönderilen

# Sığınak ve Ulusal Erken Uyarı Çalıştayı Taslak Sonuç Raporu Hakkında Görüş

5 Nisan 2019

Jeopolitik yönden çok kritik bir bölgede bulunan “Ülkemizin Sığınak Politikasının Belirlenmesi, genel sığınak yapısının İmar planlarında yer alması, metro tünel gibi benzeri yapıların genel sığınak veya sığınma yeri olarak kullanılması, Belediyeler tarafından sığınak zorunluğu olan yapıların Sığınak yönetmeliği uyarınca projelendirilmesi, Teknik şartların yerine getirilmesinin denetimi ve bu konuda mevzuatlarda yer alan hususların yerine getirilerek insanlarımızın afetler anında Risklerin önlenmesi ve Acil müdahale yöntemlerinin devreye sokulması, 2018 de başlatılan ve bu Çalıştaya kadar uygulanamayan ulusal bir sığınak politikasının oluşturulması, erken uyarı konusu gerekse de sığınak konusu bu güne kadar ihmal edilmiş ve gereken önem verilmemiş bir konudur. Bu iki konuda ilk defa bu kadar kapsamlı ve tüm paydaşların katılımıyla bir çalışma yapılmaktadır.

İnşaat Mühendisleri Odası, Askeri ve Sivil Kamu Kurumları ve STK’ların teknik ve genel işbirliği konularının detaylı olarak görüşüldüğü bu çalıştayı olumlu ve başarılı olarak değerlendirmekteyiz.

Birçok ülke tarafından uzun yıllardır hızla üretilen Kimyasal, Biyolojik, Radyolojik ve Nükleer silahların varlığı, özellikle Ülkemizin etrafında süregelen Emperyal emellerin varlığı ve ülkelere yönelik tehditlerin yer aldığı bu coğrafyada, insanların can güvenliğinin sağlanması için yapılacak sığınaklar önemlidir.

Bir savaş anında insanların can güvenliğinin sağlanması için yapılacak sığınaklar konusunda başarılı ülke uygulamaları incelenmeli, toplanan bilgiler bu alanda ihtisas sahibi olan Odamızla paylaşılarak Ülkemiz koşullarına uyarlanması sağlanmalıdır.

Doğa olayları neticesinde meydana gelen afetlerin dışında, özellikle insan ihmali sonucu veya kasıtlı yapılan yapılaşmalar sonucu meydana gelen;

- 1- Sanayi üretimi yapan Fabrikaların yeterli önlemleri almayı,
- 2- Binaların yapı ruhsat eki uygulama projelerine uygun güvenli yapı olarak yapılmayı,
- 3- Kentlerimizde doğanın yok edilmesi, ağaçlandırma alanlarının plan değişiklikleriyle imara açılması, kıyı kanunu ve taşkın sular yönetmeliğine aykırı Deniz göl ve Nehir kenarlarına yapılan yapılar, akarsu yataklarına yapılan yapılar, eğimli arazilerde yapılan ve heyelana maruz kalan yapılar, bu alanların İmara açılması sonucu meydana gelen afetler,
- 4- Zehirli kimyasalları ihtiva eden yapıların gerekli önlem alınmadan gelişigüzel yıkılması sonucu çevrenin ve çevrede yaşayan insanların hastalanmaları ve akabinde can kayıpları,
- 5- Kaçak veya riskli yapıların yıkımı esnasında yapı yıkıntılarının ve inşaat hafriyat atıklarının önlemleri olarak bertaraf edilmemesi sonucu dolgu yapılan ve stabil olmayan alanlarda yapılan yapıların çökmesi sonucu meydana gelen can kayıpları,
- 6- İnşaatların yapımı esnasında inşaatta çalışan veya çevreden geçenler için gerekli önlemlerin yeterince alınmaması veya ihmal edilmesi sonucu meydana gelen can kayıpları,

Tipik Sabit KBRN Toplu Korunma Sığınak İnşa Planlarının Mimarlık ve Mühendislik hizmeti veren Odalarımızla işbirliği ve koordinenin sağlanması önerilmektedir.

- Ülkemizdeki tüm sığınakların, genel sığınakların envanterlerinin çıkarılması, yapılışı, kullanım durumları, kentteki konumları, insanların ulaşımalarının planlanması ve gerekenlerin tadilatı yapıldıktan sonra tasniflerinin yapılarak AF AD ve MSB kayıtlarına alınması, Konut ve işyerlerinde yapılan ve yapılacak özel sığınak projelerinde sığınak olarak ayrılan yerlerin sığınak yönetmeliğine uygunluklarının incelenerek envanterinin çıkarılması ve bunların mevcut durumda kullanıma uygun olup olmadıklarının kontrol ve takiplerinin yapılması,
- Kimyasal ve biyolojik tehlikelere karşı korunabilmek için gerekli yapısal güçlendirme ve müdahale sonucu sığınağa dönüştürülebilecek yapıların ilgili Belediye ve diğer kurumlarla yapılacak işbirliği neticesinde tespit ve envanter çalışmalarının yapılarak bir planlama dahilinde onarım ve güçlendirme çalışmalarının programlanması,
- Sığınak Yönetmeliğinin hazırlanmasında 3194 sayılı İmar Kanunu dikkate alınarak hazırlanmış olup, sığınak tespit ve kontrol yetkisini Belediyelere, Mülki Amirliklere vermesi yönünde yetki tanımı yapılmış, bakım ve muhafaza yetkisini Resmî ve özel bütün tesisler ve binalarda görevlendirilen yönetici denetiminde bina koruma amirine; Meskenlerde ise, bina malik ve yöneticilerine vermiştir. Özellikle Bağlı bakanlık ve ilgili bakanlık ve bağlı birimler ile yürütmenin sorumluluğunda AF AD ile koordinasyon ve iletişim aksaklığı yaşandığı, bu konuda yönetim ve sorumlulukları, eğitimleri için hızlı ve etkin müdahalenin yapılması için çalışma yapılmalıdır.
- Yönetmelikte genel sığınakların ve sığınak zorunluğu olan yapıların (12 Daire üzeri) numarataj, yapı ruhsatı ve yapı kullanma izin (iskan) belgelerinin, emlak vergisi ve imar bilgilerinin temin edilerek, inşaat tekniklerine, dış emniyet ve çevre korumasına, kullanılacak özel malzemelere, duvar kalınlıklarından, kapı sistemlerine, aydınlatma sistemlerinden, temiz su temini, gıda maddelerinin temin ve korunmasına, atık suların deşarjına, havalandırmasına ve lojistik destek ünitelerinin teknik donanımlarına, sığınağın tüm teçhizatına varıncaya kadar teknik şartnamelerinin hazırlanması önerilmektedir.
- Sığınak Yönetmeliğinin günümüze göre revize edilmesi yönetmelikte amir hükümlerin karşılığı olan kamu kurum ve kuruluşların tam olarak kim olduğunun ismen belirlenmesi,
- Sığınak Yönetmeliğinde geçen; "Meskenlerdeki sığınakların bakım ve muhafazası bina malik ve yöneticilerince sağlanır" ifadesi uygulamada karşılık bulamamaktadır. Sığınak yönetmeliğinde ölçü ve diğer hususlarda maddeler bulunmakta ancak, yönetmeliğe uymayanlar hakkında işlem yapmak için muhatap bulunamayışı uygulama yönergelerinin eksikliğinden kaynaklanmaktadır. Bu konuda kat mülkiyet kanunu veya imar kanununda bu konuda belirgin düzenlemeler yapılmalıdır.
- Söz konusu Sığınak Yönetmeliğinde muhataplık açısından "İlgili İdareler" ibaresi ne kastedildiği yeterince açık olmadığından kavram karmaşasına yol açabilmektedir.
- Bilhassa İlçelerde Mülki İdare Amirliklerinin personel sayısı yetersiz olduğundan, söz konusu Sığınak Yönetmeliğinde kendilerine verilen iş ve işlemleri yerine getirmekte başarı şansı azalmaktadır.
- Sığınak yönetmeliğine aykırı davranışlar hakkında cezai yaptırım altyapısının hazırlanması uygulama yönergelerinin yayınlanarak kurumsal sorumluluk ve görev tanımları yapılmalıdır.
- Sığınak Yönetmeliğinin yürürlüğe girmesi ile bu iş ve işlemler ilgili Belediyelerce yürütüldüğünden, sığınaklar konusunda yeterince inceleme yapılamadığı, bunun sonucunda düzenlenen onaylı projelerin mülki amirliklere iletilmesinde aksaklıklar yaşanabilmektedir.
- Büyükşehir Belediyelerince 1/5000 nazım İmar planlarında sığınak yerleri tanımlanmalı, Plan ve Projeler bu Plan esas alınarak Ölçü ve standartları 1/1000 uygulama imar planları ile tanımlanmalıdır.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu**

## İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp

# Çevre ve Şehircilik Bakanı Murat Kurum'a Gönderilen Görüş

10 Mayıs 2019

**A)** İnşaat Mühendisleri Odası, mühendislerin mesleki deneyim, kapasite ve yeterliliklerine göre belgelendirilmelerini ve yetkilendirilmelerini savuna gelmiştir. Kökeni 1960'lı yıllara kadar ulaşan bu düşünce; ilk olarak yapı polisliği sistematigi dâhilinde ifade edilmeye çalışılmıştır. Ancak 1992 Erzincan Depremi, konunun daha sistematik tartışılmasına sebep olmuş bir kırılma noktasıdır. Yara sarmaktan ziyade önlem alma çalışmalarının geliştirilmesi gerekliliği 1992 Erzincan Depreminden sonra daha çok dillendirilir oldu. Bu çerçevede, önlem almanın araçlarından birisi olarak meslek mensuplarının yetkinleştirilmesi önemsenmeye başlandı. Sertifikalı mühendislik, profesyonel mühendislik adı altında yürütülen tartışmalar nihayetinde Odamız tarafından "yetkin mühendislik" kavramına dönüştürüldü.

Odamız belgelendirmeye ilgili ilk somut çalışmasını 1996'da başlatmış, yetkin mühendislik yasa ve yönetmelik taslaklarını hazırlayarak 1998'de kamuoyuna ve Bakanlığa sunmuştur.

Odamızın savunduğu belgelendirme sistemlerinin gerekliliği, özellikle 1999 depremleri sonrasında daha da ortaya çıkmış ve kamuoyunun bir talebi haline dönüşmüştür. Bu konudaki Odamızın çeşitli girişimlerine ve sayısız etkinliğine paralel olarak yetkin mühendislik; kalkınma programlarına, şûra sonuçlarına, pek çok kamu kuruluşu raporlarına girmiş olmasına rağmen, gerekli olan yasal düzenlemeler yapılmamıştır. Odamızda ve TMMOB'nin bünyesinde yeterlilik belgelendirme sistemleri tartışılıp, benimsenirken, özellikle 1999 depremleri sonrasında devlet organları tarafından da değerlendirilmiştir. 5 yıllık kalkınma planına konulmuş, Bayındırlık Bakanlığı tarafından düzenlenerek, Deprem Şûrasında olması gerekliliği doğrultusunda kararlar alınmış, TÜBİTAK raporlarına da geçmiştir.

Yetkin Mühendislik tanımı çerçevesinde Odamızca birçok yönetmelik çalışması hayata geçirilmiş, en son Referans Belgesi Yönetmeliğimiz 9 Şubat 2015 tarihli Resmi Gazete'de yayınlanmıştır. Referans Belgesi Yönetmeliği Uygulama Esaslarının oluşturulmasıyla 01 Haziran 2017 tarihinde uygulamalara başlanmıştır.

Referans Belgesi Yönetmeliğiyle amaçlanan, kamuoyu tarafından güvenilen ve aranan bir sistem yaratmak ve dolayısıyla belgeye yönelik talebi geliştirmektir. Mesleğini icra eden, bilgi ve deneyim sahibi meslek mensuplarını objektif kriterlere göre tespit edebilmek; meslektaşların rekabet gücünü arttırmak; meslektaşların mesleki donanımlarını arttırmaları konusunda teşvik etmek; verilen hizmetin niteliğini arttırmak; uzmanlık ve iştigal konularına göre veri tabanı oluşturmak; toplumun kurumların ihtiyaç duyduğu güvenilir referans kaynağı oluşturmak bu yönetmeliğin temel hedeflerindedir.

**B)** 11/05/2018 tarihinde yayınlanan 7143 sayılı Torba Kanunda iki önemli düzenleme yapıldı. Birincisi; Sistemin en önemli sorunlarının başında gelen "bağımsız denetim" hayata geçirilmiş oldu: Elektronik dağıtım sistemi 01/01/2019 tarih itibarıyla devreye alınmış oldu.

Yapı Denetim Sisteminin bundan sonra etkin ve bağımsız işlemesi için önemli bir adım atılmış oldu. Başından beri, İnşaat Mühendisleri Odası olarak dile getirdiğimiz bağımsız denetimin hayata geçirilmiş olması olumlu bir gelişme olmuştur.

Ancak, yapılan diğer bir değişiklik ise mühendislik mesleğini yok sayan, mühendislik eğitimi almayan lise mezunu veya ön lisans mezunu ile mühendisi aynı kefeye koyan bir düzenleme olan; teknisyen, tekniker ve teknik öğretmenlerin kontrol mühendisi olarak yetkilendirilmiş olmasıdır.

Yapı denetim sistemini oluşturan asli unsurun mühendisler ve mimarlar olduğu gerçeği göz önüne alındığında; yapı denetiminin etkin ve sağlıklı gerçekleşmesinin en etkin yolunun; meslek odası tarafından yetkinliği belgelenmiş ve etik kurallara sahip olan mühendis ve mimarların sistem içerisindeki sayılarının artırılması olduğunu söylemek mümkündür.

Yetkin mühendislerin sistemde çalışmasının sağlanabilmesi için; Meslek Odalarının Anayasal hakkı olan "belgelendirme yetkisinin" verilmesi için 3458 Sayılı Mühendislik ve Mimarlık Hakkında Kanunun değiştirilmesi gerekmektedir. Ayrıca bu değişikliğin de mevcut 4708 sayılı Yapı Denetimi Kanunu içerisinde tanımlanması ve Odaların üyelerine süratle gerekli eğitimleri vererek ve sonrasında yapılacak merkezi sınav sistemi ile belgelendirmesi ve sadece yetkinliği belgelenmiş olan mühendis ve mimarların YDS sisteminde görev almalarının önü açılmalıdır.

Kontrol mühendislerinin(ve Şantiye Şeflerinin) yalnızca mühendislik eğitimi almış olan mühendis ve mimarlar olması için mevcut düzenleme değiştirilmelidir. Ara eleman olarak nitelendirilen Teknik Öğretmen, Tekniker ve Teknisyen gibi insanlarımız tabii ki değerlidir ve sistemde yer almalıdırlar ancak her kontrol mühendisinin yanında "yardımcı eleman olarak" görevlendirilmesi gerekir.

Mevzuatta öngörülen Kontrol mühendislerin yetki sınırı dikkate alınarak bunların Sevk ve İdaresi altında her bir Kontrol Mühendisinin yanında zorunlu olarak çalıştırılacak; Teknik Öğretmen, Tekniker ve Teknisyen bulundurulabilecek şekilde düzenleme yapılması ara eleman sorununu çözmüş olacaktır.

Ülkemizdeki devlet ve vakıf üniversite sayılarının her yıl artması ve kontenjan sayılarının da buna paralel olarak artması sonucunda şu anda üye sayımız 130 bine yaklaşmıştır. Bu gidişle önümüzdeki on yıl içerisinde şu andaki üye sayımız kadar yeni meslektaşlarımız aramıza katılacaktır. YDS sisteminde mevcut tüm Şantiye şefliği ve Kontrol mühendisliği görevlerini yürütmekte olan mühendis, mimarların sayısının üzerinde inşaat mühendisi üyemiz bulunmaktadır. Bu görevleri yürütecek inşaat mühendisi sayısında herhangi bir eksiklik bulunmamaktadır.

Şantiye şefi, inşaat faaliyetini müteahhit adına yürüten, personelin ya da taşeronların sevk ve idaresini sağlayan, iş güvenliğinin sağlanması için ilgili yasalara göre gerekli tedbirlerin alınıp alınmadığını denetleyen, yapının fen ve tekniğe, ruhsat ve projesine uygun olarak inşa edilmesini sağlamakla yükümlü olan gerçek kişidir. Bu kapsamda Şantiye Şefi olacak kişilerin mühendis olması, belli bir tecrübeye sahip olması ve bunun Meslek Odasınca belgelenmesi için düzenleme yapılmalıdır.

Denetimin asli unsuru olan Mühendis ve Mimarların ücretleri, özlük hakları ve çalışma ortamları iyileştirilmelidir. Her yıl meslek odalarınca belirlenen "Mühendislik Asgari Ücretinin" uygulanabilmesi için yasal hale getirilmelidir.

Mevcut yapı denetim hizmet bedelleri ile sağlıklı bir denetimin yapılması olası değildir. Taraflarca ortaklaşa hazırlanacak gerçekçi bir "Maliyet Hesabının" oluşturularak en yakın zamanda "Optimum Yapı Denetim Hizmet Bedeli Oranının" yasalaşması gerekmektedir.

**C)** Ülkemizin inşaat mühendisliği alanında en büyük ihtiyaçlarından biri olan "Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği" 01.01.2019 tarihinde yürürlüğe girmiş, inşaat mühendisliğinin tüm iç disiplinlerini ortaya koyan bir çalışma olarak hazırlanmıştır. Yönetmeliğin yürürlüğe girmesi ile beraber, yönetmelikte atıfta bulunulan, Tasarım Gözetmenliği, Zemin ve Temel Etüdü Uygulama Esasları ve Rapor Formatı ile ilgili tebliğlerde sunulmuş ve uygulamaya geçirilmiştir. Ülkemiz ve mesleğimiz adına çok değerli çalışmalar olarak gördüğümüz bu esasları uygulamaya geçirmek ve doğru bir şekilde uygulanmasını sağlamakta da üzerimize düşen görevi hakkıyla yerine getirmek için elimizden gelen tüm çalışma ve desteği göstermekte olduğumuzu belirtmek isteriz.

Ancak hem "Tasarım Gözetmenliği", hem de "Zemin ve temel etüdü uygulama esasları ve

rapor formatı" ile ilgili olarak inşaat mühendisliğinin beraber çalışmakta olduğu ve hesaplarımızda kullandığımız verilerin elde edilmesini sağlayan diğer mühendislik disiplinlerinin, inşaat mühendisliği alanına girme taleplerinin olduğu ve bunun için mütemadi bir çalışma olduğu aşikardır. Bununla ilgili olarak odamız tarafından mesleğimizin iç dinamikleri anlatılmaya çalışılmış, inşaat mühendisliği eğitiminin kapsamı açıklanmıştır.

"Zemin ve temel etüdü uygulama esasları ve rapor formatı" parsel bazında yapılacak binalara ilişkin olarak hazırlanmıştır. Böyle bir etüt kapsamında yapılacak işler öncelikle İnşaat Mühendisliği, Geoteknik Anabilim Dalı ve dolayısıyla İnşaat Mühendisliği kapsamındadır. İnşaat mühendisliği her çeşit inşaa işini tasarlayan, koordine eden ve yöneten mühendislik alanıdır. Bu tanımın içine her çeşit yapı ve yapının etkilediği zemin/kaya ortamı girer. Sonuç olarak yapı ve etkilediği zemin/kaya ortamı karşılıklı olarak etkileşim halinde olan ve bir arada bütünü oluşturan kompozit bir sistemdir. Bu sistemin yapı bileşeni hakkında bilgi sahibi olmadan sadece zemin/kaya ortamı hakkında bilgi sahibi olarak zemin-yapı etkileşim sistemini doğru bir şekilde değerlendirebilmek mümkün değildir. Tam bu sebeple inşaat mühendisliği yapılanması içinde geoteknik uzmanlık alanı oluşmuş ve evrensel olarak bu konudaki geçerli ve yetkin bilimsel/mesleki disiplin olarak kabul görmüştür.

Söz konusu alanlardaki yetkilendirme ve görevlendirmenin öncelikle geoteknik alanında birikime sahip İnşaat Mühendislerine yönelik olması gerekir. Bu formatta zemin-yapı etkileşimi çerçevesinde gerekli formasyona sahip olmayan meslek gruplarına aynı kapsamda görev tanımlanmıştır. Evrensel uygulamaya paralel olarak Kategori 1, Kategori 2 ve Kategori 3'e giren tüm binalarda takip edilmesi gereken sistem, inşaat mühendisinin kontrol ve koordinasyonunu gerektirir. Bu çerçevede jeoloji ve jeofizik mühendisleri de ilgili oldukları konularda yapılacak uygulamalarda görev alırlar. Uzmanlığın ve yetkinliğin göz ardı edilmesinin "ülke menfaatine" büyük zararlar vermesi olasılığı öncelikle dikkate alınmalıdır.

Yapıların güvenliği yönünden büyük önem taşıyan teknik değerlendirmelerin inşaat mühendisliği eğitimi almamış kişiler tarafından yapılması ve statik projelerin buna göre hazırlanması, ülkemiz ekonomisinde büyük zararlara neden olabilmesi yanında, vatandaşlarımızın can ve mal güvenliğini doğrudan tehdit edecek olumsuzluklara yol açabilecektir. Unutulmamalıdır ki, geoteknik rapor, statik raporların temelini oluşturan çok önemli bilgi ve değerlendirmeleri içermektedir. Bu nedenle zemin ve yapı etkileşimi, yapı tasarımı ile ayrı tutulamaz ve inşaat mühendisi tarafından değerlendirilmelidir. Bu konunun tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de bu şekilde uygulanacağı "Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği"nde, tüm yetkilerin inşaat mühendisine verilmiş olmasından açık olarak anlaşılabilir.

Ayrıca ülkemizde yürürlükte olan TC. Adalet Bakanlığı Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü Bilirkişilik Daire Başkanlığı, Bilirkişilik bölge kurulları tarafından 09/03/2018 tarihinde yayımlanan 6754 sayılı Bilirkişilik Kanununun 8. maddesinin birinci fıkrasının (b) ve (c) bentleri uyarınca bilirkişilik sicili ve bölge bilirkişi listelerinin oluşturulmasına esas olmak üzere Jeofizik, Jeoloji ve İnşaat Mühendisliklerine ait temel ve alt uzmanlık alanlarında geoteknik, İnşaat Mühendisliği alt bilim dalı içinde yer almaktadır.

Buna ek olarak 18 Mart 2018 tarihinde resmi gazetede yayınlanan TÜRKİYE BİNA DEPREM YÖNETMELİĞİ'nin 16. Bölümünde

1. "16.10 Kazıklı temellerin deprem hesabının anlatıldığı bölümde, kazıklı temellerin deprem hesabı için, dinamik yapı – kazık – zemin etkileşimi çerçevesinde ortak sistem yaklaşımı ve alt sistem yaklaşımı olmak üzere iki hesap yaklaşımı olduğu belirtilmiştir. 16.10.1.3'de Altsistem yaklaşımı çerçevesinde yapı – kazık – zemin etkileşiminin kinematik etkileşim ve eylemsizlik etkileşimi olarak iki aşamada ele alınacağı ve bu aşamalar için kullanılacak hesap yöntemleri ile tasarım kurallarının ayrıntıları EK 16C'de verildiği söylenmiştir. Yöntem I, Yöntem II ve Yöntem III olarak adlandırılan bu yöntemlerin yapı sahibinin / tasarım mühendisinin tercihine bağlı olarak Yöntem II yerine Yöntem I, Yöntem III yerine Yöntem II kullanılabilir ve yöntemlerin uygulama alanları genişletileceği belirtilmiştir.
2. 16.12. DEPREM ETKİSİ ALTINDA DAYANMA YAPILARININ TASARIMI İÇİN KURALLAR'ın

anlatıldığı bölümde, devrilmeye karşı tasarım güvenlik katsayısı olan  $\gamma_{Rdev}$ 'nin,  $\gamma_{Rdev} \geq 1.3$  olmak üzere, geçmeden kaynaklanacak riskler gözönüne alınarak projeden sorumlu mühendis tarafından seçileceği vurgulanmaktadır.

3. 16A.3. LABORATUVAR DENEYLERİ bölümünde, Laboratuvar deneylerinin, araştırma alanındaki zemin özelliklerini en çok 2 m aralıklar ile tanımlamaya yeterli sayı ve derinliklerde, yapı ve zeminin özelliklerine göre projeden sorumlu inşaat mühendisi tarafından planlanacağı ve yetkili laboratuvarlarda yapılacağı belirtilmektedir. Burada kategori 1, kategori 2, kategori 3 ve zemin/kaya ortamı belirtilmeksizin laboratuvar deneylerinin projeden sorumlu inşaat mühendisi tarafından planlanacağı açıkça görülmektedir. Ancak inşaat mühendisleri hazırlanan "Zemin ve temel etüdü uygulama esasları ve rapor formatı"nda kategori 1 kapsamı dışında bırakılmıştır.
4. EK 16D – ARAZİ ZEMİN ÖZELLİKLERİNİN YERİNDE İYİLEŞTİRİLMESİ'nin anlatıldığı bölümde, etkilerin dirençler tarafından karşılanamadığı durumlarla, deprem sırasında zemin sıvılaşmasının tetiklenmesi ve/veya büyük dayanım/rijitlik kaybına uğraması beklenen zeminlerde, zemin özelliklerinin yerinde iyileştirilmesi veya güçlendirmesi yoluna başvurulabileceği belirtilerek uygun zemin iyileştirme veya güçlendirme yönteminin geoteknik alanında sorumlu inşaat mühendisince belirleneceği vurgulanmıştır."

İbareleri bulunmaktadır.

Üniversiteler arası kurulun internet sitesinde tanımlan doçentlik bilim alanı anahtar kelimeleri arasında "Geoteknik" yalnızca inşaat mühendisliğinin bir alt alanı olarak verilmektedir. Geoteknik, Jeoloji ve Jeofizik Mühendisliği alt uzmanlık alanları içerisinde yer almamaktadır. Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği' nde de belirtildiği üzere sorumluluk ve yetkiler, her türlü çalışmanın koordinasyon ve kontrolü inşaat mühendislerine verilmiştir.

Bu bağlamda, Zemin ve temel etüdü uygulama esasları ve rapor formatı ile geoteknik raporun hazırlanması ve imza yetkisi yalnızca inşaat mühendislerine verilmelidir.

**D)** Kamu kurum ve kuruluşları personel istihdamında, 657 sayılı Devlet Memurları Kanunu 48. Maddesinde yer alan genel şartların sağlanması gerektiği bilinmektedir. Kamu kurum ve kuruluşlarında görev almak isteyen inşaat mühendisleri Kamu Personeli Seçme Sınavlarına girmektedirler. Aynı kanunun 52. Maddesinde ;"Kurumların memur ihtiyaçları yayınlanan sınav sonuçlarında belirlenen başarı sırasına göre ilgili kurumlarca atama yapılmak suretiyle karşılanır." denilmektedir.

Çevre ve Şehircilik Bakanlığı gibi faaliyet alanı İnşaat Mühendisliği meslek disiplininin örtüştüğü birçok Uzmanlık ve Hizmet alanını içeren bir bakanlıkta görev yapacak personelin İnşaat Mühendisi ağırlıklı olması beklenir. 16/04/2019 tarih OB.1864 sayılı yazımız ile Çevre ve Şehircilik Bakanlığı olmak üzere diğer bakanlıklarda da İnşaat Mühendislerine yönelik, 657 sayılı yasaya göre ve sözleşmeli çalışan personel sayıları ile 2019 yılı istihdam planlarına ilişkin talepleri sorulmuştur. Ç.Ş.B'dan henüz bir yanıt gelmemekle birlikte cevap gönderen Bakanlıklarda İnşaat Mühendisi istihdamının daraldığı açıkça görülmektedir. 2018 yılında "taban giriş puanı" yaklaşık 248 – 491 arasında olan ile "başarı sıralaması " 8.211 - 300.000 arasında olan öğrencilerle, Üniversitelerimizden yaklaşık On bin İnşaat mühendisi mezun olmaktadır.

Bilindiği üzere 2018 yılında yapılan Kamu Personeli Seçme Sınavı İnşaat Mühendisleri için çok başarılı geçmiş ve sınav sonucuna göre en yüksek puanları İnşaat Mühendisleri elde etmiştir. Ancak sonuçların açıklanmasından itibaren yaklaşık 10 ay geçmesine rağmen İnşaat Mühendislerini kamuda istihdam eden kurum ve kuruluşlar ya alım ilanlarını yayınlamamış ya da çok az sayıda personel talebi ile ilana çıkmışlardır.

Bu gerçeklikle, kamu kurum ve kuruluşlarında inşaat mühendisi istihdamına ilişkin bir çalışmanın acilen yapılması yararlı olacaktır.

**E)** Meslek Odamızdan herhangi bir belge almadan çeşitli Belediyelere verilen beyan ile işlem yapıp yapı ruhsatına imza atmış olan ve sonradan tarafımızca yapılan incelemelerde inşaat mühendisi olmadığı anlaşılan sahte mühendisler ile Oda kayıt işlemleri esnasında tespit edilen

sahte diplomalar tespit edilmiştir. Tespit ettiğimiz bu kişiler hakkında Cumhuriyet Savcılığına suç duyurunda bulunularak haklarında soruşturma başlatılmıştır. Bu tür sahte mühendislerin engellenmesi için başvurularda “Beyan” veya “Taahhütname” yerine “Oda Kayıt Belgesi” istenilmesi zorunlu hale getirilmelidir.

Sonuç olarak;

1. Yetkin Mühendislik Kanunu çıkartılarak belgelendirme yetkisi meslek odalarına verilmiştir. Bunun için 3458 sayılı Kanununda değişikliğe gidilmelidir.
2. Kontrol Mühendisleri ve Şantiye Şeflerinin mühendis ve mimar olması için mevcut yasa değiştirilmelidir.
3. İlgili meslek odalarınca “Yetkinliği” belgelendirilmiş olan Denetçi Mühendislere Bakanlık tarafından “denetçi belgeleri” verilmeli ve düzenlenen meslek içi eğitimlere katılımları zorunlu hale getirilmelidir.
4. Sahte mühendislerin önlenmesi, tüm üyelerin sicillerinin tutulması ve mesleki kısıtlılığın olup olmadığının tespiti için iş başvurularında ve belge alımlarında ilgili meslek odalarından “Oda Kayıt Belgesi” alınması zorunlu hale getirilmelidir.
5. Mevcut üniversitelerdeki inşaat mühendisliği bölümü kontenjanları makul seviyeye çekilmelidir.
6. İnşaat Mühendisliği Bölümleri için “Üniversite başarı sıralaması” alt sınırı 150.000 olmalıdır. (2018 taban başarı sıralaması 300.000)
7. Mühendislerin maaşları ve özlük haklarının iyileştirilmesi için Yapı denetim hizmet bedeli oranları, yapılacak gerçekçi bir maliyet analizi sonucuna göre, arttırılmalıdır.
8. Meslek Odalarınca belirlenen “asgari mühendis ücreti” yasal hale getirilmelidir.
9. Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği 57. Maddesi, Yeni Bina Deprem Yönetmeliği (YBDY) ile uyumlu hale getirilmelidir.
10. Zemin ve temel etüdü uygulama esasları ve rapor formatı ile geoteknik raporun hazırlanması ve imza yetkisi yalnızca inşaat mühendislerine verilmelidir.
11. Son zamanlardaki istinat duvarı yıkımları ve yaşanan zemin problemlerinin tekrarlanmaması için Odamızca geoteknik alanında belgelendirilen inşaat mühendislerinin proje ve uygulama aşamalarında aktif rol almaları sağlanmalıdır. Bu tür imalatların, mutlaka mühendislik hizmeti alınması sağlanarak, yapı ruhsatına bağlanması zorunlu hale getirilmelidir.
12. Can ve mal güvenliğinin sağlanmasında birinci derecede sorumluluğu ve yetkisi bulunan inşaat mühendislerinin, Çevre ve Şehircilik Bakanlığı ile diğer Kamu Kurumlarında görevlendirilmesinde öncelik sağlanmalıdır.

Saygılarımızla,

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## **İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp Adalet Bakanlığı Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü Bilirkişilik Daire Başkanlığına gönderilen**

### **Bilirkişilik Hakkında Görüş**

28 Mayıs 2019

**A. Temel ve alt uzmanlık alanlarına göre bilirkişilerin uyacağı rehber ilkeler:**

Bilirkişi, uyuşmazlık konusundaki olgu sorununu irdelerken mesleki birikimini, etik ilkelerini, bağımsızlığını, objektifliğini, yeterliliğini olgu sorununa yaklaşımında ve çözümünde gösterir. Bu nedenle meslek, kişinin bilirkişi olarak görevlendirmesini sağlayan temel unsur olmakla birlikte mesleki yeterlilik ve etik ilkeler de bilirkişilik hizmetinde olmazsa olmaz koşullarından birkaçıdır.

Bilirkişiler, uzmanlık alanı gereği bilgisine başvurulduğunun bilincinde olarak bir kamusal hizmet sunduğunu bilmeli ve bilirkişiliği bir meslek olarak görmemelidir. İstenen bilgi ve belgeleri bilim ve tekniğin gereklerine, dürüstlük karinesine ve mesleki etik kurallara uygun olarak hazırlamalıdır.

Bilirkişi, uyuşmazlığın çözümünde hakimin yardımcısıdır. Bu nedenle, bilirkişinin her şeyden önce bağımsız ve tarafsız olması temel koşuldur.

Daire Başkanlığınızın Bilirkişilik Temel Eğitimi için hazırlamış olduğu dokümanlarda yer alan, sicile ve listeye kaydolun bilirkişiler ile liste dışından görevlendirilen bilirkişiler için öngörülen;

- Dürüstlük ve tarafsızlık,
- Bağımsızlık,
- Etik ilkelerin kapsamı ve etik ilkelere bağlılık,
- Yetkinlik ve mesleki özen,
- Saygınlık ve güven,
- Görevi kabul yükümlülüğü,
- Menfaat elde etme yasağı,
- Sır saklama yükümlülüğü,
- Bildirim yükümlülüğü,
- Reklam yasağı,

İlkeleri evrensel ilkeler olup bilirkişilerce uyulması zorunlu ilkelerdir. Bunun yanı sıra,

- Hukuki konulara girmemek,
- Uzmanlık alanı dışına çıkmamak,
- Keşifte tarafların bulunma zorunluluğuna uymak,
- Doğruyu beyan etmek,
- Bilen olmak,
- Konunun uzmanı olmak,

- Objektif olmak,
- Duygularla görevin gereklerini birbirine karıştırmamak zorundadır

Tüm bu ilkelere uyulmasının temini amacıyla Bilirkişi olarak hizmet verecek kişiler "Bilirkişilerin Etik Taahhütnamesi" metnini imzalamalıdır.

Bilirkişilerin rehber ilkelere göre hareket edebilmesi için öncelikle mevcut kurumsal yapıları dikkate alan yeni düzenlemeler yapılması gerekir. Özel Hukuk Tüzel kişiliğinde çalışan bir bilirkişi, firma çalışanı olduğundan bağımsız davranamaz. Diğer taraftan, kamuda çalışan bir memur veya sözleşmeli personel de, kendi kurumunun yer aldığı bir uyuşmazlıkta tarafsız davranamaz. Bu nedenle, tarafları özel olan bir dosyada, devlet memuru bilirkişi; en az bir tarafı kamu olan dosyada, özel sektörden bir bilirkişi seçilmelidir

#### **B. Bilirkişilerin hazırlayacağı raporların standartları:**

Her dosyanın konusu kendi içinde özeldir. Dolayısıyla hazırlanacak Bilirkişi raporunun içeriği ve teknik ayrıntıları farklıdır. Bu bağlamda bilirkişilik raporlarının içerik açısından standarda bağlanması olası değildir. Ancak sunuş biçimi açısından bir bilirkişi raporunda;

- Üst Başlık,
- Mahkeme adı,
- Dosya numarası,
- Davacı ve davalı taraflar ad ve soyadları,
- Dava tarihi,
- Dava Konusu,
- Davacının iddiası,
- Davalının savunması,
- Maddi unsurları belgeleyen ve sonuçların açıklanmasına yardımcı olan şema, kroki, fotoğraf, tablo vs.
- Gerekçeli sonuç, (yani raporda bilirkişinin hangi sonuca ulaştığı)
- Düzenlendiği gün,
- Bilirkişilerin ad soyadları ve uzmanlık dalları,
- Bilirkişi veya bilirkişilerin imzaları,
- Ekler, mutlaka yer almalıdır.

#### **C. Bilirkişilik temel eğitiminden ve listeye kaydolmaktan muaf tutulacaklara ilişkin usul ve esaslar:**

Bilirkişilik Yönetmeliğinin, 31. Maddesinde, "(1) Alanlarındaki uzmanlıkları ve bilimsel yeterlikleri dikkate alınarak, bilirkişilik temel eğitiminden ve listeye kaydolmaktan muaf tutulacaklara ilişkin usul ve esasların belirlenmesine dair genelgeye göre oluşturulan listede yer alan kişiler temel eğitimden muafıdır. (2) 6/12/2012 tarihli ve 6362 sayılı Sermaye Piyasası Kanununa göre yetkilendirilen gayrimenkul değerlendirme uzmanları için, 4/11/1983 tarihli ve 2942 sayılı Kamulaştırma Kanununun 15 inci maddesi gereğince sadece kamulaştırma alt uzmanlık alanında görev yapmak kaydıyla, bilirkişiliğe kabul şartları bakımından temel eğitim alma şartı aranmaz." olduğu belirtilmektedir

Bu madde, beş yıl dahi tecrübesi olmayanların sisteme dahil olmasına neden olduğundan kaldırılmalıdır.

**D. Bilirkişilerin denetim ve performanslarının usul ve esasları:**

Bilirkişi raporunun bilirkişinin uzmanlık alanına ilişkin özel veya teknik bir rapor olduğu kabulü ile bilirkişilik bölge kurullarının rapor içeriği konusunda bir değerlendirme yapması mümkün görünmemektedir.

Performans değerlendirilmesinde Bilirkişinin;

- Her dosyada, dosyayı yazan ilk imza sahibi (raportör- teslim alan) resmi olarak UYAP sistemine işlenmeli, bilirkişilerin hazırladıkları aylık-yıllık rapor sayılarında belirlenecek %80-90' lık ilk imza sahibi olması şartı bir performans kriteri olarak kabul edilmelidir.
- Hakimın Bilirkişi ile ilgili aşağıdaki nitelikleri içeren kanaatleri önemli bir kriter olmalıdır.
  - Dosyanın zamanında teslim edilip edilmediği,
  - Bilirkişinin görevi doğru algılayıp algılamadığı ve konuya hakim olup olmadığı,
  - Bilirkişi raporunun verilen kararda etkili (hükmü esas) olup olmadığı
  - Bilirkişinin Rehber İlkeler ile uyumlu hareket edip etmediği,

gibi hususlar değerlendirilebilir. Bu değerlendirmeler için ihtiyaç duyulması halinde meslek örgütümüzden destek alınmalıdır.

Bilirkişilik Yönetmeliği'nin "Başvuru Dilekçesine Eklenecek Belgeler" başlıklı 40. maddesinin 1. Fıkrasının (ç) bendinde "mesleğini icra edebilmek için herhangi bir meslek kuruluşuna kayıtlı olmak zorunda olanlar için, meslek kuruluşuna, üye olduğuna dair son altı ay içinde alınmış oda faaliyet belgesi veya oda kayıt belgesi"; (e) bendinde ise "Görev belgesi veya mesleki faaliyetten veya sanat icrasından geçici ya da sürekli olarak yasaklı olmadığına dair kayıtlı olduğu meslek kuruluşu veya çalıştığı kurum ya da kuruluştan alacağı belge" istenmekte ve bilirkişilik süresinin devam ettiği 3 yıl boyunca da bahse konu belgelerin geçerliliği devam etmektedir. Bu süre zarfında mesleki faaliyetlerini yerine getirenlerin sicil durumlarında meydana gelebilecek değişikliklerden haberdar olmak Bakanlığınız açısından mümkün olmayacaktır. Bu nedenle bilirkişilik hizmeti veren inşaat mühendislerinden başvuru aşamasında mesleki kısıtlılıklarının olmadığına veya herhangi bir disiplin cezaları bulunmadığına dair Oda sicil durum belgesi istenmelidir.

**E. Temel ve alt uzmanlık alanlarına göre bilirkişilerin bakabileceği dosya sayısı:**

Bilirkişilik raporları, verildikleri mahkemelere, konularına ve dosyaların içeriğine göre değişiklik gösterirler. Yazım şekilleri, uzunlukları ve zorluk dereceleri farklı olan çok sayıda rapor çeşidi vardır. Her olayın kendi içerisinde barındırdığı özgünlükler ve kişilerin uzmanlık

durumları dikkate alındığında bir bilirkişinin belli bir sürede yazabileceği rapor sayısını belirlemek mümkün değildir. Kaldı ki zamanında dosya teslim edilmediğinde bilirkişi ataması yapılmadığı için, böyle bir kısıtlama yapmanın gereği ortadan kalkmıştır. Burada amaç davaların kısa sürede sonuçlandırılması ise çok özel durumlar dışında bilirkişiler tarafından talep edilen ek sürelerle bir kısıtlama getirilmesi suretiyle bir kişinin yapabileceği işin üzerinde bir görev almasının önüne geçilebileceği kanaati hasıl olmuştur.

Bununla birlikte belli bilirkişilere yoğun dosya tevzi edilmesi karşısında eğitimlere katılarak bilirkişilik sertifikası almış ve yönetmelik şartlarını sağlamış olmasına rağmen yıllarca 1 dosya bile almamış üyelerimizin çokluğunun talep ve şikayetleri de önemle üzerinde durulması gereken konuların başında gelmektedir.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası****Yönetim Kurulu**

## İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na gönderilen

# Ruhsatlardan İmzaların Kaldırılması Hakkında Görüş

30 Temmuz 2019

Yapı ruhsatı formundan meslek mensuplarının ıslak imzalarının kaldırılmasına ilişkin 02 Mayıs 2018 tarih ve 30409 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan TS 10970 Formlar-Yapı Kullanma İzin belgesi Standartına ve TS 8737 Yapı Ruhsatı Standartına ilişkin tebliğe, TMMOB tarafından açılan ve Odamızın da müdahil olduğu davada, Danıştay 6. Dairesi 17.04.2019 tarih ve E: 2018/5260 sayılı kararı ile yapı ruhsatı formundan ıslak imza bölümünün kaldırılmasını hukuka aykırı bularak ilgili düzenlemenin yürütmesinin durdurulmasına karar vermiştir.

Söz konusu Danıştay kararının Bakanlığınıza da tebliğ edilmiş olmasına rağmen, yine Bakanlığınız tarafından hazırlanarak 25.07.2019 tarih ve 30842 sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan "Planlı Alanlar İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" eki "Ek-10 Form-19 Yapı Ruhsatı Formu"na yapı sahibinin, yapı müteahhidinin, şantiye şefinin, yapı denetçilerinin (fenni mesullerin) ve proje müelliflerin ıslak imzalarının eklenmediği görülmüştür.

Anayasamızın 2. maddesinde, Türkiye Cumhuriyeti'nin hukuk devleti olduğu vurgulanmakta ve 138. maddesinin son fıkrasında ise; "..... Yasama ve yürütme organları ile idare, mahkeme kararlarını uygulamak zorundadır; bu organlar ve idare, mahkeme kararlarını hiçbir surette değiştiremez ve bunların yerine getirilmesini geciktiremez." şeklinde açık, kesin ve buyurucu bir kurala yer verilmektedir. İdari Yargılama Usul Kanunu'nun 28. Maddesinde getirilen düzenleme ile de idare, mahkemenin yürütmenin durdurulması kararının icaplarına göre işlem tesis etmeye veya eylemde bulunmaya mecburdur.

Söz konusu düzenlemeler karşısında Bakanlığınızın bir yargı kararını gecikmeksizin uygulaması Anayasal bir zorunluluk olup, söz konusu Danıştay kararına açıkça aykırı olan yönetmelik değişikliğinin bir an önce düzeltilmesi hususunda bilgilerinizi ve gereği arz ederiz.

Saygılarımızla,

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

### **Planlı Alanlar İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik Hakkında Danıştay Yürütmeyi Durdurma Kararı Verdi**

Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca 25 Temmuz 2019 tarih 30842 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan, Planlı Alanlar İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile değiştirilen Ek-10 Yapı Ruhsatında; fenni mesullerin, şantiye şeflerinin ve proje müelliflerinin ıslak imza hanelerine ve 'yapıların inşasında sorumluluk alan mimar ve mühendislerin yaptıkları işlemlere ilişkin bilgilerin ilgili idarelerce meslek odalarına gönderilmesine' ilişkin ifadelere yer verilmemişti.

Söz konusu düzenleme hakkında daha önce Danıştay tarafından hukuka aykırı görülerek yürütmenin durdurulmasına karar verilmesine rağmen idare tarafından bu karar gereği yapılmayarak aynı eksik düzenleme ile Yönetmelik değişikliği yayımlanmıştı.

Odamız tarafından söz konusu düzenleme hakkında açılmış olan iptal davası hakkında Danıştay 6. Dairesi E: 2019/19001 sayılı 04/02/2019 tarihli kararı ile işlemin yürütmesinin durdurulmasına karar verdi.

### **Yapı Ruhsatlarına Mühendislerin Islak İmza Bölümleri Yeniden Eklendi**

Resmi Gazetenin 11 Mart 2020 tarihli 31065. sayısında Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca: Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği Değişikliği yayımlandı. Odamız tarafından dava açılan ve yürütmesi durdurulan yönetmelikte değişiklik yapılarak Yönetmeliğin ekinde yer alan EK-10 FORM - 19 YAPI RUHSATI FORMU değiştirildi. Yapı ruhsatlarında şantiye şefleri ve proje müelliflerinin ıslak imza bölümleri tekrar eklendi.

#### Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca:

### **Planlı Alanlar İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik**

Madde 1 - 3/7/2017 tarihli ve 30113 sayılı Resmî Gazete'de yayımlanan Planlı Alanlar İmar Yönetmeliğinin 4 üncü maddesinin birinci fıkrasının (a) bendinde yer alan "müdürlüklerince veya yetkilendirilmiş kuruluşlarca" ibaresi "faaliyetleri kapsamında" olarak değiştirilmiştir.

Madde 2 - Aynı Yönetmeliğin 19 uncu maddesine aşağıdaki fıkra eklenmiştir.

"(2) Herhangi bir yapılaşmanın bulunmadığı imar adalarında yer alan parsellerde, kullanım fonksiyonuna uygun bir yapı ruhsatı müracaatı aşamasında yıkılarak tasfiye edilmek ve İl Tarım ve Orman Müdürlüğünün uygun görüşü alınmak kaydı ile entegre tesis niteliğinde olmayan tarımsal amaçlı seralara, 61 inci madde uyarınca muvakkat yapı izni verilebilir. Bu yapılarda, 61 inci maddenin on altıncı fıkrasında belirtilen 250 m<sup>2</sup>'den fazla olmama koşulu aranmaz."

Madde 3 - Aynı Yönetmeliğin 55 inci maddesinin onuncu fıkrasında yer alan "Yalnızca" ibaresi "Şantiye şefi değişikliği ve" olarak değiştirilmiştir.

Madde 4 - Aynı Yönetmeliğin ekinde yer alan EK-10 FORM - 19 YAPI RUHSATI FORMU ekteki şekilde değiştirilmiştir.

Madde 5 - Bu Yönetmelik yayımı tarihinde yürürlüğe girer.

Madde 6 - Bu Yönetmelik hükümlerini Çevre ve Şehircilik Bakanı yürütür.

Yönetmeliğin Yayımlandığı Resmî Gazete'nin		
Tarihi	Sayısı	
3/7/2017	30113	
Yönetmelikte Değişiklik Yapan Yönetmeliklerin Yayımlandığı Resmî Gazete'nin		
Tarihi	Sayısı	
1-	30/9/2017	30196
2-	6/2/2018	30324
3-	28/7/2018	30492
4-	27/10/2018	30578
5-	1/3/2019	30701
6-	25/7/2019	30842
7-	27/12/2019	30991

**“EK-10  
FORM – 19  
YAPI RUHSATI FORMU**

Föy 1/a

YAPI RUHSATI Building Licence										Barkod/Karekod																																																																																																																																																																																																																	
1. Ruhsat veren kurum		2. Ruhsat verilen yapının adresi		3. Pafta no.		4. Ada no.		5. Parsel no.		6. Blok no.		7. Bağimsız bölüm no.		8. Yapı Kimlik No		9. Ruhsatın veriliş amacı		10. Ruhsatın onay tarihi		11. Ruhsat no.		12. İlk ruhsat tarihi		13. İk. ruhsat no.																																																																																																																																																																																																			
14. İmar planı onay tarihi		15. İmar durum bel. tarihi		16. İmar durum bel. no.		17. Zemin altındaki onay tarihi		18. Parselasyon planı onay tarihi		19. Parselin kullanım amacı		20. Parselin alanı (m <sup>2</sup> )		21. Tapu tesviye belgesi verilen kurum		22. Tapu tesviye belgesi tarihi		23. Tapu tesviye belgesi no.		24. ÇED raporu onay tarihi		25. Planların inşaatla başlama tarihi		26. Planların inşaatla bitirme tarihi		27. Ruhsatın geçerlik tarihi																																																																																																																																																																																																	
1. Ruhsatın veriliş amacı		2. Yarı yapı		3. Yeniden		4. Ek bina		5. Kat ilavesi		6. İlave		7. Çeşitli		8. Tadilat		9. Diğer		10. Restorasyon		11. Güçlendirme		12. Kullanım değişikliği		13. Fosforik		14. Mekanik tesisat		15. Elektrik tesisatı		16. İsmi değişikliği		17. İstisna davanı		18. Behçe davanı																																																																																																																																																																																									
<b>Yapı Sahibinin</b>										<b>Yapı Mütahhidinin</b>										<b>Şantiye Şefinin</b>																																																																																																																																																																																																							
28. Adı soyadı, unvanı, TC kimlik no.										33. Adı soyadı, unvanı, TC kimlik no.										43. Adı soyadı, unvanı																																																																																																																																																																																																							
29. Bağıli olduğu vergi dairesi adı										34. Oda sicil no.										44. TC kimlik no.																																																																																																																																																																																																							
30. Vergi kimlik no.										35. Bağıli olduğu vergi dairesi adı										36. Vergi kimlik no.																																																																																																																																																																																																							
31. Adres										32. İmza										37. Sporla sicil no.										38. Sözleşme tarihi										39. Sözleşme no.																																																																																																																																																																																			
31. Adres										32. İmza										41. Sicile esas adres										42. İmza										45. Oda sicil no.										46. Sporla sicil no.										47. Sözleşme tarihi										48. Sözleşme no.																																																																																																																																																					
<b>Form Düzenlenen Kısmıyla İlgili Özellikler</b>										<b>Yapı İle İlgili Özellikler</b>																																																																																																																																																																																																																	
51. Kullanma amacına göre yapının bağimsız bölümleri ile ortak alanları										52. Bağimsız bölüm sayısı										53. Tadilat ruhsatı ile tadilat alanı (m <sup>2</sup> )										54. Toplam yüzölçümü (m <sup>2</sup> )																																																																																																																																																																																													
55. Banzar yapı sayısı										56. Yapıda bağimsız bölüm sayısı										57. Yapıda konut birimi (daire) sayısı										58. Yapının laban alanı (m <sup>2</sup> )										59. Yapı inşaat alanı (m <sup>2</sup> )																																																																																																																																																																																			
60. Toplam yapı sayısı										61. Toplam bağimsız bölüm sayısı										62. Toplam konut birimi (daire) sayısı										63. Toplam laban alanı (m <sup>2</sup> )										64. Toplam yapı inşaat alanı (m <sup>2</sup> )																																																																																																																																																																																			
65. Yapının yol kotu altı kat sayısı										66. Yapının yol kotu üstü kat sayısı										67. Yapının toplam kat sayısı										68. İlave kat sayısı																																																																																																																																																																																													
69. Yapının yol kotu altı yüksekliği (m)										70. Yapının yol kotu üstü yüksekliği (m)										71. Yapının toplam yüksekliği (m)										72. İlave kat yüksekliği (m)																																																																																																																																																																																													
73. Yapının sınıfı										74. Yapının grubu										75. Grup no.										76. 1 m <sup>2</sup> maliyeti (TL)										77. Yapının maliyeti (TL)										78. Yapının arsa değeri (TL)										79. Arsa dehlil yapının maliyeti (TL)										80. Form düzenlenen kısmın maliyeti (TL)																																																																																																																																																					
<b>Yapının Teknik Özellikleri</b>																																																																																																																																																																																																																											
81. Isıtma Sistemi										87. Tesisatlar										88. Ortak Kullanım Alanları										89. Yapının Tesisat Sistemi																																																																																																																																																																																													
1. Merkezi ısıtım kalorifer										2. Bina içi kalorifer										3. Kat kaloriferi										4. Soba																																																																																																																																																																																													
5. Doğal gaz sobası										6. Klima										7.										1. Anıtma										2. Buz deposu										3. Doğalgaz										4. Elektrik										5. Hıberleşme										6. Pie su										7. Temiz su										8. Hidrofor										9. Jeneratör										10. Paratoner										11. Yangın tesisatı										12.																																																																															
82. Isıtma Amaçlı Kullanılan Yakıt Cinsi										83. Sıcak Su Temin Şekli										84. Sıcak Su Yakıt Cinsi										85. İçme Suyu										86. Atık su										87. Ortak Kullanım Alanları										88. Ortak Kullanım Alanları										89. Yapının Tesisat Sistemi																																																																																																																																																					
1. Katı yakıt										2. Fuel-öl										3. Doğalgaz										4. LPG										5. Elektrik										6. Güneş										7. Termal										8. Rüzgar										9.										1. Asansör										2. Bekçi kulübesi										3. Açık oturma										4. Kapalı oturma										5. Kapı dairesi										6. Komortük										7. Ortak depo										8. Sığınak										9. Su deposu										10. Yangın merdiveni										11. Yüzme havuzu										12.																			
1. Termostatlı										2. Süben										3. Çeşitli kolektör										4. Kombi										5. Mıgınerik										6.										1. Doğalgaz										2. LPG										3. Fuel-öl										4. Elektrik										5. Katı Yakıt										6. Termal										7.										1. 1.1. Betonarme										2. 1.1.1. Çerçeve sistem										3. 1.2. Perdeli sistem										4. 1.3. Çelik										5. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										6. 2. Yığma (Kagir)										7. Prefabrik										8. Yan prefabrik										9. Karma									
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu										4. Tapınma suyu										5. Fıner suyu										6. Kararlı kayon										7. Fosforik										8. 1.1.1. Çerçeve sistem										9. 1.1.2. Perdeli sistem										10. 1.1.3. Çerçeve+Perdeli sistem										11. 5. Karma																																																																																																																							
1. İçme suyu										2. Şehir suyu										3. Kuyu suyu																																																																																																																																																																																																							

## **İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp Çevre ve Şehircilik Bakanlığı Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü'ne gönderilen**

# **Bisiklet Yolları Yönetmeliği Taslağı Hakkında Görüş**

2 Ekim 2019

### **1. 1. Bölüm Madde 1-2**

#### Görüş ve Değerlendirme

Bu yönetmelik yapılacak farklı türdeki bisiklet yollarının birbiriyle, taşıt yolları ile ve yaya kaldırımları ile bütünleşme ilkelerini kapsar.

Bisiklet yollarının, toplu taşıma araçları ile entegrasyonuna yönelik bölüm bulunmaktadır.

#### Teklif

Toplu taşımaya yönelik bisiklet yollarının bütünleşmesi konusu da kapsam içinde tanımlanmıştır.

### **2. 1. Bölüm Madde 3-a ve 3-b**

#### Görüş ve Değerlendirme

Terimler ve tanımlamaları oluşturulurken ilgili konuda eğer ki uluslararası literatür oluşmuşsa bunu takip etmekte fayda vardır. Uluslararası entegrasyon ve sağlıklı iletişim kurulabilmesi anlamında bu durum önemlidir. Ayrıca halkın direkt dahil olacağı bir konuda oluşturulan terimlerin ve tanımlarının sadece ilgili mevzuatı bilen ve/veya düzenleyen uzmanların değil halk genelinin de algı ve günlük kullanımda tercih edebileceği formda sade ve anlaşılabilir olarak seçilmeleri, konunun geniş kitlelerce benimsenmesi anlamında da faydalı olur.

Yandaki teklifte AB tarafınca benimsenen ve global olarakta öncü ülkeler tarafından kullanılan terim ve tanımlar yer almaktadır.

(Referans:

[https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling/guidance-cycling-projects-eu/cycling-measures/further-considerations-applicability\\_en](https://ec.europa.eu/transport/themes/urban/cycling/guidance-cycling-projects-eu/cycling-measures/further-considerations-applicability_en))

#### Teklif

3-a: Bisiklet Yolu/Kulvarı/İzi (CycleTrack): Karayolu ağının özel olarak bisikletliler tarafından kullanılan ve motorlu taşıt trafiğinden fiziksel ayırıcı ile ayrılmış olan kısmı.

3-b: Bisiklet Şeridi (Cycle Lane): Taşıt yolu üzerinde bisikletliler için ayrılmış, yatayişaretleme-vedüşeyişaretlemeyle diğer karayolu trafiğinden ayrılan alanlardır. Bisiklet şeritlerini motorlu taşıt trafiğinden ayıran fiziki bariyerler içermezler.

### **3. 1. Bölüm Madde 3-d**

#### Görüş ve Değerlendirme

Bisikletlerin ulaşım aksı üzerinde veya civarında toplu ve güvenli olarak park amaçlı bırakılabilecekleri yeri veya ilgili idarelerin sorumluluğunda kiralık bisikletlerin işletilebileceği park yerini,

Bisiklet aksı kavramı yerine bisiklet ağı kavramı kullanılmalıdır.

#### Teklif

Bisikletlerin ulaşım ağı üzerinde veya civarında toplu ve güvenli olarak park amaçlı bırakılabilecekleri yeri veya ilgili idarelerin sorumluluğunda kiralık bisikletlerin işletilebileceği park yerini,

#### **4. 1. Bölüm Madde 3-e**

##### Görüş ve Değerlendirme

Bu tanıma denk gelen terim uluslararası literatürde “Recreational Cycle Routes – Rekreatif Bisiklet Güzergahı”dır.

#### Teklif

Rekreatif Bisiklet Güzergahı bir alternatif olarak değerlendirilebilir.

#### **5. 1. Bölüm Madde 3-f**

##### Görüş ve Değerlendirme

Bisiklet Yolu: Bisikletlilerin emniyetli bir şekilde kullandığı, motorlu araç trafiğine kapalı yolu tanımlar.

Bu maddede yaya kavramı yer almamaktadır. Yaya alanları ile kesişim noktaları haricinde yayanın sürekli olarak bisiklet yolunu kullanmasının önüne geçilmelidir.

#### Teklif

Bisiklet Yolu: Bisikletlilerin emniyetli bir şekilde kullandığı, motorlu araç ve yaya alanları ile kesişim noktaları hariç motorlu araç ve yaya trafiğine kapalı yolu tanımlar.

#### **6. 1. Bölüm Madde 3-g**

##### Görüş ve Değerlendirme

Bisiklet yolu projesi: Mimar, peyzaj mimarı, harita mühendisi, şehir plancısı veya inşaat mühendisi tarafından hazırlanan ve uygulanmak üzere ilgili idarece onaylanan; bisiklet yollarının ve bisiklet park istasyonlarının bu Yönetmelikte yer verilen kurallar ve standartlara uygun olarak tasarlandığı 1/100 ölçeğinde bisiklet yolu planına ve 1/50 ölçeğinde yeterli sayıda yol enkesitine yer verilen projeyi,

Maddede yer alan “veya” ifadesinden proje hazırlanması aşamasında anılan meslek gruplarından sadece birinin yetkin olacağı anlaşılmaktadır. Oysa ki projelerin disiplinler ve meslekler arası koordinasyon ile hazırlanması gerekmektedir. Bu nedenle meslek gruplarının projenin tüm süreçleri düşünülerek geliştirilmesi daha doğru olacaktır. Proje ölçeklerinin kendi teknik şartnamesi kapsamında değerlendirilmesi daha uygun olduğundan tanımdan kaldırılmalıdır.

#### Teklif

Bisiklet yolu projesi: Yönetmelikte geçen bisiklet yolu tanımına uygun olarak; ilgili meslek grupları tarafından uzmanlık alanlarına göre hazırlanan ve uygulanmak üzere ilgili idarece onaylanan projeyi tanımlar.

#### **7. 1. Bölüm Madde 3-ğ**

##### Görüş ve Değerlendirme

“Bisiklet Şeridi/CycleLane”, fiziki ayırıcı olmaksızın, taşıt yolu üzerinde oluşturulan bisiklet trafiğine yönelik koridoru ifade etmektedir.

Bisiklet kullanımına yönelik iki adet genişlik tanımı bulunmaktadır. Birincisi bisiklet ve bisikletlinin fiziksel yapısı ve bütünlüğünden kaynaklanan Statik Genişlik” diğeri ise bisiklet ile sürüş esnasında anlık sağa sola kaymaları içeren “Dinamik Genişlik”tir. Tasarımda dinamik genişlik minimum kriter olarak alınmalıdır. Bu değer artması sürüş konforu ve etraftaki engeller doğrultusunda güvenliğini artırır. Minimum 1 m. alınmalıdır.

### Teklif

Sadece “Şerit” olarak kullanılmalıdır.

Minimum bisiklet yollarına ilişkin minimum şerit genişliği tanımlarda 1 metre olmalıdır.

### **8. 1. Bölüm Madde 3-ı**

#### Görüş ve Değerlendirme

Durma çizgisi tanımı verilmektedir. İlgili tanım motorlu taşıtları kapsar niteliktedir.

### Teklif

Bisikletli için yapılacak durma çizgileri için “bisikletli durma çizgisi” tanımı eklenmelidir.

### **9. 1. Bölüm Madde 3-j**

#### Görüş ve Değerlendirme

Geçiş önceliği: Trafik akış sistemi içerisinde yayaların, motorlu ve motorsuz taşıtların birbirlerine geçiş üstünlüklerini, ibaresi yer almaktadır. “Geçiş önceliği” ile “geçiş üstünlüğü” ayrı kavramlardır.

### Teklif

Geçiş önceliği: Trafik akış sistemi içerisinde yayaların, motorlu ve motorsuz taşıtların birbirleri arasındaki geçiş sırasını tanımlar.

### **10. 1. Bölüm Madde 3-l**

#### Görüş ve Değerlendirme

Terimler Ulaşım ve Trafik Mühendisliği'nin teknik girmektedir. Bu alanda genel olarak trafik işareti olarak bilinen ve taslak metninde Madde 3-l kapsamında “işaretleme” olarak tariflenen, taşıt yolu yanlarında ve/veya üzerinde yer alan reflektif nitelikli bilgi ve uyarı aktarılmasını sağlayan tertibata “Düşey İşaretleme” denir.

### Teklif

Madde 3-l: “Düşey İşaretleme” olarak değiştirilmeli.

### **11. 1. Bölüm madde 3-m**

#### Görüş ve Değerlendirme

Madde 3-m kapsamında “İşaretler” olarak tariflenen terimin karşılığı ise “Yatay İşaretleme”dir.

### Teklif

Madde 3-m “Yatay İşaretleme” olarak değiştirilmeli.

### **12. 1. Bölüm Madde 3-ü**

#### Görüş ve Değerlendirme

Mevcut tanım amacı içermemektedir (ulaşım, hobi, rekreasyon, vb).

Veloban terimi uluslararası literatürdeki “CycleHighways” terimine denk gelmektedir. Ancak farklı mod kullanımına tamamen kapalı tutulan bir yapı öngörülmektedir. “CycleHighways” teriminde ise uzun mesafelerde bisiklet kullanımını desteklemek amaçlı çeşitli farklı özelliklerdeki yüksek kaliteli bisiklet yolu altyapısı kastedilmektedir.

Alan kullanım kısıtları, kamulaştırma maliyeti vb pek çok nedenle taslak tanımındaki standartta velobanişaası mümkün olmaması durumunda uzun mesafe kullanımına yönelik yüksek standartlı bisiklet yolu altyapısı teşkil edilememesi söz konusudur.

Tanım ve terim içeriği standartlar korunarak taşıt yolu üzerinde veya tamamen izole veloban teşkiline izin verecek şekilde esnetilmelidir. Aksi takdirde bisikletin otomobil gibi bir ulaşım taşıtı olduğu algısının kamu genelinde yaygınlaştırılması da güçleşmektedir.

### Teklif

Mevcut tanım ile “CycleHigways” terimi içeriğinin birleştirilmesi uygun olur.

CycleHighways: Uzun mesafede bisiklet kullanımının desteklenmesine odaklanılan, yüksek kaliteli fonksiyonel bisiklet güzergahlarına denir. Taşıt yolu ile fiziki ayrılmış ya da ayrılmamış olabileceği gibi tamamen karayolu altyapısından bağımsız da olabilir.

### 13. 1. Bölüm Madde 3-o

#### Görüş ve Değerlendirme

Paylaşımlı Bisiklet Yolu tanımı taslaftaki motorlu taşıt ve bisikletli ortak kullanımındaki alandan daha geniş kapsamlı olarak, en az herhangi iki ulaşım modunca ortak olarak kullanılan kullanılan yol kesimi ya da kamusal alan tanımı ile tariflenmelidir.

Paylaşılan bisiklet yolu değil alandır. Terimin uluslararası kullanımı olan “Mixed-UseZones” ile de örtüşen bir şekilde değiştirilmesi gereklidir.

#### Teklif

Öneri Tanım: Farklı ulaşım modlarının ortak kullanımındaki karayolu ve diğer kamusal alanlardır. Bu alanlar bisikletlilerle birlikte yayaların veya motorlu taşıtların veya her ikisini birlikte kullanımına açık olabilir.

Paylaşımlı Bisiklet Yolu yerine “Karma Kullanım Alanları”, “Paylaşılan Alanlar” veya “Ortak Kullanım Alanları” kullanılması önerilmektedir.

### 14. 2. Bölüm Madde 4-1

#### Görüş ve Değerlendirme

Bisiklet yolları, ulaşım ihtiyacını güvenli bir şekilde karşılamak amacıyla, yerleşim yerlerini, ulaşım noktalarını ve yoğun olarak kullanılan kamu ve özel hizmet alanlarını birbirleriyle irtibatlandıran bütünsel bir ağ şeklinde planlanır ibaresi yer almaktadır.

Bütünsel bir bisikletli ulaşım ağı planlamasının ihtiyaçların belirlenmesi, şebekenin uygunluğunun etüt edilmesi gibi ihtiyaçlar doğurmaktadır.

#### Teklif

Kentlerde kentin ölçeğine bağlı olarak “Bisiklet Ulaşım Etüdü” veya “Bisiklet Ulaşımı Ana Planı” çalışması yapılması zorunlu hale getirilmelidir.

Kent ölçeği için nüfus eşik olarak kabul edilmelidir.

### 15. 2. Bölüm Madde 4-4

#### Görüş ve Değerlendirme

Bisiklet yolları ve istasyonları imar planında gösterilmesi öngörülmüştür.

#### Teklif

Bisiklet şebeke planlamasının imar planları ile eşgüdümlü olabilmesi için Bisiklet Ulaşım Ana Planı çalışması zorunlu hale getirilmelidir. Yönetmelik taslağında yer alan “varsa ulaşım ana planı” ibaresi kaldırılmalıdır.

### 16. 2. Bölüm Madde 4-4

#### Görüş ve Değerlendirme

Bisiklet park istasyonlarının bisiklet şebekesi ile ilişkili zorunlu kılınmıştır. Ancak bisiklet şebekesi dışında bisiklet park istasyonları yapılmasında bir sakınca görülmemektedir.

#### Teklif

Bisiklet park istasyonları ihtiyaç olan tüm noktalarda yapılabilir. Paylaşım bisiklet yolu uygulamaları ile hem bütüncül bir şebeke planlanabilir hem de bisiklet park alanları paylaşımlı yollarda da yer alabilir.

Bu bağlamda bisiklet istasyonu tanımında yer alan “ulaşım aksı üzerinde” ibaresi değişmelidir.

### 17. 2. Bölüm Madde 4-5

#### Görüş ve Değerlendirme

Plansız alanlar için yeni yapılacak imar planlarında bisiklet yollarına yer verilmesi zorunludur. Ancak plansız bir alanda bisiklet yolu yapılması için projelerinin Valilikçe (Çevre ve Şehircilik İl Müdürlüğü) incelenmesi ve uygun görülmesi durumunda imar planı şartı aranmaz ibaresi bulunmaktadır.

Bu durum belediye sınırları içinde bir yetki karmaşası yaratacaktır.

#### Teklif

Belediye sınırları içinde yapılacak bir plan çalışması için bisiklet projelerinin belediyece incelenmesi uygun olacaktır.

### **18. 2. Bölüm Madde 4-8**

#### Görüş ve Değerlendirme

İmar planlarında bisiklet yolunun taşıt yolu ile yaya kaldırımı arasında bir yerde tanzim edilmesi esastır ibaresi yer almaktadır.

Bu ibare kesit tasarımı açısından kısıtlayıcıdır. Bölünmüş bir yolda refüj kenarı ya da orta refüj de tercih edilebilmelidir. Bisiklet yolu enkesit ölçüsü olarak asgari ölçüler kullanılmadığıdır.

#### Teklif

İmar planlarında bu Yönetmelikte yer verilen bisiklet yolu şeritleri ve emniyet mesafeleri asgari ölçüler esas alınarak bisiklet yolu genişliği gösterilir. Uygulama imar planındaki bisiklet yolu ve şerit sayısına göre uygulama yapılır.

### **19. 2. Bölüm Madde 4-9**

#### Görüş ve Değerlendirme

Paylaşımlı bisiklet yolunun taşıt şeridinin sağında olması gerektiği belirtilmiştir. Ancak şekilde 14'te yer alan paylaşımlı bisiklet şeridi gösterimi tüm taşıt şeridini kapsamaktadır ki uygun olan paylaşımlı yol tanımı Şekil 14'te verilir.

Bir de paylaşımlı yol kararının uygulama imar planı kararından gelebileceği belirtilmiştir. Bu karar Ulaşım Ana Planı ya da Bisikletli Ulaşım Ana Planı konusudur.

#### Teklif

Paylaşımlı bisiklet yol tanımı ve gösterimi çelişmeyecek şekilde netleştirilmelidir.

Paylaşımlı yol kararı uygulama imar planlarıyla değil ulaşım ana planı ya da bisikletli ulaşım ana planı gibi çalışmalarla belirlenmelidir.

Paylaşımlı yol yapımına ilişkin hız sınırlandırma, şerit genişliği, kesit genişliği gibi kriterler geliştirilmelidir.

### **20. 2. Bölüm Madde 4-10**

#### Görüş ve Değerlendirme

İmar planlarında uzun mesafelerde bisikletin kesintisiz kullanımına imkan verenvelobanlara yer verilebilir. Plansız alanlarda birden fazla belediyenin ve/veya il özel idaresinin sorumluluk sahasını kapsayacak şekilde süreklilik arz eden velobanlar, imar planı gerekmeksizin Bakanlık tarafından tayin edilen güzergâha ve bu Yönetmelik hükümlerine uygun olarak hazırlanacak projelerine göre ilgili idarelerce yapılır.

Velobanlar uygulama imar planı kararından gelebileceği belirtilmiştir. Bu karar Ulaşım Ana Planı ya da Bisikletli Ulaşım Ana Planı konusudur.

#### Teklif

Velobanlar uygulama imar planlarıyla değil ulaşım ana planı ya da bisikletli ulaşım ana planı gibi çalışmalarla belirlenmelidir.

Veloban yapımına ilişkin hız sınırlandırma, şerit genişliği, kesit genişliği gibi kriterler geliştirilmelidir.

**21. 2. Bölüm Madde 4-11**Görüş ve Değerlendirme

Bisiklet yolu projeleri için belirtilen ölçek 1/100 olarak belirlenmiştir.

Proje ölçeklerinin kendi teknik şartnamesi kapsamında değerlendirilmesi daha uygun olacağından tanımdan kaldırılmalıdır.

Teklif

Bisiklet yolu projesi ilgili idarece hazırlanır, büyükşehir belediyelerinde ulaşım ve koordinasyon merkezi kararı, diğer yerlerde il/ilçe trafik komisyonu kararı alınmasını müteakip meclis kararı ile uygulanır.

**22. 2. Bölüm Madde 4-12**Görüş ve Değerlendirme

Bisiklet yolu projesinde en çok 250 metrede bir olmak üzere doğal eğimi ve zeminde yapılacak yarma ve dolguyu da gösteren bisiklet yolu enkesitlerine yer verilir. Enkesitler 1/50 ölçeğinde çizilir. Ayrıca her 500 metrede bir, 1/20 ölçeğinde, taşıt yolu, bisiklet yolu ve kaldırım mesafelerini ve ayırıcı ebatlarını da gösteren detaylı en kesitlere yer verilir. Proje müellifinin veya İdarenin gerekli görmesi halinde en kesit sayısı artırılır.

Proje ölçeklerinin kendi teknik şartnamesi kapsamında değerlendirilmesi daha uygun olacağından tanımdan kaldırılmalıdır. Ayrıca enkesitlerin tek bir mesafe kısıtı ile sınırlandırılması doğru bir uygulama olmayacaktır. En az-en çok gibi aralıklar ile proje hassasiyetine göre değişkenlik gösterebilmelidir.

Teklif

Bisiklet yolu projesinde en çok 250 metrede bir olmak üzere doğal eğimi ve zeminde yapılacak yarma ve dolguyu da gösteren bisiklet yolu enkesitlerine yer verilir.

Taşıt yolu, bisiklet yolu ve kaldırım mesafelerini ve ayırıcı ebatlarını da gösteren detaylı en kesitlere yer verilir. Proje müellifinin veya İdarenin gerekli görmesi halinde en kesit sayısı artırılır.

**23. 2. Bölüm Madde 4-14**Görüş ve Değerlendirme

Genişlik tanımları ile parantez içinde verilen şekil atıfları örtüşmemektedir.

Asgari şerit genişliği bisikletlinin dinamik genişliğine çekilmelidir.

Teklif

Şekil atıfları ilgili cümlelerin sonuna eklenmelidir.

Asgari 90 cm yerine asgari 100 cm önerilir.

**24. 2. Bölüm Madde 4-16**Görüş ve Değerlendirme

Bisiklet yolu ağları üzerinde kent bütünündeki ulaşım sistemleri ile uyumlu, güvenliği sağlayacak trafik işaret ve işaretlemeleri ile sinyalizasyon sistemleri oluşturulur.

Teklif

Yönetmelik kapsamında bisikletlilerin göreceği sinyalizasyon sistemleri ve levhalara ile ilgili daha ayrıntılı bilgi verilmelidir.

Bisiklet yolunda kullanılacak levha ve sinyalizasyon direklerinin bisikletliye uygun boyutları ve yükseklikleri olmalıdır.

**25. 3. Bölüm Madde 5-1**Görüş ve Değerlendirme

Taşıt yolu seviyesinden üst kotta yapılacak bisiklet yolu zemini kotu ile taşıt yolu zemini kotu arasında en az 5 cm. yükseklik farkı bulunmalıdır. Taşıt yolu seviyesi ile yaya kaldırım seviyesi arasındaki bir kotta bisiklet yolu projelendirilecek ise bisiklet yolu yüzeyi yaya kaldırım seviyesinden en az 5 cm. aşağıda olmalıdır.

Maddede yer alan 5 cm sınırı motorlu araçların bisiklet yoluna geçiş yapabileceği bir yükseklik olduğundan güvenlik açısından bu sınır en az 10 cm düşünülmelidir.

#### Teklif

Taşıt yolu seviyesinden üst kotta yapılacak bisiklet yolu zemini kotu ile taşıt yolu zemini kotu arasında en az 10 cm. yükseklik farkı bulunmalıdır.

### **26. 3. Bölüm Madde 5-2**

#### Görüş ve Değerlendirme

Bu madde de belirtilen "50 cm emniyet mesafesi" taşıt yolunda herhangi bir durma, duraklama veya park etme durumunda kapı açılması halinde bisiklet yolu trafiğini aksatma herhangi bir çarpışmaya olanak tanımama amacına yöneliktir.

#### Teklif

İlgili idarece uygun görülen yerlerde 30 cm'e düşürülebilir ibaresi kaldırılmalıdır.

### **27. 2. Bölüm Madde 4-15 ve 3. Bölüm Madde 11**

#### Görüş ve Değerlendirme

Kavşak geçişlerinde bisiklet şeridinin sağında ve solunda beyaz çizgi yerine mavi renkli boya kullanılır ibaresi yer almaktadır.

Yönetmeliğin Bisiklet yollarında geçişler kısmında verilen eklerdeki geçiş örneklerinde ise kesikli çizgiler yine beyaz renklidir.

#### Teklif

Yönetmelik ekinde yer alan görseller ile yönetmelik içinde yer alan ibareler uyumlu hale getirilmelidir.

Yol kenar çizgilerinin yol boyaması ile kontrast teşkil etmesi için beyaz kalması önerilmektedir.

### **28. 3. Bölüm Madde 6-1, 6-2**

#### Görüş ve Değerlendirme

Söz konusu maddede sadece şerit sayısı göz önüne alınmıştır. Ancak bisikletli güvenliği açısından en önemli kriter yoldaki hız sınırıdır.

Bu nedenle şerit sayısının yanında hız sınırı da tasarımı etkileyen bir unsur olarak belirlenmelidir.

#### Teklif

İki şeritli ve hız sınırının 50 km/h altında olduğu taşıt yolu ile aynı seviyede yapılacak bisiklet yolu ile taşıt yolu şerit çizgisi arasında ayrıca mesafe bırakılma mecburiyeti yoktur.

İki şeritli ve hız sınırının 50 km/h üzerinde olduğu ve üç ve daha fazla şeritli taşıt yolları ile bitişik ayrırcısız bisiklet yolu projelendirilecek ise bisiklet yolu şerit çizgisi ile taşıt yolunun en sağındaki şerit çizgisi arasında en az 1 metre emniyet mesafesi bırakılır ve bu mesafe boyunca zeminde 1 metre aralıklarla 20 cm. genişliğindeki kabartmalı açılı çizgiler ile boyama yapılır.

### **29. 3. Bölüm Madde 6-5**

#### Görüş ve Değerlendirme

Bazı bisiklet modelleri ve çeşitlerinde (dağ bisikleti, tur bisikleti) gidon genişliği 72-75cm'yi geçmektedir. Bu durumlar için Bend 3' te sözü edilen şerit genişliği etrafında ağaç, tabela, duvar vb yapıların bulunması ciddi teknik yetersizlik ve riskler arz etmektedir.

#### Teklif

Uygulama imar planı kararına uygun olarak ve hız sınırının 50km/h ve altında olduğu yollarda, hız kesici fiziki önlemlerin alınması koşulu ile taşıt yolu seviyesinde, bir taşıt şeridi genişliğinde paylaşımlı bisiklet yolu projelendirilebilir.

### 30. 3. Bölüm Madde 7

#### Görüş ve Değerlendirme

Yayalaştırılmış sokaklarda imar planı ile ayrılacak bisiklet şeritlerinde belirli saatlerde ve 10 km./saat azami hızı aşmayacak şekilde bisiklet sürüşüne imkan tanınması durumunda sokak girişlerinde buna ilişkin işaret ve tabela konulur. (Ek-4 Tablo-2) ibaresi yer almaktadır. Ancak eklerde böyle bir hız sınırlama levhası yer almamaktadır.

#### Teklif

Bend'in "(3) Bisiklet parkurlarındaki ana hatlar dışında kalan ve uzunluğu 50m geçmeyen tek şeritli tali bisiklet parkurlarında, parkur çevresinde 1m genişliğe kadar, 0 kotu ile 3m yükseklik arasında engel olmamasına dikkat etmek koşulu ile bisiklet yolu 60cm'e kadar düşürülebilir." şeklinde veya, "(3) Bisiklet parkurlarındaki ana hatlar dışında kalan ve uzunluğu 50m geçmeyen tek şeritli tali bisiklet parkurlarında genişlik 75cm'e kadar düşürülebilir." şeklinde düzenlenmesi daha uygun olur.

### 31. 3. Bölüm Madde-9

#### Görüş ve Değerlendirme

Asgari kurb yarıçapı formülündeki "d" nin deveri temsil ettiği belirtilmiş, ancak birimine ilişkin bir bilgi verilmemiştir. Bu durum hesaplama sırasında kafa karışıklıklarına ve hatalara neden olabilir.

#### Teklif

Deverin biriminin ne olacağı da formülün açıklamasına eklenmelidir.

### 32. 3. Bölüm Madde 10-14

#### Görüş ve Değerlendirme

Taşıt yolu seviyesindeki bisiklet yolunun otobüs durak alanı ile paylaşımlı planlanması halinde örtüşen kısım mavi renk boya ile boyanır ve duraktan 5 metre öncesinde bisiklet yolunun uyarıcı işaretleme yapılır. (Ek-2 Şekil-15) Akaryakıt istasyonlarının servis yolları ile çakışan bisiklet yollarında da aynı uygulama yapılır.

Ek-2 şekil 15'te durak alanı içerisinde durağın fiziki yapısının konumlandırılacağı herhangi bir alan bulunmamaktadır.

#### Teklif

Ek-2 şekil 15'te durak yapısının gösterilmesi gerekmektedir.

### 33. 3. Bölüm Madde 11-1

#### Görüş ve Değerlendirme

Şekil-16'da belirtilen 2 metrelik mesafe hem yaya depolanması hem de kabin durak tipinin sığması açısından yetersizdir.

#### Teklif

İlgili standart geliştirilmelidir.

### 34. 3. Bölüm Madde 11-2

#### Görüş ve Değerlendirme

c) Kavşaklardaki damla adasından bisiklet yolu geçişleri Ek-2 Şekil-19'a,

ç) Işık kontrollü ve kontrolsüz yollarda bisiklet yolu geçişleri Ek-2 Şekil-20 ve Ek-2 Şekil-21'e,

d) Bisiklet yollarının tali yoldan geçişleri Ek-2 Şekil-22'ye,

e) Kavşak dışında düz yollarda, karşıdan karşıya bisiklet yolu geçişleri ışık kontrollü veya

kontROLSÜZ GEÇİŞ OLMASINA GÖRE EK-2 ŞEKİL-23 VE EK-2 ŞEKİL-24'E, UYGUN YAPILIR İBARELERİ YER ALMAKTADIR. İLGİLİ GEÇİŞLERDE YAYA GÖZ ARDI EDİLMİŞ GİBİ GÖRÜNMEKTEDİR.

Teklif

İlgili görsellerde bisiklet geçişi ve yaya geçidi ilişkisi kurulmalıdır.

**35. 3. Bölüm Madde 11-5**

Görüş ve Değerlendirme

Sinyalize edilmiş kavşaklarda bisikletliler için ayak dayama aparatı yapılması ilgili idarenin takdirindedir ibaresi yer almaktadır.

Teklif

Ayak dayama aparatı İdare takdirine bırakılmamalı ve zorunlu hale getirilmelidir.

Uygulama noktası olarak sinyalsiz kavşaklar da göz önünde bulundurulmalıdır.

Ayak dayama aparatlarına yönelik boyut standartları geliştirilmelidir.

**36. 3. Bölüm Madde 12-2**

Görüş ve Değerlendirme

Uygulama imar planı kararı ile bisiklet yolu üzerinde güneş enerjisi panelleri yapılması durumunda panellerin alt yüzeyinin yol zemininden en az 3 metre yükseklikte, taşıyıcıların ise mümkün olan en az kalınlıkta ve en az 2 metre aralıklarla olması gerekir.

Bu maddede Velobanlardan da bahsedilmesi gerekir.

Teklif

Uygulama imar planı kararı ile bisiklet yolu üzerinde güneş enerjisi panelleri yapılması durumunda panellerin alt yüzeyinin yol zemininden en az 3 metre (Velobanlarda 4 metre) yükseklikte, taşıyıcıların ise mümkün olan en az kalınlıkta ve en az 2 metre aralıklarla olması gerekir.

**37. 5. Bölüm Madde 13-9 -a**

Teklif

"... iki bisiklet arası 0,70 m, bisikletin boyuna park yeri genişliği ise 2,0 m. Olmalıdır."

**38. 5. Bölüm Madde 13-9 –ç-d**

Teklif

İlgili maddelerde belirtilen genişlikler 2,0 m. olmalıdır.

**39. 5. Bölüm Madde 14**

Görüş ve Değerlendirme

Bisikletli ulaşımın Ulaşım Sistemleri ile Entegrasyonunun sağlanması bisiklet kullanımının teşviki açısından gereklidir. Entegrasyon çalışmalarının bir planlama çalışması çerçevesinde yapılması bisikletli ulaşımın performansını artıracaktır.

Teklif

İlgili maddenin Bisiklet Ulaşımı Ana Planı çalışmalarının teknik şartnamesinde yer alması ve entegrasyon çalışmalarının şebeke bütünlüğü, bisiklet park yeri ihtiyaçlarının belirlenmesi, bisiklet istasyonu ihtiyaçlarının belirlenmesi açısından "Bisiklet Ulaşımı Ana Planı" çalışması ile belirlenmesi gerekmektedir.

**40. Genel Yorum**

Görüş ve Değerlendirme

Bisiklet yol tipi tanımlarında eksiklikler bulunmaktadır.

Teklif

Yol profili bisiklet yolu ya da şeridi yapımına uygun olmayan dar kesitlerde bisiklet kullanımının güvenli bir şekilde teşvik edilmesi için bisiklet, yaya ve taşıtların ortak kullanacağı paylaşımlı yollara yönelik tanım ve uygulama araçları (hız sınırlandırma, şerit genişliği tanımı, trafik

sakinleştirme uygulamaları vb.) getirilmelidir.

#### **41. Genel Yorum**

##### Görüş ve Değerlendirme

Parklanma şeridi ile kaldırım arasında yer alacak bisiklet yollarına ilişkin bir tasarım yaklaşımı belirtilmemiştir.

##### Teklif

Uluslararası literatürde araçların kapı açma mesafeleri için 1 metre emniyet bırakılması önerilmektedir. Parklanma bulunan koridorlarda uygulanacak bisiklet yollarına ilişkin minimum bir emniyet mesafesi belirlenmelidir.

#### **42. Genel Yorum**

##### Görüş ve Değerlendirme

Kavşaklarda bisikletlilerin dönüş kurpları ile ilgili detaylı bilgi yer almamaktadır.

##### Teklif

Bisikletlilere yönelik minimum dönüş kurp genişlikleri belirlenmeli ve yönetmeliğe eklenmelidir.

#### **43. Genel Yorum**

##### Görüş ve Değerlendirme

Bisikletli levhalarına yönelik işaretlemeler kısıtlıdır.

##### Teklif

Bisikletliye yönelik (bisikletliye bakan) yatay ve düşey işaretlemeler geliştirilmeli, artırılmalı ve "Karayolları Trafik İşaretleme El Kitabı" benzeri şekilde "Bisikletli İşaretleme El Kitabı" oluşturulmalıdır.

#### **44. Genel Yorum**

##### Görüş ve Değerlendirme

Otoparklarda bisiklet park istasyonu yapımına yönelik bir mevzuat bulunmamaktadır.

##### Teklif

Açık, yol üstü ve kapalı otoparkların tümünde bisiklet park istasyonu ayrılmasına yönelik zorunluluk getirilmeli.

#### **45. Genel Yorum**

##### Görüş ve Değerlendirme

Söz konusu maddede yer alan terimler içinde bulunmayan, ancak uluslararası kavramlar içinde yer alan "Cycle Streets" kavramı da yönetmeliğe eklenmelidir.

##### Teklif

Cycle Streets / Bisiklet Caddeleri: motorlu taşıt trafiğine açık olmakla birlikte bisikletlilerin gereksinimlerinin öncelikli olduğu ve onlara yüksek hizmet seviyesinde servis veren ana bisiklet güzergahlarıdır.

#### **46. Genel Yorum**

##### Görüş ve Değerlendirme

Bisiklet yolları ile motorlu araç yolu kesişimleri ile ilgili belirlenen esaslar, yer üstü raylı sistem (tramvay vb.) güzergahları ile ilgili olarak belirlenmemiştir.

##### Teklif

Yönetmelik içerisinde bu kısım geliştirilmelidir.

#### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

#### **Yönetim Kurulu**

## **İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp Ankara Büyükşehir Belediye Başkanı Mansur Yavaş'a gönderilen**

# **“Gönlünüzden Geçen Ulus Nasıl Olmalı?” Projesi ile İlgili Görüş**

10 Ekim 2019

Ankara tarihte Galat, Frig, Roma, Bizans, Selçuklu, Ahi Cumhuriyeti, Osmanlı egemenliği altında bulunmuş kadim bir kenttir. Cumhuriyetimizin kuruluşunda önemli bir yere sahip olmuş ve ülkemizin başkentidir. Kent, yirminci yüzyıl başlarına kadar Kale ve çevresinde oluşmuştur. Cumhuriyetin ilk yıllarında da kentin yayıldığı alan Ulus ve civarıdır. Dolayısı ile ‘Ulus’ ve çevresi denilince, Ankara’nın tarihinin anlaşılması gerekir...

“Ulus Nasıl Olmalı?” sorusuna verilecek kısa ve özlü yanıt; ‘Ulus olduğu gibi kalmalıdır’ olmalıdır. Ankara’nın tarihini, dokusunu, yapılarını, havasını yansıtmalıdır. Kale ve çevresinde -kaldı ise-Roma ve Osmanlı mirasına dokunulmamalıdır. (Agustus Tapınağı-Hacı Bayram Camii bölgesinde yakın geçmişte yapılan düzenleme (!) ve restorasyon-yenileme- (!) aslında yapılmaması gerekene iyi bir örnek olarak ortada durmaktadır). Ulus ve civarı ise Cumhuriyetimizin kuruluş yıllarının tarihi dokusunu yansıtan bir mekândır. İlk ve ikinci Meclis Binaları, Atatürk Heykeli, Sümerbank, İş Bankası, Merkez Bankası, Ziraat Bankası, Türk Ocağı, Etnografya Müzesi, Ankara Palas, Evkaf Evleri vb. olduğu gibi korunmalı, işlevleri değiştirilmemelidir.

Ulus Meydanı, meydan gibi kalmalı, altında, çevresinde tünel, alt-üst geçit, battı-çıktı gibi ulaşım altyapısı adı altında herhangi bir araç odaklı inşaat yapılmamalıdır.

Araçların değil yayaların mekânı olmalı, asfaltın ve betonun değil doğanın ve doğalın bir parçası olmalıdır...

Ulus Meydanı toplu ulaşım dışında araç trafiğine kapatılmalı, yaya odaklı düzenlenmelidir. Kaldırımlar insanların ayaklarını bastıkları yere bakmadan yürüyebileceği nitelikte olmalı, kaldırım taşları ‘Ankara Taşı’ndan (Andezit) yeniden yapılmalıdır.

Kısacası Ulus ve çevresi (Kale ve Anafartalar Caddesi dahil) Ankara’nın uzak ve yakın geçmişini, dokusunu ve havasını yansıtmayı amaçlayan bir yaklaşımla ele alınmalıdır.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası**

**Yönetim Kurulu**

## İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'na gönderilen

# Bazı Mesleki Faaliyetlerin Kontrolü ve Takibi Hakkında Görüş

5 Aralık 2019

3194 sayılı İmar Kanunu'nun "Müelliflik, fenni mesuliyet, şantiye şefliği, yapı müteahhitliği ve kayıtlar" başlıklı 28. Maddesinin 5. Fıkrasının 2. Cümlesinde "Yapıya ilişkin bilgiler, ilgili idarece, etüt ve proje müelliflerinin, fenni mesullerinin, yapı müteahhitlerinin ve şantiye şefi mimar veya mühendisin üyesi bulunduğu meslek odasına, üyelik kayıtlarına işlenmek üzere bildirilir." hükmü yer almaktadır.

Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği'nin "Yapı Ruhsat İşleri" başlıklı 57.maddesinin 18. Fıkrasında yer alan "Proje müellifliği ve yapım işlerinin denetimine dair fenni mesuliyet üstlenen mimarların ve mühendislerin, 27/1/1954 tarihli ve 6235 sayılı Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Kanunu uyarınca, ilgili meslek odasına kayıtlı olmaları, büro tescillerini yaptırmaları gerekir" hükmü ile, proje müellifliği ve yapım işlerinin denetimine dair fenni mesuliyet üstlenen mimar ve mühendislerin işyeri (Büro) Tescillerini yaptırması zorunluluğu bulunmaktadır.

Aşağıda maddeler halinde sıralanan görevleri üstlenen üyelerimizin bilgileri tarafımıza bildirilmemekte veya eksik olarak bildirilmekte olup gerekli olan kontroller yapılamamaktadır. Ayrıca, bazı tanımlara ait yeterli bilgiler ilgili mevzuat içerisinde yer almamakta olup bu tanımlar kapsamında yürütülen işler için gerekli bilgilerin açıklanması gerekmektedir.

- Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği'nin "Yapı ruhsatı gerekmeyen inşaa faaliyetler" başlıklı 59. Maddesinin 3.Fıkrasında yer alan "Yapı ruhsatı başvurusu yapılan bir parselde, mimari projenin ilgili idaresince onaylanmasını müteakip, fenni mesul ve iş güvenliği sorumluluğunun üstlenilmesi, uygulamaların şantiye şefi tarafından yürütülmesi, yapı sahibi ve müteahhidi tarafından yapı ruhsatı alınmadan yapının inşasına başlamayacağına dair noter taahhütnamesi verilmesi kaydıyla, ruhsatı veren idarenin uygun görüşü ile kazı izni verilebilir. Bu iznin verilebilmesi için sorumluluğun üstlenildiğine dair hususun da fenni mesul ve şantiye şefi taahhütname ve sözleşmelerinde yer alması zorunludur. Ancak, kazı sahasında kazık, palplanş, istinat duvarı ve benzeri uygulamaların olması durumunda, bu yapıların projelerinin onaylanması ve ruhsatlandırılması zorunludur" hükmü gereği, yapı ruhsatı düzenlenmeden kazı izni verilebilmektedir.

Ancak, Ruhsatsız kazı yapılamayacağı ve Kazı izninin ruhsat olmadan düzenlenmemesi gereklidir. Kazı işleri bir projelendirme kapsamında kontrollü yapılması gereken teknik işlerdir. Bahse konu uygulamanın şantiye şefliği ve fenni mesuliyet görevini üstlenen üyelerimize dair bilgilerin tarafımıza iletilmediğinden; mesleki kısıtlılıklarına ilişkin kontrolleri yapılamamaktadır.

- Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği'nin "Yapı ruhsatı gerekmeyen inşai faaliyetler" başlıklı 59. Maddesinin 2. Fıkrası "Taşıyıcı sistemi etkilememek ve 634 sayılı Kanun uyarınca muvafakat alınmak kaydıyla; binalarda enerji kimlik belgesi sınıfı en az "C" olacak şekilde mesleki yeterlilik sertifikalı uygulayıcılar tarafından yapılacak ısı yalıtımı uygulamaları ile binanın kendi ihtiyacı için yapılacak güneş kaynaklı yenilenebilir enerji sistemleri ruhsata tabi

değildir. Bunlara ait uygulama projelerinin hazırlanması ve fenni mesuliyetin üstlenildiğine dair taahhütname ile birlikte ilgili idareye sunulması, binanın projesindeki mimari görüşlere bağlı kalınması ve idaresinden izin alınması zorunludur.” şeklinde ifade edilmiştir.

Ancak, bahse konu uygulamanın fenni mesuliyet görevinin kimlerce üstleneceği belirtilmemekte, bu görevi üstlenen üyelerimizin bilgileri tarafımıza iletilmemekte ve bu üyelerin İTB ve SİM belgesi sorgusuna dair herhangi bir hüküm de bulunmamaktadır

- 6306 Sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliğinin “Riskli yapıların yıktırılması” başlığı altında yer alan 8. Maddesinin b) fıkrası “Yıkım ruhsatı; yapı maliklerinden biri veya birkaçının veya bunların vekillerinin müracaatı üzerine, yıkılacak yapının tahliye edildiğine ve elektrik, su ve doğalgaz hizmetlerinin kapatıldığına dair ilgili kurum ve kuruluşlardan alınmış belgelerin sunulmasına ve yıkım sorumlusu olarak statik fenni mesulün belirlenmesine istinaden, maliklerin muvafakati aranmaksızın altı iş günü içerisinde düzenlenir” olarak hükmedilmektedir.
- Yıkım sorumlusu olarak statik fenni mesul görevini üstlenenlerin bilgileri ise, 15.08.2012 tarih ve 28385 sayılı Resmi Gazetede “Yanan ve Yıkılan Yapılar Formu Kullanılmasına İlişkin Mecburi Standard Tebliği” ile yayımlanan forma kaydedilmektedir.

Ancak, yıkım sorumlusu statik fenni mesul görevinin bazı yerelerde İnşaat Mühendisleri haricinde farklı meslek disiplinlerince yürütülebileceği algısı oluşması nedeni ile burada yoruma mahal bırakmadan İnşaat Mühendisinin açıkça vurgulanması gerekmektedir. Zira bu konu başka herhangi bir disiplinin yürütülebileceği bilgi ve sorumluluk olarak değerlendirilmeyecek kadar ciddi bir iştir. Bu görevi üstlenen üyelerimizin bilgileri tarafımıza iletilmemekte ve bu üyelerin İTB ve SİM bilgilerine ilişkin herhangi bir işlem düzenlenememektedir.

- Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği'nin 57 nci maddesinin 28. Fıkrasında yer alan “Türkiye Bina Deprem Yönetmeliğinin eki “Deprem Etkisi Altında Binaların Tasarımı İçin Esaslar”ın 1.3.üncü maddesinde tanımlanan nitelikteki binaların deprem etkilerine karşı tasarımının, Bakanlıktan bu amaçla belge almış inşaat mühendislerinin gözetim ve kontrolünde yapılmış olması zorunludur ” hükmü gereği, üyelerimiz “Özel binalar tasarım gözetmeni (tasarım gözetmeni)” görevini üstlenmektedir.
- “Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği Kapsamında Tasarım Gözetim Uzmanlığı (TGU) Başvuru Esasları” içerisinde ise “Serbest inşaat mühendisliği (SİM) hizmeti sunanlardan son 3 (üç) aya ait İnşaat Mühendisleri Odası kayıt belgesi aslı ” istendiği belirtilmektedir.
- Ayrıca, Geçici 1. Maddenin 1. Fıkrasında “1/1/2020 tarihine kadar, Bakanlığın hazırladığı listede görevlendirme yapılacak uzmanlık sınıfında veya bu Tebliğe göre görevlendirilebilecek durumda veyahut yeterli sayıda tasarım gözetmeni bulunmaması hâlinde, yapı sahibince listelerin dışından da yalnızca bu işe mahsus hizmet alımı yapılabilir” hükmü yer almaktadır.

Ancak, Özel binalar tasarım gözetmeni görevini üstlenen üyelerimizin bilgileri tarafımıza iletilmemekte olup gerçek kişiler için sadece SİM Belgesi, tüzel kişiler için bir ayırım yapılarak İTB ve SİM belgeleri istendiği anlaşılmaktadır. İşyeri Tescil Belgesi; Serbest İnşaat Mühendisliği faaliyetinde bulunan tüm Gerçek ve Tüzel kişiler için düzenlenen bir belgedir. İTB ve SİM belgeleri ayrı belgeler olsa da biri olmadan bir diğerinin geçerliliği söz konusu değildir. Bu doğrultuda gerekli düzeltme yapılmalıdır.

- Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği'nin “Elektronik haberleşme istasyonları” başlıklı 62. Maddesinin 2. Fıkrası “(Değişik:RG-30/9/2017- 30196) (2) Özel mülkiyete tabi arsa ve binalarda, fenni mesuliyet üstlenilmek ve Kanununun cezai hükümleri saklı kalmak, kat maliklerinin üçte ikisi ve gerekmesi halinde uygulamadan etkilendiği ilgili idaresince belirlenen bağımsız bölüm maliklerinin muvafakati alınmak, statik açıdan sakınca bulunmadığına dair inşaat mühendislerince hazırlanacak rapor ilgili idaresine sunulmak, bina estetiğini, görünümünü ve silueti olumsuz etkilememek kaydıyla Bilgi Teknolojileri ve İletişim Kurumunun uygun görüşü alınarak; (Mülga ibare:RG-25/7/2019-30842) (...) elekt-

ronik haberleşme istasyonu kurulabilir. Bina cephelerinde bu fıkrada aranan şartlara ilave olarak, sadece anten ve anten aparatları monte edilmek, cepheye bitişik olmak, dış cephe kaplamasıyla benzer görünümde olmak ve anten boyları 1,55 metreyi geçmemek şartları da aranır. Fenni mesuliyet üstlenilmek ve Kanunun cezai hükümleri saklı kalmak kaydıyla, sabit elektronik haberleşme altyapısında kullanılan; saha dolabı, varlık noktası (PoP noktası), menhol, ankesörlü telefon ve bina içi anahtarlama ekipmanları, yapı ruhsatı ve yapı kullanma izni alınmadan kurulabilir” olarak düzenlenmiştir.

- 7 .Fıkrası ise “(Ek:RG-25/7/2019-30842) 56 ncı maddede belirtilen istisnalar saklı kalmak kaydıyla, bu maddede belirtilen elektronik haberleşme istasyonlarından, betonarme ve kule tipi olanlar hariç diğerlerinin kurulumunda; Kanunun 44 üncü maddesinin I fıkrasının (d) bendinde belirtilen hüküm uyarınca bu maddede belirtilen uyulması gereken esaslar ve şartlar dâhilinde olmak ve çatılarda mahya kotunu geçmemek kaydıyla Kanunun 44 üncü maddesinin I fıkrasının (a) bendi hükmü uyarınca yapı ruhsatı aranmaz” şeklindedir.

Ancak, statik açıdan sakınca bulunmadığına dair raporu hazırlayan üyelerimizin bilgileri tarafımıza iletilmemekte olup bu üyelerin İTB ve SİM belgesi durumlarının kontrolüne ilişkin bir hüküm de bulunmamaktadır.

- 31 Mayıs 2017 tarih ve 30082 sayılı Resmi Gazetede yayımlan Binaların Gürültüye Karşı Korunması Hakkında Yönetmelik ile Binaların Gürültüye Karşı Korunması Hakkında Yönetmelik Kapsamında Düzenlenecek Sertifika Eğitim Programlarına Dair Tebliğin 5. Maddesinin 3. Fıkrasında yer alan “Sertifika eğitim programlarına uzmanlık alanlarına uygun olarak yalnızca mimar, inşaat mühendisi, makine mühendisi, elektrik mühendisi, elektrik ve elektronik mühendisi, fizik mühendisi ve optik/akustik mühendisleri katılabilirler” hüküm gereği üyelerimiz, bina akustiği konusunda akustik proje hazırlayan ve/veya bina akustik ölçümlerini yapan “Bina Akustiği Uzmanı” olabilmektedir.

Ancak, Bina Akustiği Uzmanı olan üyelerimizin bilgileri tarafımızda bulunmadığından sicillerine işlenememektedir.

Yukarıda bahse konu durumlara ilişkin yapılan tespitlerin değerlendirilerek gerekli düzenlemelerin yapılması hususunda gereğini bilgilerinize arz ederiz.

Saygılarımızla,

**Cemal Gökçe**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

## İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanıp Yüksek Öğretim Kuruluna gönderilen

# Önlisans ve Lisans Diploma Programlarının Yeniden İsimlendirilmesi ve Sınıflandırılması Çalışması Hakkındaki Görüş

18 Aralık 2019

Öncelikle bir sınıflandırmaya gidilmesinin, isim kargaşasının önüne geçeceğinden dolayı, olumlu olarak görüyoruz. Ancak İnşaat Mühendisliği Disiplini bakış açısından aşağıdaki değişikliklerin yapılması gerektiğini düşünüyoruz.

1. İnşaat Mühendisliği 0732 nolu ayrıntılı alanda yer almaktadır. Bu alanın ismi öncelikle değişmelidir. Ayrıntılı alanın alındığı yer olan ISCED-F (2013) dokümanında yer alan İngilizce sınıflandırma Tablo 1’de gösterilmiştir. Bu tabloda 0732 “Building and Civil Engineering” olarak yazılmıştır. Ancak çevirisi olarak “Bina Türü Yapılar ve İnşaat Mühendisliği” olarak çevrilmiştir. 0732 nolu alan adının “İnşaat Mühendisliği” olarak değiştirilmesi gerekmektedir.

Tablo 1 – YÖK Sınıflandırmasının 073 nolu Ayrıntılı Alanları

073	Mimarlık ve Yapı Alanı	0730	Tanımlanmamış Mimarlık ve Yapı	006.0730.001.001	Gemi ve Yat Tasarımı	006.0730.001	Gemi ve Yat Tasarımı
				006.0730.002.001	Endüstriyel Tasarım Mühendisliği	006.0730.002	Endüstriyel Tasarım Mühendisliği
		0731	Mimarlık ve Şehir Planlama	006.0731.001.001	Peyzaj Mimarlığı	006.0731.001	Peyzaj Mimarlığı
				006.0731.001.003	Kentsel Tasarım ve Peyzaj Mimarlığı		
				006.0731.002.001	Mimarlık	006.0731.002	Mimarlık
				006.0731.003.001	Şehir ve Bölge Planlama	006.0731.003	Şehir ve Bölge Planlama
		0732	Bina Türü Yapılar ve İnşaat Mühendisliği	006.0732.002.001	Raylı Sistemler Mühendisliği	006.0732.002	Raylı Sistemler Mühendisliği
				006.0732.003.001	İnşaat Mühendisliği	006.0732.003	İnşaat Mühendisliği

Tablo 2 – ISCED-F (2013) Sınıflandırmasının 07 nolu Ayrıntılı Alanları

07 Engineering, manufacturing and construction	071 Engineering and engineering trades	0711 Chemical engineering and processes 0712 Environmental protection technology 0713 Electricity and energy 0714 Electronics and automation 0715 Mechanics and metal trades 0716 Motor vehicles, ships and aircraft
	072 Manufacturing and processing	0721 Food processing 0722 Materials (glass, paper, plastic and wood) 0723 Textiles (clothes, footwear and leather) 0724 Mining and extraction
	073 Architecture and construction	0731 Architecture and town planning 0732 Building and civil engineering

2. Raylı Sistemler Mühendisliği 0732 nolu ayrıntılı alanda yer almaktadır. Bu lisans programı Karabük Üniversitesi'nde bulunmaktadır. İlgili programın lisans müfredatı aşağıda verilmiştir. Müfredat olarak İnşaat Mühendisliği Lisans Programları ile ilişkilendirilmesi yanlıştır. Bu sebeple, Raylı Sistemler Mühendisliği'nin 0732 nolu ayrıntılı alandan kaldırılması ve ilgili branşı olan Makine Mühendisliği ile ilgili alanlardan birine yerleştirilmesi gerekmektedir.
3. İnşaat Mühendisliği alt disiplinleri Yapı, Yapım Yönetimi, Yapı Malzemeleri, Geoteknik, Ulaştırma, Kıyı ve Liman, Hidrolik ve Su Yapıları' dır. Bu disiplinler inşaat mühendisliği için uzmanlık alanları olarak tanımlanmaktadır. Bu nedenle YÖK Sınıflandırmasında İnşaat Mühendisliği'nin alt disiplini olan Ulaştırma'nın, Ulaştırma Mühendisliği olarak tanımlanması mesleki karışıklıklara ve anlam kargaşasına neden olduğundan kaldırılması önerilmektedir.

Tablo 3 – YÖK Sınıflandırmasının 078 nolu Ayrıntılı Alanları

078	Mühendislik, İmalat ve Yapı ile İlgili Disiplinlerarası Programlar ve Dereceler	0788	Mühendislik, İmalat ve Yapı ile İlgili Disiplinlerarası Programlar ve Dereceler				
				006.0788.001.001	Biyomedikal Mühendisliği	006.0788.001	Biyomedikal Mühendisliği
				006.0788.002.001	Biyomühendislik	006.0788.002	Biyomühendislik
				006.0788.002.003	Kimya-Biyoloji Mühendisliği		
				006.0788.003.001	Endüstri Mühendisliği	006.0788.003	Endüstri Mühendisliği
				006.0788.003.004	Endüstri ve Sistem Mühendisliği		
				006.0788.004.001	İşletme Mühendisliği	006.0788.004	İşletme Mühendisliği
				006.0788.007.001	Tıp Mühendisliği	006.0788.007	Tıp Mühendisliği
				006.0788.008.001	Ulaştırma Mühendisliği	006.0788.008	Ulaştırma Mühendisliği

4. 0788 nolu ayrıntılı alanda yer alan Ulaştırma Mühendisliği Lisans Programı Karabük ve Yalova Üniversitelerinde bulunmaktadır. Bu programların müfredatları incelenmiştir. Ayrıca Ulaştırma, İnşaat Mühendisliği'nin alt disiplinlerinden biridir. Bu sebeple, Ulaştırma Mühendisliği lisans programı olmaktan çıkarılmalıdır.

### **TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu**

## İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanan

# Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelik Taslağı Hakkında Görüş ve Değerlendirmesi

### Taslak Maddesi

#### Madde 4

d) Şantiye şefi: Konusuna ve niteliğine göre yapım işlerini yapı müteahhidi adına yöneterek uygulayan, mühendis, mimar veya bunlara ilişkin teknik öğretmen veya tekniker diplomasına sahip teknik personeli,

### Görüş ve Değerlendirme

Aldıkları eğitim itibariyle bu hizmeti vermeye haiz olmadıklarından teknik öğretmen ve teknikerlere şantiye şefliği yapma yetkisi verilmemeli, sadece mühendis ve mimarlar tarafından üstlenilmelidir.

### Teklif

#### Madde 4

d) Şantiye şefi: Konusuna ve niteliğine göre yapım işlerini yapı müteahhidi adına yöneterek uygulayan, ilgili meslek odasına kayıtlı, ilgili meslek odasından şantiye şefliği yapabileceğine dair sicil durum belgesi almış mühendis veya mimarı,

### Taslak Maddesi

#### Madde 5

(2) Tek parselde bir bodrum katı dışında en çok iki katlı ve toplam yapı inşaat alanı 500 metrekareyi geçmeyen yapılarda; yapı müteahhitliği ile ilgili olarak mevzuatta öngörülen bütün sorumluluklar yapı sahibince üstlenmek ve geçici olarak yetki belgesi numarası alınması kaydıyla şantiye şefi bulunması şartı aranmaz.

### Görüş ve Değerlendirme

Tüm yapılar için mühendis ve mimar şantiye şefi hizmeti alınması zorunlu olmalıdır. Yapılarda teknik uygunluk ve güvenlik en ön plandaki hususlardır. Yapı müteahhitliği ile ilgili olarak mevzuatta öngörülen bütün sorumlulukların yapı sahibince üstlenilmesi konusu ayrı, şantiye şefince sağlanacak teknik hizmetin gerekliliği ayrıdır. Yapı müteahhitliği ile ilgili olarak mevzuatta öngörülen bütün sorumlulukların yapı sahibince üstlenilmesi halinde kendilerine bazı kolaylıklar sağlanacağı ilgili yönetmelik taslağında ayrıca mevcuttur. Bu nedenle ilgili maddenin iptali gerektiği kanaatindeyiz.

### Teklif

#### Madde 5

(2) Fıkra taslaktan çıkarılmıştır.

### Taslak Maddesi

#### Madde 6

(2) Şantiye şefinin, yapım işinin gerektirdiği ve imalatın niteliğine uygun mimar, inşaat mühendisi, makine mühendisi, elektrik mühendisi, elektrik-elektronik mühendisi veya bunlara ilişkin teknik öğretmen veya tekniker olması şarttır.

#### Görüş ve Değerlendirme

Aldıkları eğitim itibarıyla bu hizmeti vermeye haiz olmadıklarından teknik öğretmen ve teknikerlere şantiye şefliği yapma yetkisi verilmemeli, sadece mühendis ve mimarlar tarafından üstlenilmelidir.

#### Teklif

#### Madde 6

(2) Şantiye şefinin, yapım işinin gerektirdiği ve imalatın niteliğine uygun mimar, inşaat mühendisi, makine mühendisi, elektrik mühendisi veya elektrik-elektronik mühendisi olması şarttır.

### Taslak Maddesi

#### Madde 6

(4) Şantiye şefi, görev yaptığı ilin sınırları dışında başka bir ilde görev üstlenemez ve bu Yönetmelikte belirtilen toplam yapı inşaat alanı sınırları aşılmamak kaydıyla aynı anda en fazla beş ayrı yapım işinin şantiye şefliğini üstlenebilir.

#### Görüş ve Değerlendirme

Mevcut uygulamada şantiye şefinin beş ayrı yapım işinde ve her birinde tam zamanlı sigortalı olarak çalışıyor görünmesi, bir şantiyede görev başında iken bulunamadığı diğer dört şantiyenin iş sağlığı ve güvenliğinin sorumluluğunu mevzuata uygun yerine getirmesi mümkün olmaması, bu uygulamanın imzacılığa yol açması nedeniyle ölümlü iş kazalarının artarak devam ettiği değerlendirilmekte, şantiye şefinin bir yapım işinde tam zamanlı olarak görev yapması önerilmektedir.

#### Teklif

#### Madde 6

(4) Şantiye şefi, görev yaptığı ilin sınırları dışında başka bir ilde görev üstlenemez ve bu Yönetmelikte belirtilen toplam yapı inşaat alanı sınırları aşılmamak kaydıyla aynı anda en fazla bir yapım işinin şantiye şefliğini üstlenebilir.

### Taslak Maddesi

#### Madde 6

(5) Mimar veya mühendis unvanlı şantiye şeflerinin aynı anda üstlenebileceği işlerin yapı inşaat alanı toplamı 30.000 metrekareyi geçemez. Yapım işinin tek ruhsata bağlı veya toplu yapı niteliğinde olması halinde ise bu değer 150.000 metrekareyi geçemez. Ancak şantiye şefi tarafından belirtilen büyüklükte bir yapım işinde görev üstlenilmesi durumunda aynı anda başka bir yapım işinin şantiye şefliği üstlenilemez. Şantiye şeflerinin aynı anda üstlenebilecekleri işlerin sayı ve alan sınırları hesaplanırken, yapı kullanma izin belgesi düzenlenmemiş olanlar hesaba dahil edilir.

#### Görüş ve Değerlendirme

Bu ifade de belirtilen; 150.000 metrekare ifadesi tek ruhsata bağlı olma şartı olmasına rağmen, bir şantiye şefi için oldukça fazladır. Mimar veya mühendis unvanlı şantiye şeflerinin aynı anda üstlenebileceği işlerin yapı inşaat alanı toplamı 30.000 metrekareyi geçemez.

Ancak tek ruhsata bağlı veya toplu yapı niteliğinde olması durumunda bu değer 90.000 met-

rekareyi geçmemesi, ayrıca şantiye şefliği üstlenecek mimar ve mühendisin en az 5 yıllık mesleki deneyim sahip olması gerektiği değerlendirilmektedir.

#### Teklif

##### Madde 6

5) Mimar veya mühendis unvanlı şantiye şeflerinin aynı anda üstlenebileceği işlerin yapı inşaat alanı toplamı 30.000 metrekareyi geçemez. Yapım işinin tek ruhsata bağlı veya toplu yapı niteliğinde olması halinde ise bu değer 90.000 metrekareyi geçemez.

Ancak en az 5 yıl mesleki deneyime sahip olan mühendis ve mimar tarafından belirtilen büyüklükte bir yapım işinin şantiye şefliği üstlenilir.

#### Taslak Maddesi

##### Madde 6

(7) Spor tesisleri, sinema, tiyatro, konser salonu, kongre merkezi, müze, eğitim kurumu, yurt, sağlık tesisi, haberleşme ve ulaşım tesisleri, itfaiye, karakol, kışla, cezaevi, enerji üretim ve dağıtım tesisleri, kuleler, hangar yapıları ile Bakanlıkça belirlenen mimarlık hizmetlerine esas yapı sınıflarından dokuzuncu fıkrada sayılanların dışındaki yapılarda ve kamu kurum ve kuruluşlarınınca yapılan veya yaptırılan yapılarda, binanın kullanım amacına uygun olarak mimar veya mühendis unvanlı şantiye şefi bulundurulması zorunludur.

#### Görüş ve Değerlendirme

Şantiye şefinin yapım işinin konusu, niteliği, büyüklüğü, imalatın ihtisas gerektirdiği tespit edilmesi, mevcut uygulamada ilgili idarelerce sağlıklı olarak belirlenememekte, birçok yapım işine şantiye şefliği mühendislik hizmeti verilememektedir. Bu nedenle bu fıkrada sayılan ve taşıyıcı sistemi önem arz eden yapım işlerinde inşaat mühendisi unvanlı şantiye şefinin bulundurulmasının görevlendirilmesinin zorunlu olması değerlendirilmektedir.

#### Teklif

##### Madde 6

(7) Spor tesisleri, sinema, tiyatro, konser salonu, kongre merkezi, müze, eğitim kurumu, yurt, sağlık tesisi, haberleşme ve ulaşım tesisleri, itfaiye, karakol, kışla, cezaevi, enerji üretim ve dağıtım tesisleri, kuleler, hangar yapıları ile Bakanlıkça belirlenen mimarlık hizmetlerine esas yapı sınıflarından dokuzuncu fıkrada sayılanların dışındaki yapılarda ve kamu kurum ve kuruluşlarınınca yapılan veya yaptırılan yapılarda, inşaat mühendisi unvanlı şantiye şefi bulundurulması zorunludur. Ancak, imalatın inşaat mühendisi dışında özel ihtisas gerektirdiği durumlarda; mimar, makine ve elektrik, elektrik-elektronik mühendisi şantiye şefi görevlendirilir.

#### Taslak Maddesi

##### Madde 6

(8) Palplanş, kazık, zemin ankraji, deprem yalıtımı ve benzeri. temel sistemleri ve iksa yapıları ile kazı işlerinde, jet-grout, zemin sıkıştırma ve benzeri. zemin iyileştirme işlerinde, yıkım işlerinde, kayadan oyma depo işlerinde, ayaklı su depoları işlerinde münhasıran inşaat mühendisi unvanlı şantiye şefi bulundurulması zorunludur.

#### Görüş ve Değerlendirme

6303 sayılı Kanununun 8 inci maddesinin 2 nci fıkrasının (b) bendinde "b) Yıkım ruhsatı; yapı maliklerinden biri veya birkaçının veya bunların vekillerinin müracaatı üzerine, yıkılacak yapının tahliye edildiğine ve elektrik, su ve doğalgaz hizmetlerinin kapatıldığına dair ilgili kurum ve kuruluşlardan alınmış belgelerin sunulmasına ve yıkım sorumlusu olarak statik fenni mesulün belirlenmesine istinaden, maliklerin muvafakati aranmaksızın altı iş günü içerisinde düzenlenir." Hükmü gereğince yıkım işlerinde hem "inşaat mühendisi şantiye şefi" hem de

“yıkım sorumlusu olarak statik fenni mesul İnşaat Mühendisi”nin görev almasının zorunluluğu burada da belirtilmesi gerektiği düşünülmektedir.

#### Teklif

##### Madde 6

(8) Palplanş, kazık, zemin ankrajı, deprem yalıtımı ve benzeri. temel sistemleri ve iksa yapıları ile kazı işlerinde, jet-grout, zemin sıkıştırma ve benzeri. zemin iyileştirme işlerinde, yıkım işlerinde, kayadan oyma depo işlerinde, ayaklı su depoları işlerinde münhasıran inşaat mühendisi unvanlı şantiye şefi ve “yıkım sorumlusu statik fenni mesul İnşaat Mühendisi” bulundurulması zorunludur.

#### Taslak Maddesi

##### Madde 6

(9) Yedinci ve sekizinci fıkralardaki yapılar hariç olmak üzere, Bakanlıkça belirlenen mimarlık hizmetlerine esas yapı sınıflarından birinci, ikinci ve üçüncü sınıf yapılar ve bodrumları ile birlikte toplam beş katı ve yapı inşaat alanı 2.000 metrekareyi geçmeyen yapılarda teknik öğretmenler, 1.500 metrekareyi geçmeyen yapılarda ise teknikerler meslek alanlarına uygun olarak şantiye şefliğini üstlenebilir.

#### Görüş ve Değerlendirme

Aldıkları eğitim itibariyle bu hizmeti vermeye haiz olmadıklarından teknik öğretmen ve teknikerlere şantiye şefliği yapma yetkisi verilmemelidir. Bu nedenle ilgili maddenin iptali gerektiği kanaatindeyiz.

#### Teklif

9) Madde taslaktan çıkarılmıştır.

#### Taslak Maddesi

##### Madde 7

(4) Şantiye şefi görev aldığı yapım işinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması için gerekli her türlü önlemin alınması yetkisine sahiptir. Bu yetkinin yapı müteahhidi tarafından kullanılmaması halinde şantiye şefi sorumlu tutulamaz.

#### Görüş ve Değerlendirme

İş güvenliği, yapı inşasında görev alan her tarafın kendi mevzuatı çerçevesinde sorumlu olması gereken bir iştir. Tabi ki müteahhitin çalışanı olan şantiye şefinin de sınırsız sorumluluğu olmayacağı açıktır. Şantiye şefinin bu yetkisinin işvereni olan yapı müteahhidi tarafından kullanılarak kullanılmadığının tespiti uygulamada mümkün olmamaktadır. Şantiye şefinin bu konuda doğrudan bildirim yapması tanımlanmalıdır, e-şantiye şefi sistemi, yapı müteahhidi, yapı denetim kuruluşu, ilgili idare gibi. Bu nedenle taslağın ilgili maddesi uygun şekilde değiştirilmelidir.

#### Teklif

##### Madde 7

(4) Şantiye şefi görev aldığı yapım işinde iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması için gerekli her türlü önlemin alınması yetkisine sahiptir. Şantiye şefinin, iş sağlığı ve güvenliğinin sağlanması için alınması gerekli önlemleri yazılı olarak e-şantiye şefi sistemine girmesi zorunludur. E-şantiye şefi sistemine girilen tespitler yapı müteahhidi, yapı denetim kuruluşu ve ilgili idareye bildirilmiş sayılır. Bu yetkinin yapı müteahhidi tarafından kullanılmaması halinde şantiye şefi sorumlu tutulamaz.

### Taslak Maddesi

#### Madde 8

(3) Mimar ve mühendis şantiye şeflerinden ilgili idaresince, yapı ruhsatı düzenleme aşamasında, süreli veya süresiz olarak meslekî faaliyet haklarının kısıtlı olmadığına dair Sicil Durumu Taahhütnamesi (Ek-2) istenir.

### Görüş ve Değerlendirme

Sicil durum taahhütnamesi uygulaması, sahte ve imzacı mühendislerde ciddi artış yaratmıştır. Şantiye şefinin beyanda bulunan kişi olup olmadığı bilinmemekte takibi de mümkün olamamaktadır. Ayrıca;

“Bu yönetmeliğin 6. Maddesindeki “Aşağıdaki kişiler şantiye şefliği görevini üstlenemez:

a) Mahkeme veya üyesi olduğu meslek odası tarafından süreli veya süresiz olarak mesleki faaliyette bulunmaktan yasaklananlar yasaklılık süresince.”

Hükmü dikkate alındığında yapı güvenliğini tehlikeye atan bu uygulamanın kaldırılarak, mühendis ve mimar şantiye şefinden ilgili idaresince, yapı ruhsatı düzenleme aşamasında ilgili meslek odasından o işe özgü sicil durum belgesi istenilmesinin uygun olacağı değerlendirilmektedir.

### Teklif

#### Madde 8

(3) Mimar ve mühendis şantiye şeflerinden ilgili idaresince, yapı ruhsatı düzenleme aşamasında, süreli veya süresiz olarak meslekî faaliyet haklarının kısıtlı olmadığına dair ilgili meslek odasından Sicil Durumu Belgesi istenir.

### Taslak Maddesi

#### Madde 8

(5) Mimar ve mühendis şantiye şeflerinin yaptıkları işlere ilişkin bilgileri ilgili meslek odasına bildirir. Bunların imar mevzuatına aykırı fiillerinden dolayı verilen cezalarını ve haklarındaki kesinleşmiş mahkeme kararlarını, kendi kayıtlarına işlenmek ve ilgili mevzuata göre cezaî işlem yapılmak üzere, ilgili meslek odasına ve e-Şantiye Şefi sistemine işlenmek üzere Müdürlüğe altı gün içinde bildirir.

### Görüş ve Değerlendirme

E-şantiye Şefi sistemine işlenen bilgilerin şantiye şeflerinin kayıtlarına işlenmek ve ilgili mevzuata göre cezaî işlem yapılmak üzere ilgili meslek odasının e-Şantiye Şefi sistemine erişimini sağlanmasının gerektiği değerlendirilmektedir.

### Teklif

#### Madde 8

(5) Mimar ve mühendis şantiye şeflerinin imar mevzuatına aykırı fiillerinden dolayı verilen cezalarını ve haklarındaki kesinleşmiş mahkeme kararlarını, e-Şantiye Şefi sistemine işlenmek üzere Müdürlüğe altı gün içinde bildirir. E-şantiye Şefi sistemine işlenen bilgilerin şantiye şeflerinin kayıtlarına işlenmek ve ilgili mevzuata göre cezaî işlem yapılmak üzere ilgili meslek odasının e-Şantiye Şefi sistemine erişimini sağlar.

**İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanan**

## **Yapı Müteahhitlerinin Sınıflandırılması ve Kayıtlarının Tutulması Hakkında Yönetmelik Taslağı Hakkında Görüş**

### Taslak Maddesi

#### Madde 5

(2) Tek parselde bir bodrum katı dışında, en çok iki katlı ve toplam yapı inşaat alanı 500 metrekareyi geçmeyen yapılarda; yapı müteahhitliğine ilişkin bütün sorumlulukları üstlenmek şartıyla parsel maliki kendi yapısını inşa edebilir. Bu durumdaki yapılar için ayrıca yapı müteahhidi aranmaz. Sadece o yapım işinde kullanılmak ve beş yıl içinde bir defaya ve tek bir yapıya mahsus olmak üzere, yapı sahibine geçici yetki belgesi numarası verilir. Yapı sahibinin aynı zamanda yapı müteahhitliğini üstlendiği durumlarda sözleşme şartı aranmaz.

### Görüş ve Değerlendirme

Yapılarda teknik uygunluk ve güvenlik en ön plandaki hususlar olduğundan ve bahse konu hususların belirli seviyede dahi olsa yerine getirilmesinde müteahhit ehil fen adamı sayıldığından, parsel maliki lehine müteahhit ihtiyacını ortadan kaldıran düzenlemelerin azami ölçüde kısıtlı tutulması gerektiği kanaatindeyiz. Bu nedenle ilgili maddede belirtilen yapı inşaat alanının 250 metrekare ile sınırlandırılmasına ilişkin teklifimiz yandadır.

### Teklif

Tek parselde bir bodrum katı dışında, en çok iki katlı ve toplam yapı inşaat alanı 250 metrekareyi geçmeyen yapılarda; yapı müteahhitliğine ilişkin bütün sorumlulukları üstlenmek şartıyla parsel maliki kendi yapısını inşa edebilir.

### Taslak Maddesi

#### Madde 9

(2) Müdürlük, birisi başkan olmak üzere, en az 3 (üç) asil ve tek sayıda kişiden oluşan bir veya daha fazla sayıdaki yetki belgesi komisyonunu, yedek üyeler de dâhil olmak üzere görevlendirir.

### Görüş ve Değerlendirme

İl Müteahhitlik Yetki Belgesi Komisyonu için en az 3 (üç) üye sayısının yetersiz olduğu kanaatindeyiz.

### Teklif

(2) Müdürlük, birisi başkan olmak üzere, en az 5 (beş) asil ve tek sayıda kişiden oluşan bir veya daha fazla sayıdaki yetki belgesi komisyonunu, yedek üyeler de dâhil olmak üzere görevlendirir.

Taslak Maddesi

Madde 9

(3) Komisyon üyelerinin en az biri mimar veya mühendis unvanlı teknik personel, birisi de muhasebe veya malî işlerden sorumlu personel arasından seçilir.

Görüş ve Değerlendirme

Komisyon üyeleri arasında Odadan ve üniversiteden de temsilci olması gerektiği kanaatindeyiz

Teklif

(3) Komisyon üyelerinin en az biri mimar veya mühendis unvanlı teknik personel, birisi ilgili meslek odasından bildirilmiş üyeler arasından, birisi yükseköğretim kurumlarından ilgili meslek alanlarında, en az doçentlik kadrosuna atanmış öğretim üyeleri arasından, birisi de muhasebe veya malî işlerden sorumlu personel arasından seçilir.

Taslak Maddesi

Madde 14 (3)

Görüş ve Değerlendirme

(d) bendi eklenmesi gerektiği kanaatindeyiz.

Teklif

d) % 51 veya daha fazla hissesi mimar veya mühendis ortağa ait olan tüzel kişiler ve mimar veya mühendis gerçek kişiler için bu limitler 2 katına çıkarılır.

Taslak Maddesi

Madde 19

(1) Geçici belge grubu hariç, belge grubunun geçerlik süresi 3 yıldır. Geçerlik süresi dolan belge grubunun yenilenmesi sırasında, yetki belgesi grubunun oluşturulmasına esas güncelliğini yitiren tüm belgeler istenir.

Görüş ve Değerlendirme

İlgili kısımların yandaki şekilde değiştirilmesi gerektiği kanaatindeyiz.

Teklif

(1) Geçici belge grubu hariç, belge grubunun geçerlik süresi 5 yıldır. Geçerlik süresi dolan belge grubunun yenilenmesi sırasında, yetki belgesi grubunun oluşturulmasına esas güncelliğini yitiren tüm belgeler istenir.

## İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanan

# Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği'ne Dair Görüş

### İlgili Yönetmelik Maddesi

Madde 4-

(1)-vvvv-4) Millet Bahçeleri

### Görüş

Nitelikli planlama ile mühendislik ve mimarlık uygulamaları yoluyla insanın kent için değil, kentin insan için var olması gerektiği anlayışı ile biçimlenmesi gereken kentlerimizde; halkın doğa ile buluşması ve olası afet anında toplanma yeri olarak amaçlanmış olan millet bahçelerinin yer seçiminde alt yapı, enerji nakil hatları dikkate alınmalı ve tarihsel miras ile doğal çevre zarar görmeyecek şekilde planlama yapılmalıdır.

### İlgili Yönetmelik Maddesi

Madde 7-

(12) Tevhit ve İfraz

### Görüş

Kot farkı bulunan imar parsellerinde yapılan kademeli yapılarda yapı uyumsuzlukları oluşmasına özen gösterilmeli, yapılacak istinat duvarları da kademeli olarak yapılmalı ve bu istinat duvarlarının da ruhsatlandırılmasına gerekli hassasiyet gösterilmelidir.

### İlgili Yönetmelik Maddesi

Madde 56-

(3) Kamu Alanlarında Yapılacak Yapılarda Ruhsat

### Görüş

Kamu alanlarında yapılacak yapılarda inşaatın yapımına ve denetimine ilişkin her türlü fenni mesuliyet kamu kurum ve kuruluşlarının mimar ve mühendislerince üstlenilirken buna ek olarak denetime ilişkin hizmet alımı yolu ile kamu kurum ve kuruluşu adına danışmanlık hizmeti alınan firmanın mimar ve mühendislerinin; yapının imar mevzuatına, imar planına ve ruhsat eklerine uygun inşa edilmesinden sorumluluğu kabul ettiğine dair noter onaylı taahhütnameyi sunma koşulu ile de yapılabilir. Bu değişiklik ile yapı ruhsatlarında yapı denetçisi olan mühendis ve mimarlar ile yapı denetim şirketi yetkilisinin ıslak imzalarının yer aldığı kısımlar tekrar yapı ruhsatlarında yer almalı ayrıca mühendis ve mimarlar imar ve yapı ruhsatlarından dışlanmamalıdır. Yapılan bu değişiklik neticesinde hizmet alımı yoluyla kamu kurum ve kuruluşu adına danışmanlık hizmeti alınan firmanın yapı denetim elemanı olan mühendis ve mimarlarının noter onaylı taahhütname dışında oda kayıt belgesi sunması ve yapı ruhsatlarında ıslak imzalarının yer alması gerektiği düşünülmektedir.

### İlgili Yönetmelik Maddesi

Madde 57-

(28) Yapı Projeleri

#### Görüş

Türkiye Bina Deprem Yönetmeliğinin eki olan 18 Mart 2018 tarihli 'Deprem Etkisi Altında Binaların Tasarımı İçin Esaslar' ın 1.3'üncü maddesine göre; özel uzmanlık gerektiren konularda projenin başlangıcından tamamlanmasına kadar ilgili tüm tasarım aşamalarında görev yapacak şekilde, ilgili alanda teorik ve mesleki bilgi ve deneyim sahibi inşaat mühendislerinden 'tasarım gözetimi ve kontrolü' hizmeti alınmak zorundadır. Bu kapsamda yer alan yapı projelerinde deprem tehlikesi analizleri, özel zemin davranışı analizleri, yalıtımlı bina taşıyıcı sistemlerinin deprem analizleri, yapı-zemin etkileşimi hesapları detaylı şekilde hazırlanmalı ve ruhsat vermeye yetkili kurumlar tarafından yeterli seviyede incelenmelidir.

**İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanan**

## **Coğrafi Bilgi Sistemleri ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Hakkında Kanun Teklifi'ne Dair Görüş**

### İlgili Madde

Madde 5: 6/1/1982 tarihli ve 2577 sayılı İdari Yargılama Usulü Kanununun 20/A maddesinin birinci fıkrasına aşağıdaki bent eklenmiştir.

“g) İmar planları ile imar planlarına göre yapılan arazi ve arsa düzenleme işlemleri.

### Görüş

İmar davalarının çok uzun sürdüğü ve genellikle sonuçsuz kaldığı bilinmektedir. Ancak hâlihazırda çıkan yürütmeyi durdurma kararlarının dahi uygulanmadan sürecin devam ettiği düşünüldüğünde davaların oldubittiye getirileceğinden endişe edilmektedir.

### İlgili Madde

Madde 11: 3194 sayılı Kanunun yirmi sekizinci maddesinin ikinci fıkrasına birinci cümleden sonra gelmek üzere aşağıdaki cümle eklenmiştir.

“Deprem afeti riskine karşı ileri tasarım yöntemleri ve teknolojileri gerektiren binaların projeleri, bu alanda Bakanlık tarafından çıkarılan yönetmelik çerçevesinde yeterli uzmanlığı haiz mühendislerin gözetiminde yapılır.”

### Görüş

Proje müellifliği için yetkinlik aranması olumlu olsa da bu konunun muhatabı bakanlık değil meslek bilgisi, deneyimi, birikimi ve etik anlayışıyla belirli bir olgunluk düzeyine erişmiş olan Odalar olmalıdır.

### İlgili Madde

Madde 13: 3194 sayılı Kanunun kırk ikinci maddesinin ikinci fıkrasının birinci cümlesi aşağıdaki şekilde değiştirilmiştir.

“Aykırılığa konu alanın arsa payına isabet eden arsa alanı ile emlak vergisine esas arsa ve arazi asgari metrekare birim değerinin çarpımı ile bulunan bedel kadar idari para cezası ayrıca ilave edilir.”

### Görüş

Aykırı imalatlara para cezasını düzenleyen 42. Maddenin mevcut halinde bedel, aykırılığın cinsine göre hesaplanıyordu. Artık para cezasının hesaplanmasında arsa değeri de baz alınacak. Maslakta kazanılan 10 metrekare yer ile Bağcılarda kazanılan 10 metrekare yerden elde edilen rantta 100 kat fark vardır. Devlet bu farktan dolayı ilave ceza tanımlamış.

### İlgili Madde

Madde 17: 3194 sayılı Kanuna aşağıdaki geçici madde eklenmiştir.

“GEÇİCİ MADDE 21- Bu Kanunun geçici 16ncı maddesi kapsamında Yapı Kayıt Belgesi alınan yapılarda, ilave inşaat alanı ihdas edilmemek şartıyla, 23/6/1965 tarihli ve 634 sayılı Kat Mülkiyeti Kanununa göre güçlendirme kararı alınarak güçlendirme yapılabilir. Bu yapılarda güçlendirme için ruhsat, bu Kanunda ve ilgili diğer mevzuatta öngörülen şartlara ve kısıtlamalara tabi olmaksızın, güçlendirme projesine istinaden verilir. Yapı Kayıt Belgesi alınan yapının Hazineye veya belediyeye ait taşınmazlar üzerinde olması durumunda; taşınmaz satın alınmış olmadıkça güçlendirme yapılamaz. Yapı Kayıt Belgesi alınan yapının üçüncü kişilere ait taşınmazlara tecavüzlü olması durumunda güçlendirme için taşınmazına tecavüzlü üçüncü şahısların muvafakati aranır. Bu madde kapsamında yapılacak güçlendirme iş ve işlemleri 4708 sayılı Kanun kapsamında yapı denetim kuruluşlarının denetimine tabidir.

Bu madde hükümleri 21/7/1983 tarihli ve 2863 sayılı Kültür ve Tabiat Varlıklarını Koruma Kanunu kapsamındaki yapılar hakkında uygulanmaz.”

### Görüş

İmar Barışı kanunu çıkarılırken bunun müstesna hak oluşturmayacağı ve yapının kentsel dönüşüme girene kadar geçerli olduğu belirtilmişti. Ancak her türlü kanun ve nizamdan bağımsız bu yapılara güçlendirme hakkı verildiğinde yapıların ekonomik ömürleri ve kullanım süreleri yenilenmektedir. Bu kanun çıktıktan sonra ne yapılırsa yapılsın hepsi kadük kalacak ve kanunsuz ve aykırı yapılaşmanın önü alınamayacaktır.

Mevzuat belirli bir risk sırası ile tüm binaların deprem güvenliğinin belirlenmesini zorunlu hale getirilmeli, deprem dayanımı yetersiz çıkan binalar ya yenilenmeli ya da imar mevzuatına uygun olarak güçlendirilmelidir. Yapı Kayıt Belgesi olduğu halde riskli olduğu tespit edilen yapıların söz konusu belgeleri iptal edilerek aynı işlemler uygulanmalıdır.

### İlgili Madde

Madde 22: 29/6/2001 tarihli ve 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanunun 5 inci maddesinin beşinci fıkrasında yer alan “%75” ibaresi “%30’u geçmemek üzere” şeklinde değiştirilmiş ve fıkra aşağıdaki cümle eklenmiştir.

“Bu indirim oranlarına ilişkin usul ve esaslar Ticaret Bakanlığı ile Sanayi ve Teknoloji Bakanlığının görüşü alınarak Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca belirlenir.”

### Görüş

Her ne kadar %75’den %30’a inmesi olumlu bir adım gibi görünse de devletin yapı denetim hizmet bedelinden belli bir kesime %30’da olsa zorunlu indirim tanımlaması yanlıştır.

### İlgili Madde

Madde 23: 4708 sayılı Kanunun 8 inci maddesinin ...

“g) Aşağıda belirtilen;

1) İkinci maddenin dördüncü fıkrasının (a) bendinde belirtilen görevlerin yerine getirilmediğinin tespiti hâlinde, bu hataların yapının ruhsat eki onaylı statik projesinin ve hesaplarının, zemin etüt raporuna veya standartlara veya ilgili mevzuata aykırı olması,

2) İkinci maddenin dördüncü fıkrasının (c) ve (g) bentlerinde belirtilen görevlerin yerine getirilmediğinin tespiti hâlinde, bu hataların yapım aşamasında yapının ruhsat eki onaylı statik projesine aykırı olması,

3) Üçüncü maddenin beşinci fıkrasının birinci cümlesi hükmüne aykırı hareket edilmesi, hâllerinde, cezayı gerektiren fiil ve hâlin, yetkililer tarafından yapılan inceleme ve denetimlerle tespit edilip öğretilmesinden itibaren İl Yapı Denetim Komisyonunun teklifi üzerine Bakanlıkça bir yıl yeni iş almaktan men cezası verilir.”

### Görüş

Mevcut kanunda Yeni İş Almaktan Men Cezası, tespitın “taşıyıcı sistemi etkilemesi” halinde veriliyordu. Birçok firma bu karara tespitın taşıyıcı sistemi etkilediğine dair somut delil bulunmaması nedeniyle dava açıyor ve kazanıyordu. Bu değişiklik ile tespitın “taşıyıcı sistemi etkilemesi” yerine “statik projesine aykırı olması” tanımlanmış. Halihazırda uygulama böyle yapılmaktadır. Bu düzenleme ile Kanun işleyişe uydurulmuş. Ancak bu tanımla Bakanlık kolayca kaçmış. Çoğu il komisyonunda inşaat mühendisi dahi yok. İl komisyon kararlarını bakanlık sorgusuz sualsiz uyguluyor. İl komisyonlarında Odamız temsilcisi olmalı ve tespitın türüne göre bir cezalandırma sistemi getirilmelidir.

### İlgili Madde

Madde 23: 4708 sayılı Kanununun 8 inci maddesinin ...

“Yapı denetim kuruluşlarına üç ayrı teknik inceleme raporu kapsamında üç adet idari müeyyide uygulanmasına sebebiyet vererek kayıtları tutulan denetçi mimar ve denetçi mühendisler ile diğer teknik personel. Merkez Yapı Denetim Komisyonunun kararı ve Bakanlığın onayı ile üç yıl süre ile herhangi bir yapı denetim veya laboratuvar kuruluşunda teknik bir görev alamaz ve başka bir yapı denetim veya laboratuvar kuruluşunun ortağı olamaz.” “Bakanlıkça, yapı denetim izin belgesi geçici olarak geri alınan yapı denetim kuruluşunun, verilen süre içerisinde eksikliklerini tamamlamaması halinde izin belgesi iptal edilerek faaliyetine son verilir ve birinci fıkranın (h) bendindeki durumlar hariç teminatı iade edilir.”

### Görüş

Mevcut kanunda 3 kere İdari Para Cezası alınmasına sebep olan denetim elemanları hakkında işlem yapılırken 3 kere Yeni İş Almaktan Men Cezası alınmasına sebep olan denetçi hakkında işlem tanımlanmamıştı. Yine yapılan uygulamanın kanuna işlendiği bir düzenleme. Bu durum düzeltilmiş. Ancak İdari Para Cezası ile Yeni İş Almaktan Men Cezası için denetçi yönünden tanımlanan cezanın aynı olması orantısız olmuş. Pencere kanatları 3 yerine 2 yapıldı diye hatta daha basit nedenler yüzünden dahi İdari Para Cezası verilebiliyor.

### İlgili Madde

Madde 24: 4708 sayılı Kanunun dokuzuncu maddesinin birinci fıkrasına “davranışla” ibaresinden sonra gelmek üzere “yeni iş almaktan men cezası uygulanmasını gerektiren fiiller nedeniyle” ibaresi ve “yapı müteahhidi,” ibaresinden sonra gelmek üzere “şantiye şefi,” ibaresi eklenmiştir.

### Görüş

Mevcut Kanunda “şantiye şefi” 9. Maddeye (ceza hükümleri) tabii değildi. Bu açıdan bir eksiklik tamamlanmış oldu. Ancak şantiye şefinin aynı anda beş ayrı yapım işinin şantiye şefliğini yapma maddesi kaldırılmalı, şantiye şefi sadece bir yapım işinde görev almalı ve şantiye şefliği hizmetinin yapının niteliğine göre belirlenecek mühendis ve mimarlardan alınması zorunlu olmalıdır.



# Basında İMO







# KAS'IMIZI YARDILAR



**FIRSATÇILAR HEYELAN BÖLGESİNDE İNŞAAT ÜSTÜNE İNŞAAT YAPIYOR**

Türkiye'nin en önemli turizm beldelerinden biri olan Antalya'nın Kaçaklıca'da imar bansı fırsatçıların alnına uğradı.

**KAKAKLAR YIKILACAK**  
Kas'ın Kalkan, İstaitar ve Üzümlü mahallelerinde 200 civarında yılının insani deşim ediyor. Özellikle İstaitar ve Üzümlü de sayıları 800'e yaklaşan inşaatlar, Heşelan, villa, kurumsal villa, balayı villalar, şoganturya pazarlar, Akcaak Kın Beldesi Başkanları Halil Koçer, kaçak inşaatların peşinde olduklarını söyledi.

**HEYELAN BÖLGESİ**  
Başkan Koçer, "Heyelan bölgesi olmasına rağmen 1 Ocak 2018 öncesi yapılmış imar borsından yararlanacak ama 1 Ocak'tan sonra yapılacak yıkım çağrısı" dedi. İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe ise "Kas'ın her tarafında villalar, apartmanlar, kulübeler yapılıyor. Heyelan bölgesine hiç yapılmamalı" diye konuştu. » 12

Yapılaşma bülce ay önce bülce bülce yapılan inşaatlar, yıkılmaya başlıyor.

# Büyük yıkımın 19'ncu yılında buluşuyorlar

İnşaat Mühendisleri Odası Genel Başkanı Cemal Gökçe ve birçok şehrin İnşaat Mühendisleri Odası başkanı depremin 19. yıl dönümü nedeniyle Sakarya'ya geliyor.



İMO Genel Başkanı Gökçe, İstanbul, Kocaeli, Bursa, Çanakkale, Yalova ve Düzce başta olmak üzere birçok İnşaat Mühendisleri Odası başkanını da toplantıda buluşturdu. 17 Ağustos 1999 depreminin ardından yaşananlar dikkat çekti. Yapılaşma ve şehirler konusunda fikirlerin paylaşılması toplantının ardından Adapazarı Belediyesi önünde Deprem Duyarlılık sergisi açılacak. Simgenur BA-TİHAN

Düzenleyecek. Sakarya basını ve ulusal basın temsilcileri yapılacak olan toplantıda İnşaat Mühendisleri Odası başkanları da katılacak. Sakarya Şubesi Başkanı Hüsnü Gürpınar'ın ev sahipliğinde İnşaat Mühendisleri Odası temsilcileri bugün sabah 10.00'da BW Premier Oteli'de basın toplantısı

# SESSİZ KALMAYALIM

Olası İstanbul depremi konusunda uyanıklara bulunan İMO Başkanı Cemal Gökçe, İstanbul depreminin Marmara bölgesini büyük ölçüde etkileyeceğini belirterek, "Depremin yaratacağı afet bir değil 5 kat büyük olacak. Eğer sesimizi yükseltmezsek yaşanması beklenen deprem bizlere çok pahalıya mal olacaktır" dedi.



**15 İL ETİLENECEK SORGULAMALIYIZ**

■ Olası depremin etkilerinden haberdar Gökçe, "Nasıl 17 Ağustos depreminden İstanbul, Eskişehir, Zonguldak ve yaklaşık olarak 15 ilimiz etkileniyorsa İstanbul'da olması beklenen depremin de bu bölge yanından etkilenir. İstanbul depremi 7 ve üzeri büyüklükte bir deprem ortaya çıkaracaktır. Sessizlik çok yükseltmemiz lazım. Eğer sesimizi yükseltmezsek yaşanması beklenen deprem bizlere çok pahalıya mal olacaktır." dedi. » 12

# Depreme değil yalana hazırlıklı

AFAD Başkanı, İstanbul'da 2 bin 850 afet toplama alanı olduğunu iddia etti. İTMMOB'den Gökçe ile Akçelik, söz konusu alanlara AVM yapıldığını hatırlatarak, her boş arazinin, toplama alanı olmadığını söyledi

**DENİZ YERLİKAYA**

**A**FET ve Acil Durum Yönetimi (AFAD) Başkanı Mehmet Gülloğlu, İstanbul'daki deprem toplama alanlarına AVM'ler kurulmadığını iddia ederek, İstanbul'da 2 bin 850 afet toplama alanı bulunduğunu öne sürdü. Ülke genelindeki sayının 10 binin üzerinde olduğunu savunan Gülloğlu, söz konusu alanların «Devlet tarafından kontrol edilmediğini» ifade etti. Gülloğlu'nün sözleri ise Ankara'da daha önce afet toplama alanı olarak belirlenen 493 bölgeden 140'undan yükselen AVM, rezidans ve gökdelenleri getirdi. İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) Deprem ve Doğal Afet Komisyonu'nun 2016'da hazırladığı rapora göre ise, 470 deprem toplama alanından geride 271 kaldı.

İTMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Genel Başkanı Cemal Gökçe ile İstanbul İKŞ Sekreteri Cevahir Efe Akçelik, Gülloğlu'nün açıklamalarını BirGün'de değerlendirdi. Gökçe, her boş alanın deprem toplama alanı olmadığını ifade ederek, "Açıklanan yerler bunu karşılıyor" dedi. Gökçe, şunları söyledi: "Deprem alanı demek, depremi bekleyip ilgili yerleri boş bırakmak değildir. Bu yapıların altyapısının olması gerekir. Bu alanlar gökdelen ve AVM'lere dönüştürüldü."

İstanbul İKŞ Sekreteri Cevahir Efe Akçelik ise şunları söyledi: "AFAD'nin deprem toplama alanı olarak gösterdiği okut başçerelerin, parkların, boş arazilerin toplama alanı olarak belirlenmesinin herhangi bir önemi ve gerekliliği bulunmamaktadır. Kaldı ki AFAD'nin belirlediği toplama alanlarına bakımımız zaman afet sonrası alana ulaşımına garanti bile bulunuyor. Her boş alanın deprem toplama alanı olarak belirlenmesi bilimsel değil."

**Depreme Duyarlılık Sergisi**

İnşaat Mühendisleri Odası (İMO) Sakarya Şubesi 17 Ağustos 1999 Marmara Depremi'nin 19. yıl dönümü kapsamında Adapazarı Belediyesi önünde, "Depreme duyarlılık" sergisi açtı. Serginin açılışını İMO Genel Başkanı Cemal Gökçe, Büyükşehir Belediye Başkanı Zeki Toçoğlu, Adapazarı Belediye Başkanı Süleyman Dişli, İMO Sakarya Şube Başkanı Hüsnü Gürpınar ile diğer davetliler birlikte gerçekleştirdi. **Haber 9'da**



# Kuzey Anadolu Fayında 30 Yıl İçinde Deprem Bekleniyor

■ Depreme ilgili açıklamalarda bulunmak için Sakarya'ya gelen İnşaat Mühendisleri Odası (İMO) Genel Başkanı Cemal Gökçe yaptığı açıklamada, Bingöl'den başlayan Kuzey Anadolu Fay Hattında depremin yaşanacağını ifade ederek, "Bilim insanları yaklaşık olarak 30 yıl içerisinde yüzde 63 oranında bu bölgede bir deprem daha bekliyor" dedi. . » 4'te



# Yüksek kata asla izin yok

■ Adapazarı Belediye Meclisi'nin kat arttırımı kararının ardından Süleyman Dişli'yi tebrik eden Başkan Toçoğlu, "17 Ağustos şehitlerimize, yaralılarına ve yakınlara sözümüzdür. İnsanların hayatını riske atan, insanların hayatlarını kaybetmelerine neden olan hiçbir uygulamaya ve yüksek kata asla izin veremeyeceğiz" dedi. Toçoğlu, "Kısa süre önce Adapazarı Belediye Meclisi'nde kat arttırımı konusunda gündeme gelmişti. Adapazarı meclisi bu talebi reddederken Sakarya'daki şehitçilik anlayışına uygun bir tavır sergiledi. Bu konuda gerek Süleyman Dişli'ye gerekse meclis üyelerimize teşekkür ediyorum. Bu şehir hepimizdir. Bu şehre karşı sorumluluklarımız var" diye konuştu. »Haber 7'de

# KORUTAN AÇIKLAMA

İMO Genel Başkanı Gökçe, 1766 yılından bu yana kırılmamış olan fay nedeniyle olacak bir depremin Marmara Bölgesi'ni ve çevresini etkileyeceğini söyledi

**İMO'DAN TOPLANTI** **1999 DEPREMLERİ**

Toplantıda konuşan İMO Genel Başkanı Cemal Gökçe, "1999 depremleri büyük bir tehlikenin henüz yaşanmamış olduğunu ortaya koymuştur. Bu da 1766 yıl-



BİNA ÇÖKTÜ, FACIANIN EŞİĞİNİ

# Bina kaçaksa bugüne kadar neden göz yumuldu?

**B**oşluğu İnarbir Caddesi üzerinde bulunan bir temel açma çalışması sırasında tespit kayıtları yapıldı. Binada yapılmış tabii olarak edilmiş çevre geneli güvenlik önlemleri alındı. Bina bir süre sonra büküldü ve çöktü. Bir facianın eşiklerini düşürdü, İstanbul'daki kaçak yapılaşma ve altyapı sorunu bir kez daha ortaya çıktı. Okyanus'tan İstanbul'un ev sahibi yapıya açıklama binanın yamada yapılan inşaatın tehlike yarattığına yetkililere aktarıldı. İnançlı olarak, Büyükşehir Belediye Başkanı Mehmet Şahin'in Dörtüncü İmaratın rubrikasyonu, inşaat ve temelinde sorun olduğunu ifade etti. İnşaat Mühendisleri Odası Genel Başkanı Cemal Gökçe ise altyapı ve güvenlik önlemlerinin binanın yıkılmasına davetçiyi çıkarıyor dikkat çekti. **EV SAHİBİ: UYARDIK SÖYLEYDİK** DHA'nın haberine göre Binamın Sahibi Emin Ertürk, yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Yeni Taksim buraya kardeşi adına bir



plano, Rubrikasyonu, inşaat ve temelinde var" diye konuştu. **İÇE: GÜVENLİK EMLERİ ALINMAMIŞ** Yığılma binasının yıkılması üzerine yapılan açıklamalarda bulunan İnşaat Mühendisleri Odası Genel Başkanı Cemal Gökçe, "İnşaatlarda her zaman bir kontrol olmalıdır dikkat çekti. 'Hafifçe yapılmış bir yapıya inşaat yapılmış bir yapıya açıklama binanın yamada yapılan inşaatın tehlike yarattığına yetkililere aktarıldı. İnançlı olarak, Büyükşehir Belediye Başkanı Mehmet Şahin'in Dörtüncü İmaratın rubrikasyonu, inşaat ve temelinde sorun olduğunu ifade etti. İnşaat Mühendisleri Odası Genel Başkanı Cemal Gökçe ise altyapı ve güvenlik önlemlerinin binanın yıkılmasına davetçiyi çıkarıyor dikkat çekti. **EV SAHİBİ: UYARDIK SÖYLEYDİK** DHA'nın haberine göre Binamın Sahibi Emin Ertürk, yaptığı açıklamada şunları söyledi: "Yeni Taksim buraya kardeşi adına bir

# İNŞAAT MÜHENDİSLERİ SAKARYA'DA BULUŞUYOR

■ Marmara Depremi'nin yıldönümünde depremi yaşayan İleri İnşaat Mühendisleri Odası başkanları bugün Best Western Premier Oteli'de düzenlenen basın toplantısında bir araya gelecek. İMO Genel Başkanı Cemal Gökçe ile deprem hasan yaygın Bursa, Balıkesir, Kocaeli, İstanbul, Tekirdağ ve Çanakkale şubelerinin katılacağı programda depreme hazırlık, yapı güvenliği, deprem zararları, yapılar ve yapılamayanlar ele alınacak.

# İnşaat mühendisleri uyardı!







# 'Dört bir yanda bitmemiş inşaat projeleri var'

"TÜRKİYE'NİN dört bir yanına yapılan bitmemiş ve başlatılmamış inşaat projelerinin ekonomik olarak değerlendirilmesi için bir rapor hazırladık. Bu rapor Türkiye'nin inşaat sektörünün geleceği için önemli bir adım olarak değerlendirilmelidir. İnşaat sektörü Türkiye'nin ekonomik kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır. 2007'de inşaat sektörü Türkiye'nin ekonomisinin büyüme motoru olarak...

değerlendirilerek, ilgili kurumların (TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanlığı) desteğiyle hazırlanmıştır. Bu raporun hazırlanmasında inşaat sektörünün geleceği için önemli bir adım olarak değerlendirilmelidir. İnşaat sektörü Türkiye'nin ekonomik kalkınmasında önemli bir rol oynamaktadır. 2007'de inşaat sektörü Türkiye'nin ekonomisinin büyüme motoru olarak...



İNŞAAT MÜHENDİSLERİNE ROZET TAKMA VE BARET ÇİTİME TÖRENİ DÜZENLENDİ

# 'Mühendisler işsiz'

İnşaat Mühendisleri Samsun Şubesi tarafından düzenlenen rozet takma ve baret çitimi töreni düzenlendi. Törenle konuşan İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, 'Her gün 15 meslektaşımız işsiz olarak evlerine dönüyor' dedi.

## İMO'DAN AÇIKLAMA

### Rantçı anlayış İstanbul'u felâketler şehri yaptı

İNŞAAT Mühendisleri Odası Genel Başkanı Cemal Gökçe, rantçı anlayışın İstanbul'u selden depreme, ısı adalarından hava kirliliğine kadar felâketler şehrine çevirdiğini söyledi. Gökçe, 'Kaynaklar doğru kullanılsaydı bugün insanlar evlerinde korkmadan oturabilirdi' dedi.

► HABERİ SAYFA 6'DA

## KARTAL'DAKİ FACİA 'İMAR AFFI'NIN YARATTIĞI RİSKİ GÜNTEME GETİRDİ

### 'Kac tahvutluğa izin verildi?'

İmarı aykırı 13 milyon yuza, çivi bir miktar para karşılığında açtıkları yasa dışı inşaatın mühendisleri bir kez daha uyardı: Kentlerde saatli bomba misali yüz binlerce bina var!



İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI BAŞKANI CEMAL GÖKÇE, KARTAL'DA ÇÖKEN İNŞAATIN İZİNLERİNİN SAATLİ BOMBA GİBİ YAŞANABİLECEĞİNİ DEDİ.

## TMMOB: Çöken bina için 'imar affı' başvurusu yapılmış

İNŞAAT Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, Kartal'da çöken bina için 'imar affı' başvurusu yapıldığını söyledi. Gökçe, 'Bu tür başvuruların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Bu tür başvuruların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Bu tür başvuruların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Bu tür başvuruların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Bu tür başvuruların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Bu tür başvuruların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Bu tür başvuruların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Bu tür başvuruların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Bu tür başvuruların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Bu tür başvuruların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Bu tür başvuruların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Bu tür başvuruların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

## İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI BAŞKANI CEMAL GÖKÇE

### 'İstanbul'da ne evler ne de dışarıyı güvenli'

İNŞAAT Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, İstanbul'da ne evler ne de dışarıyı güvenli olduğunu söyledi. Gökçe, 'İstanbul'da yapılmış inşaatların büyük çoğunluğu, imar affı ile yapılmıştır. Bu tür uygulamaların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir.'

Gökçe, 'İstanbul'da yapılmış inşaatların büyük çoğunluğu, imar affı ile yapılmıştır. Bu tür uygulamaların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir.'

Gökçe, 'İstanbul'da yapılmış inşaatların büyük çoğunluğu, imar affı ile yapılmıştır. Bu tür uygulamaların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir.'

Gökçe, 'İstanbul'da yapılmış inşaatların büyük çoğunluğu, imar affı ile yapılmıştır. Bu tür uygulamaların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir.'

Gökçe, 'İstanbul'da yapılmış inşaatların büyük çoğunluğu, imar affı ile yapılmıştır. Bu tür uygulamaların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir.'

Gökçe, 'İstanbul'da yapılmış inşaatların büyük çoğunluğu, imar affı ile yapılmıştır. Bu tür uygulamaların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir.'

Gökçe, 'İstanbul'da yapılmış inşaatların büyük çoğunluğu, imar affı ile yapılmıştır. Bu tür uygulamaların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir.'

Gökçe, 'İstanbul'da yapılmış inşaatların büyük çoğunluğu, imar affı ile yapılmıştır. Bu tür uygulamaların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir.'

Gökçe, 'İstanbul'da yapılmış inşaatların büyük çoğunluğu, imar affı ile yapılmıştır. Bu tür uygulamaların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir.'

Gökçe, 'İstanbul'da yapılmış inşaatların büyük çoğunluğu, imar affı ile yapılmıştır. Bu tür uygulamaların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir.'

Gökçe, 'İstanbul'da yapılmış inşaatların büyük çoğunluğu, imar affı ile yapılmıştır. Bu tür uygulamaların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir.'

Gökçe, 'İstanbul'da yapılmış inşaatların büyük çoğunluğu, imar affı ile yapılmıştır. Bu tür uygulamaların yapılması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir.'

# İnşaat sektörü çöküşe geçti

Ekonomik kriz gün geçtikçe derinleşirken AFP, 'Türkiye'nin ekonomik büyümesi yavaşlarken inşaat sektörü çöküşe geçiyor' diye yazdı.



İNŞAAT SEKTÖRÜNÜN AKP İHTİDARİ GELİŞİMİNE TÜRK EKONOMİSİNİN BÜYÜME MOTORU OLMADUĞUNU BELİRTTİĞİNDE, SEKTÖRÜN 2008'İN ÜÇÜNCÜ ÇEYREĞİNDE YÜZDE 5,3 KÜTLELİĞİNDE DİKKAT ÇEKİLDİ. GÖRÜMLERİ BAĞIRLARI BAĞLI HALDEDE İSTANBUL MÜHENDİSLERİ ODASI BAŞKANI CEMAL GÖKÇE, 'İMAR AFFI İLE YAPILAN İNŞAATLARIN ÇÖKÜŞÜNE NEDEN OLANI'YI SÖYLEDİ.

İNŞAAT sektörünün AKP iktidarı gelmesi son Türk ekonomisindeki büyüme motoru olduğunu belirttikten sonra, sektörün 2008'in üçüncü çeyreğinde yüzde 5,3 kütleliğin de dikkat çektiği, görüşleri bağiraları bağlı halde İstanbul Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu. Gökçe, 'İmar affı ile yapılan inşaatların çöküşüne nedeni olanı' diye konuştu.

# Ululararası Çelik Yapılar Sempozyumu başladı

KTO Karatay Üniversitesinde Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) tarafından düzenlenen '8. Ululararası Çelik Yapılar Sempozyumu' başladı.

Sempozyumun açılış konuşmasını yapan KTO Karatay Üniversitesi Rektörü Prof. Dr. Mustafa Kemal Çelebi, 'Çelik yapılar, modern mimariye ve teknolojiye önemli bir katkı sağlamaktadır. Bu sempozyumun düzenlenmesi, ülkemizdeki çelik yapı sektörünün gelişmesine katkı olacaktır.'

## 'KÜRESEL ŞİRKETLER KÂR İÇİN GELİYOR'

İNŞAAT Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, 'Küresel şirketler kâr için geliyor' dedi. Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Küresel şirketlerin Türkiye'ye gelmesi, yerli şirketlerin rekabetini zorlaştırıyor. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

## Çöken binada 6 kişi hayatını kaybetti

İNŞAAT Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, Kartal'da çöken binada 6 kişi hayatını kaybettiğini söyledi. Gökçe, 'Bu tür kazaların önlenmesi için, inşaat sektörünün güvenini zedeleyen uygulamaların yapılmasını engellemeliyiz.'

Gökçe, 'Bu tür kazaların önlenmesi için, inşaat sektörünün güvenini zedeleyen uygulamaların yapılmasını engellemeliyiz.'

Gökçe, 'Bu tür kazaların önlenmesi için, inşaat sektörünün güvenini zedeleyen uygulamaların yapılmasını engellemeliyiz.'

Gökçe, 'Bu tür kazaların önlenmesi için, inşaat sektörünün güvenini zedeleyen uygulamaların yapılmasını engellemeliyiz.'

Gökçe, 'Bu tür kazaların önlenmesi için, inşaat sektörünün güvenini zedeleyen uygulamaların yapılmasını engellemeliyiz.'

Gökçe, 'Bu tür kazaların önlenmesi için, inşaat sektörünün güvenini zedeleyen uygulamaların yapılmasını engellemeliyiz.'

Gökçe, 'Bu tür kazaların önlenmesi için, inşaat sektörünün güvenini zedeleyen uygulamaların yapılmasını engellemeliyiz.'

# Halk müdahale ederse can güvenliği sağlanır

Rantçı yönetim anlayışının İstanbul'u felâketler kentine çevirdiğini söyleyen İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, çözüm için halkın örgütlü müdahalesi gerektiğine dikkat çekti.

Gökçe, 'Rantçı yönetim anlayışının İstanbul'u felâketler kentine çevirdiğini söyleyen İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, çözüm için halkın örgütlü müdahalesi gerektiğine dikkat çekti.'

Gökçe, 'Rantçı yönetim anlayışının İstanbul'u felâketler kentine çevirdiğini söyleyen İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, çözüm için halkın örgütlü müdahalesi gerektiğine dikkat çekti.'

Gökçe, 'Rantçı yönetim anlayışının İstanbul'u felâketler kentine çevirdiğini söyleyen İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, çözüm için halkın örgütlü müdahalesi gerektiğine dikkat çekti.'

Gökçe, 'Rantçı yönetim anlayışının İstanbul'u felâketler kentine çevirdiğini söyleyen İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, çözüm için halkın örgütlü müdahalesi gerektiğine dikkat çekti.'

Gökçe, 'Rantçı yönetim anlayışının İstanbul'u felâketler kentine çevirdiğini söyleyen İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, çözüm için halkın örgütlü müdahalesi gerektiğine dikkat çekti.'

Gökçe, 'Rantçı yönetim anlayışının İstanbul'u felâketler kentine çevirdiğini söyleyen İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, çözüm için halkın örgütlü müdahalesi gerektiğine dikkat çekti.'

## RİSKLİ BİNALARA güçlendirme kolaylığı

İNŞAAT Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, 'Riskli binalara güçlendirme kolaylığı' dedi. Gökçe, 'Riskli binaların güçlendirilmesi, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Riskli binaların güçlendirilmesi, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Riskli binaların güçlendirilmesi, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Riskli binaların güçlendirilmesi, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Riskli binaların güçlendirilmesi, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Riskli binaların güçlendirilmesi, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Riskli binaların güçlendirilmesi, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Riskli binaların güçlendirilmesi, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Riskli binaların güçlendirilmesi, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Riskli binaların güçlendirilmesi, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Riskli binaların güçlendirilmesi, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

## Öncü den genç mühendislere uyar

İNŞAAT Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, 'Öncü den genç mühendislere uyar' dedi. Gökçe, 'Genç mühendislerin mesleğe aidiyetini artırması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Genç mühendislerin mesleğe aidiyetini artırması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Genç mühendislerin mesleğe aidiyetini artırması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Genç mühendislerin mesleğe aidiyetini artırması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Genç mühendislerin mesleğe aidiyetini artırması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Genç mühendislerin mesleğe aidiyetini artırması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Genç mühendislerin mesleğe aidiyetini artırması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Genç mühendislerin mesleğe aidiyetini artırması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

## Sit kararı KAKA AFFIDIR

İNŞAAT Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, 'Sit kararı KAKA AFFIDIR' dedi. Gökçe, 'Sit kararının alınması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Sit kararının alınması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Sit kararının alınması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Sit kararının alınması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Sit kararının alınması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Sit kararının alınması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Sit kararının alınması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'

Gökçe, 'Sit kararının alınması, inşaat sektörünün güvenini zedelemektedir. Biz mühendisler olarak, bu tür uygulamaları desteklemeyiz.'



