

- TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin 31 Mart 2019 Tarihinde Yapılacak Olan Seçimlerle İlgili Açıklaması.....1'de
- Kurul Komisyon Toplantıları.....7'de
- TMMOB Dünya Su Günü Sempozyumu Gerçekleştirildi.....9'da

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

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.

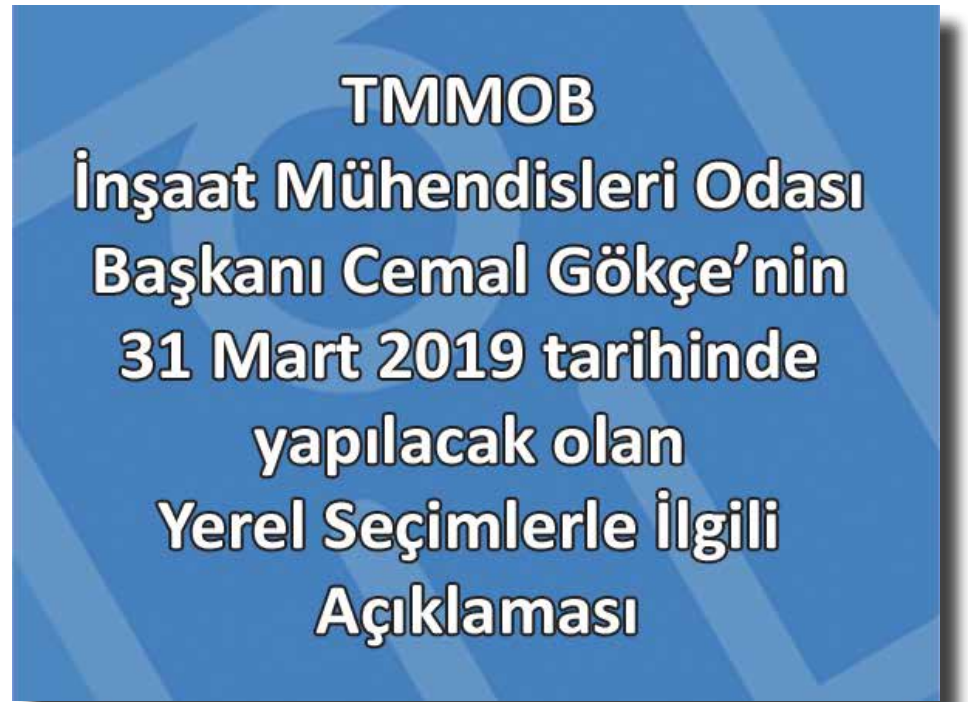
Yerel yönetimler, insana yakın olması gereken ve insana dokunabilen kurumlardır. Yaşanabilir kentlerin oluşturulması için doğal ve kültürel alanların korunması gerekir. Bizim mesleğimiz de yaşatan ve koruyan bir meslektir. Diğer meslek disiplinleri ile birlikte canlı ve cansız varlıkların yaşam alanlarını 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 silüet 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.

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 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 yaşıyoruz. 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. Aristonun 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 vermektense 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.

(28 Mart 2019)

Saygılarımızla.

**Cemal GÖKÇE**

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı**

# TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Samsun Ulaştırma Politikaları Çalıştayı Yapıldı



Odamız adına Samsun Şubemiz tarafından düzenlenen TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Ulaştırma Politikaları Çalıştayı, 23 Mart Cumartesi günü yapıldı.

Çalıştayı'nın Açılış Konuşmaları TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe ile Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü tarafından yapıldı.

Çalıştayı'nın ilk oturumu İMO Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü tarafından yönetildi. Bu Oturumda Prof. Dr. Güngör Evren (İTÜ) tarafından "Ulaştırma Politikası Kavramı ve Önemi: Uygulamalar Üzerinden Yorumlar" üzerine bir sunum gerçekleştirdi. Ardından Prof. Dr. İsmail Şahin (YTÜ) "Ulaştırma Projelerinde Sürdürülebilirlik Çalışmaları" konulu sunum yaptı.

Çalıştayı'nın ikinci oturumu Prof. Dr. İsmail Şahin tarafından yönetildi. Yüksek Mimar kent Planlama Uzmanı Erhan Öncü "Kentlerin Ulaşım Ana Planları ile Sınava", Dr. Öğretim Üyesi Ufuk Kırbaş (OMÜ) "Kentsel Dönüşüm Uygulamalarının Kent İçi Trafikine Etkisi", Doç. Dr. Erhan Burak Pancar (OMÜ) "Ulaştırmada Toplu Taşımanın Önemi ve Özendirilmesi" konu başlıklarında birer sunum yaptılar.

Çalıştayı'nın üçüncü oturumu Prof. Dr. Güngör Evren tarafından yürütüldü. Bilgisayar Mühendisi Taner Tolgay-UKOME Şube Müdürü "Samsun Büyükşehir Belediyesi Ulaşım Dairesi Başkanlığı-Samsun'da Bütünleşik Ulaşım Sistemleri" konulu sunum yaptı.

Yöneticiliğini İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin yaptığı, Prof. Dr. Güngör Evren, Prof. Dr. İsmail Şahin ve Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü "Ulaştırma Politikalarına İnşaat Mühendisleri Odası'nın Bakışı (Bilimsel Yaklaşımlar-Öneriler) Raporları ve Öneriler" ile ilgili bir panel düzenlendi.

Genel değerlendirmenin Prof. Dr. Güngör Evren tarafından yapılan Çalıştayı, İMO Başkanı Cemal Gökçe ile Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü'nün kapanış konuşmasıyla sona erdi. Çalıştaya İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, İl Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi Şükrü Erdem ve Sayman Üyesi Bülent Erkul ile çok sayıda meslektaşımız katıldı.





# İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Samsun Ulaştırma Politikaları Çalıştayı'nda Yaptığı Açılış Konuşması

Odamız bugüne kadar 12 Ulaştırma Kongresi yapmış bulunuyor. 13. Ulaştırma Kongresini de Ekim ayında Erzurum'da yapacağız. Bu kongrelerin dışında da ulaştırma konusuna ilişkin çeşitli çalışmalar yapılmıştır. 26 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 paylaşıyor.

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

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

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

Üstelik ulaştırma konusu sadece ulaşım ile açıklanamaz. Toplumsal gelişmenin mekansal okumayla anlam kazanacağını bilmek gerekiyor. Ulaştırmanın birinci mekanımız olan çevremizle, yani tüm yaşam alanlarıyla birlikte ele alınması gerekir. Bu nedenle ulaştırmayı, oturduğumuz konutlar, çalıştığımız iş yerleri, okuduğumuz okullar, gittiğimiz hastaneler ve tüm yapıları alanlarla birlikte ele almak gerekiyor. Tüm yaşam alanlarını erişebilirlik, sürdürülebilirlik, kültürel miras, eko sistem ve çevre duyarlılığı ile birlikte, bir plan bütünlüğü içinde ele alıp değerlendirmek gerekiyor. Dünyamızı ve çevremizi anlamının 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 çözmemiştir. 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.



Kente 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 kaldırılabiliyor. 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 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 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 karayolu ile bu sistem güçlendirilebilir. Dört bir yanımız su ile çevrili olmasına rağmen, su yolunu 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 Kavgaz 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 mertebesinde.

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 sağlanması 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, dünyanın kentsel değerlerini yok sayan, "insanı odak noktasına" almayan bir "ulaştırma sistemi" sürdürülebilir değildir.

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



# İMO Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü'nün Samsun Ulaştırma Politikaları Çalıştayı'nda Yaptığı Açılış Konuşması

İnşaat Mühendisleri Odamızın 46. Dönem çalışma programında yer alan, Ulaştırma Politikaları Çalıştaylarından birinin Samsun'da yapılmasına uygunluk ve onay veren İMO Merkez Yönetim Kurulu Başkanımız Sayın Cemal GÖKÇE ve Merkez Yönetim Kurulu üyelerine huzurlarınızda bir kez daha teşekkür ediyorum.

İnşaat Mühendisleri Odamız, her yıl çeşitli illerde meslek disiplinimiz içerisinde yer alan konularda, pek çok çalıştay, kongre ve sempozyumlar düzenlemektedir. Bu kapsamda iki yılda bir de Ulaştırma Kongresi yapılmaktadır.

Bu çalışma dönemimiz içerisinde Ulaştırma Politikaları Çalıştaylarından ilki Ocak ayı içerisinde Bursa'da, ikincisi 2 Mart 2019 tarihinde İstanbul'da yapılmıştı. Üçüncüsünü ise bugün Samsun'da gerçekleştireceğiz. Dördüncüsü çalıştay da Mayıs 2019 tarihinde Eskişehir'de yapılacaktır.

Ulaştırma konusunda duayen olarak kabul edilen değerli hocalarımızın ve diğer akademisyenlerimizin katılım ve katkıları ile Ulaştırma Politikalarının ulusal ve bölgesel bazda planlama, uygulama ve çelişkilerinin çeşitli boyutları ile enine boyuna sunulup tartışıldığı bu çalıştaylar sonrasında, 10-11-12 Ekim 2019 tarihlerinde Erzurum'da Ulaştırma Kongresi yapılacaktır.

Ulaştırma ve ulaşım;

İnsanlarımızın ekonomik, kültürel ve toplumsal etkinliklere erişimlerini, böylelikle de kendilerini ve işlerini geliştirmelerini, gelir ve fırsatların paylaşımını, ülkemizin ekonomik ve toplumsal kalkınmasının gelişmesini desteklediği gibi, ulusal-bölgesel ve kentsel gelişimin başarılmasında da en önemli ve temel bir unsurdur.

Ulaştırmanın, teknik ve ekonomik boyutlarının yanı sıra önemli politik boyutları da bulunmaktadır. Taşıma türlerinin birbirlerini tamamlayıcılığı ve etkin bir sistem bütünlüğüne kavuşturulabilmesi, özel taşıma politikaları ve planlamaları sayesinde mümkündür. Çok yönlü ve bütünlüklü olarak, politik boyutları düzenlenmeksizin ulaştırmaya ilişkin doğru kararlar alınmaz ve beklenen fayda ile uygulanamaz. Bu bakımdan, sağlıklı, sürdürülebilir ve geliştirilebilir taşıma sistemleri ancak doğru politikalar sayesinde gerçekleştirilebilir.

Ulaştırma politikalarının, doğru şekilde uygulamaya geçirilebilmesi için en önemli unsur ise doğru planlamadır.

Doğru ve uygulanabilir bir plan;

Finansman modeli, taşıma türlerinin paylaşımı ve birbirleri ile entegrasyonu, rekabetlerin de göz önüne alındığı, eşgüdümüne elverişli, esnek ve dinamik olmalıdır.

Ülkemizde yolcu ve yük taşımacılığının yaklaşık %90 lık bölümü karayolu ile, kalan %10 luk bölümü ise deniz, hava ve demiryolu ile yapılmaktadır.

Ulaştırma yatırımlarının büyük bölümü de diğer alternatif seçeneklere göre daha riskli yani güvensiz, daha pahalı bir taşıma sistemi olan, enerjide dışa bağımlılığı da artıran, ayrıca çevre kirliliği ve hava kalitesine en olumsuz katkıyı sağlayan karayollarına yapılmaktadır.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ülkemizde, denizyolu taşımacılığının oranı çok düşük seviyelerdedir.

Demiryollarımıza ise, son yıllarda belirli oranda yapılan rehabilitasyon ve geliştirme çalışmaları ile Yüksek Hızlı Tren uygulamasına geçilmeye çalışılmaktadır. Ancak, pek çok alanda olduğu gibi, planlama, projelendirme ve uygulama süreçlerinde bilim ve teknolojinin tüm gereklerine uyulmadan, alelacele verilen siyasi karar ve talimatlarla hayata geçirilen Yüksek Hızlı Trenler sıklıkla kazalara neden olmakta, önemli ölçüde can ve mal kayıpları yaşanmaktadır.



Bilim ve teknolojinin tüm gerekleri yerine getirilmeden, acele ile verilen kararlar ve yapılan uygulamalarla, Yüksek Hızlı Tren uygulamasına geçilmemeli, insanlarımızın can ve mal güvenliği daha fazla tehlikeye atılmamalıdır. (gelişmiş ülkelerdeki demiryolu kazalarının yaşanma sıklığına taşıma kapasiteleri ile orantılı olarak bakıldığında, can ve mal kayıplarının yaşanma oranı ülkemizle kıyaslandığında ortaya çıkan sonuçların düşündürücü olduğu açıktır)

Demiryollarında sinyalizasyon!! olmazsa olmazlardandır. Sinyalizasyonun bulunmaması nedeni ile ölümlerin yaşandığı kazanın ardından, Ulaştırma Bakanımız "demiryollarında sinyalizasyon olmazsa olmaz değildir" deme gafletinde bulunabilmiştir.

Yer seçimi, fayda/maliyet oranı, çevresel etkileri ve diğer yanları ile oldukça tartışılan ve yapımı tamamlanan İstanbul 3. Havalimanı konusu, maalesef yaşanmış olan iş kazaları bakımından da ülke gündemindeki sıcaklığını korumaktadır. Hizmete girmesinden sonra da bu tartışmaların uzunca bir süre devam etmesi beklenmektedir.

Yap-İşlet finansman modeli ile yapılan Üçüncü Boğaz Köprüsü, Osmangazi Köprüsü v.b. gibi yatırımlar da sözleşmelerinde yer alan garanti araç geçiş sayıları nedeni ile hem ciddi şekilde, taahhüt edildiği halde geçmeyen araç sayılarına isabet eden miktar kadar tutarların hazineye ödenmesine neden olmaktadır. Diğer yanı sıra da, bu yatırımlar oldukça yüksek (dövizle bağlı) geçiş ücretleri nedeni ile de eleştirilmekte ve tartışılmaktadır.

Ülkelerin, bölgelerin ve kentlerin en önemli, çözülmesi gereken dertlerinden biri olan ulaşım ve taşıma konularında; çok sayıda kongre, sempozyum ve çalıştay düzenlemiş olan Oda Başkanımız sayın Cemal GÖKÇE ve taşıma konusunda ülkemizin en önemli akademisyenlerinden olan sayın Prof. Dr. Güngör EVREN ve sayın Prof. Dr. İsmail ŞAHİN hocalarımızın ve de diğer katılımcılarımızın sunumlarını ve konuşmalarını yapacakları bugün de ben sözlerimi bu konuda daha fazla uzatmamam gerektiğinin farkında olarak, konuşmamı biraz da Samsun özeline indirgeyerek sürdürmek istiyorum.

Yakın ve orta geçmişte ticaret, tarım ve fuar kenti olan Samsun, şimdilerde ne bir ticaret kenti, ne bir tarım kenti, ne de bir fuar kenti durumundadır.

Karadeniz bölgesinin Başkente ve batıya bağlantı noktasında yer alan karayolu, demiryolu, havayolu ve denizyolu ulaşım olanakları da bulunan Samsun`umuz, 1970`li yıllarda gelişmişlik sıralamasında ülke genelinde ilk 15 içerisinde yer almaktaydı. O tarihlerde; bölgenin ticaret, tarım ve fuar kenti olan, Azot, Bakır ve Tekel Sigara Fabrikaları gibi önemli istihdam olanaklarına sahip, Bafra ve Çarşamba Ovaları gibi ülkemizin önemli tarım potansiyeli olan 2 ovasını da sınırlarında barındırmasına rağmen, maalesef Samsun yıllar geçtikçe yatırım tercihleri ve diğer nedenlerle ivme kaybederek, iller arasında gelişmişlik sıralamasında 30 lu sıralara gerilemiştir.

Şimdilerde Samsun, ticaret kenti midir? Tarım kenti midir? Fuar kenti midir? Son yıllarda önemli ölçüde spor tesisi yapılmış olmasına rağmen, spor kenti midir? Bunun takdirini Samsunlulara bırakıyorum.

Yitirdiğimiz yukarıdaki özelliklerin yanı sıra, birinci sınıf tarım arazilerine kurulmuş olan Organize ve Küçük Sanayi sitelerine rağmen, şehrimiz arzulan düzeyde bir sanayi şehri de olamamıştır.

Samsun, geçmişte sahip olduğu ve yukarıda bir kısmını sıraladığım özelliklerini eksiltmiş veya yitirmişken, yerlerine ekonomik, sosyal ve kültürel gelişimi ni arzu edilen düzeye çıkartacak hamleler de gerçekleşmemiştir.

Bugünkü konumuza dönerek, Samsun ve bölge ulaştırma ihtiyaçları bakımından, doğu ve batı çevre yollarının projelendirme çalışmaları tamamlanmalı ve yapım aşamalarına makul bir sürede geçilebilmelidir. (13 km çevre yolu 13 yılda tamamlanmış, tamamlandığında ise kent içi yolu konumuna gelmiştir)

Kent içi ulaştırma problemlerinin çözümünde, noktasal olarak bat-çık , alt ve üst geçitler, zorlamalı farklı seviyeli kavşaklar, katlı yollar gibi palyatif ve kısa vadeli çözümler üretme anlayışından vazgeçilmelidir. Çalışmalarının başladığını ve devam ettiğini bildiğimiz, Samsun Ulaştırma Master Planı en kısa sürede tamamlanarak, planın gereklerine uygun şekilde düzenlemeler hayata geçirilmelidir. (Kadir Gürkan, Erhan ÖNCÜ)

Konuşmam ile sizleri bir miktar karamsarlığa sürüklediğimin farkındayım. Ancak, İnşaat Mühendisleri Odası, bağlı birimleri ve yöneticileri olarak bizler, uzun yıllardır yaptığımız gibi, bilimsel ve teknik doğruları dün olduğu gibi bugün, bugün olduğu gibi yarınlarda da seslendirmeye devam etmeliyiz ve edeceğiz.

Biz mühendis, mimar ve şehir plancılarının mesleki olarak ülkemiz sorunları ile dertlendiğimiz pek çok konu vardır. Meslek disiplinlerimiz içerisinde yer alan konulardan biri olan "Ulaştırma" konusunu bugün burada görüşüp tartışacağız.

Sevgili meslektaşlarım, değerli katılımcılar;

Çalıştayımızın, ülkemiz, bölgemiz ve kentimiz için yararlı olmasını diliyorum.

Kıymetli hocalarımızın sunumlarını hep beraber heyecanla izleyeceğiz.

Sözlerime son verirken, çalıştayın bugün Samsunda yapılmasına katkı sağlayan Oda Başkanımız sayın Cemal GÖKÇE ve Yönetim Kurulu üyelerine, değerli akademisyenlerimize, çalıştay hazırlıklarını birlikte yürüttüğümüz Düzenleme Kurulu üyesi arkadaşlarıma, Samsun Şube Yönetim Kurulu üyesi arkadaşlarıma ve çalışanlarımıza, Genç-İMO üyesi kardeşlerimize, desteklerini esirgemeyen Karayolları Bölge Müdürümüz, müdür yardımcılarımız ve bu kurumdaki meslektaşlarımıza, çalıştayımıza ulaşım ve öğle yemeği desteği veren Büyükşehir Belediyemize ve sponsor olan diğer kuruluşlarımıza, organizasyonumuzu gerçekleştirdiğimiz Serra Otel Genel Müdürü ve çalışanlarına ve emeği geçen tüm dostlarımıza, çalıştayımıza katılan tüm meslektaşlarımıza ve konuklarımıza ve basın mensuplarına ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

Beni sabırla dinlediğiniz için de hepinize ayrıca teşekkür ediyorum.

## TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe`nin `Küresel Şirketler Kâr İçin Geliyor` başlıklı açıklaması 27 Mart 2019 Tarihli Günlük Evrensel Gazetesinde Yayınlandı.



## MİMARLIK VE MÜHENDİSLİK HİZMET BEDELLERİNİN HESABINDA KULLANILACAK 2019 YILI YAPI YAKLAŞIK BİRİM MALİYETLERİ HAKKINDA TEBLİĞ



Tebliğe [www.imo.org.tr](http://www.imo.org.tr) adresinden ulaşabilirsiniz



## İMO Geoteknik Kurulu 8. Toplantısını Yaptı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Geoteknik Kurulu 8. toplantısını 15 Mart 2019 tarihinde Oda Merkezi'nde yaptı.

Toplantıda Deprem Yönetmeliği, Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği, Zemin Etüt ve Temel Rapor Formatı konularında Kurul'un görüşleri alındı.

Toplantıya İMO Başkanı Cemal Gökçe, 2. Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcısı Ceylan Özkul, Kurul üyeleri Prof. Dr. Feyza Çinicioğlu, Prof. Dr. Mustafa Laman, Prof. Dr. Özcan Tan, Doç. Dr. Banu İkizler, Dr. Öğr. Üyesi Nejan Huvaj Sarihan, Doç. Dr. Selman Sağlam, Ozan Dadaşbilge, Orkun Kılıç, Ayşe Aktürk Basık katıldı.

## 8. Çelik Yapılar Sempozyumu Ön Hazırlık Toplantısı Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına Konya Şube tarafından 24-25-26 Ekim 2019 tarihinde Konya'da düzenlenecek olan 8. Çelik Yapılar Sempozyumunun ön hazırlık toplantısı 19 Mart 2019 tarihinde İstanbul Şube ev sahipliğinde yapıldı.

Toplantıda geleneksel olarak yapılan çelik yapılar sempozyumunun uluslararası olarak yapılması, sempozyum düzenleme kurulunun oluşturulması, konuları ve çalışma takvimi görüşüldü.

Toplantıya İMO Başkanı Cemal Gökçe, Konya Şube Başkanı Dr. S. Kamil Akın, Prof. Dr. Cavidan Yorgun, Prof. Dr. Filiz Piroğlu, Doç. Dr. Serdar Çarbaş, Doç. Dr. B. Özden Çağlayan ve İstanbul Şube Sekreteri Rezan Bulut katıldı.



## TMH Yayın Kurulu 4. Toplantısını Yaptı



Türkiye Mühendislik Haberleri Dergisi Yayın Kurulu 4. toplantısını, 21 Mart 2019 tarihinde Oda Merkezinde yaptı.

Toplantıda 499. sayı ile ilgili hazırlıklar görüşüldü.

Toplantıya Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı, Kurul üyeleri Hasan Akyar, İbrahim Helvacı, Mustafa Atmaca, Necat Özgür, Ali Aydın, Recep Bayramoğlu ve konuklar, Emin Özsoy ile Mehmet Öner katıldı.



## İMO Denetleme Kurulu Toplantısı Yapıldı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Denetleme Kurulu toplantısı 20 Mart 2019 tarihinde Oda Merkezinde yapıldı.

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

Toplantıya İMO Yönetim Kurulu Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Kurul Başkanı Kemal Şeyhmus Karahan, Başkan Yardımcısı Bayram Elçi, Kurul üyeleri; Berrin Çiftçi, Lezgin Aras, Murat Özenir, Cemil Kora, Haluk Selçuk, Volkan Engin katıldı.

## İMO 4. Köprüler ve Viyadükler Sempozyumu Düzenleme Kurulu İlk Toplantısı Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına Ankara Şube tarafından 1-2 Kasım 2019 tarihlerinde Ankara'da düzenlenecek olan "4. Köprüler ve Viyadükler Sempozyumu" düzenleme kurulu ilk toplantısı Ankara'da yapıldı.

Toplantıya, İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Erhan Karaesmen, Koray Kadaş, Fatma Aslı Kahveci, Okan Çağrı Bozkurt, Gökhan Marım, Murat Karacaoğlu ve Mehmet Gökçe katıldı.

Toplantıda yapılan ön çalışmalar değerlendirildi ve bu sempozyumun yakın zamanda yitirdiğimiz eski Oda Başkanı Hilmi Yüncü anısına düzenlenmesi kararı alınarak Yönetim Kurulu'nun onayına sunulmasına karar verildi.



## TMMOB İMO Bilirkişilik Kurulundan Bilirkişilik Daire Başkanına Ziyaret



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

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

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



# TMMOB Dünya Su Günü Sempozyumu Gerçekleştirildi



TMMOB adına düzenleyiciliğini İnşaat Mühendisleri Odası, Elektrik Mühendisleri Odası, Gıda Mühendisleri Odası, Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası, Jeofizik Mühendisleri Odası, Jeoloji Mühendisleri Odası, Kimya Mühendisleri Odası, Makina Mühendisleri Odası, Peyzaj Mimarları Odası ve Ziraat Mühendisleri Odası'nın üstlendiği "TMMOB Dünya Su Günü Sempozyumu" 23 Mart 2019 tarihinde TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası KKM'de gerçekleştirildi.

Sempozyuma İMO Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcıları Ceylan Özkul, Halim Karan, Serap Dedeoğlu, 46. Dönem Su ve Enerji Yapıları Kurulu Başkanı Ahmet Göksoy, Su ve Enerji Kurulu Üyesi Hasan Yaşar Akyar katıldı.

Yaklaşık iki yüz kişinin katıldığı sempozyum "Susuz Yaz" filminden bir kesitin gösterimi ile başladı.

TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı Emin Koramaz'ın açılış konuşması ardından çağrılı sunumlardan oluşan iki oturum ve bir panel gerçekleştirildi.

"Su Yönetimi" üzerine Ziraat Mühendisleri Odası Başkanı Özden Güngör'ün moderatörlüğündeki ilk oturumda; Su ve Politika üzerine TMMOB Yönetim Kurulu Üyesi İsmail Küçük (Meteoroloji M.O.), Suyun Metalaşması ve Su Hakkı üzerine Arş. Gör. Dr. Nevzat Samet Baykal (Ankara Üniversitesi Eğitim Bilimleri), İklim Değişikliği ve Su üzerine Prof. Dr. Mikdat Kadioğlu (İstanbul Teknik Üniversitesi Meteoroloji Mühendisi) birer sunum gerçekleştirdiler.

İkinci oturumda Tarımsal ve Kentsel Su Politikaları kapsamında Gıda Mühendisleri Odası Başkanı Kemal Zeki Taydaş'ın moderatörlüğünde; "Tarımsal Su Politikaları" üzerine Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanı Ahmet Atalık ve "Kentsel Su Politikaları" üzerine İnşaat Mühendisleri Odası Su ve Enerji Yapıları Kurulu üyesi Hasan Yaşar Akyar birer sunum gerçekleştirdiler.

Kimya Mühendisleri Odası Başkanı Dr. Ali Uğurlu'nun yönettiği "Erişilir ve Güvenilir İçmesuyu Hakkı" konulu panelde Jeoloji Mühendisi Doç. Dr.

Ahmet Apaydın, Çevre Mühendisi Prof. Dr. Nusret Karakaya (Abant İzzet Baysal Üniversitesi), Gıda Mühendisi Atakan Günay ve Ankara Tabip Odası adına Prof. Dr. Çağatay Güler panelist olarak birer sunum yaptılar. Son olarak panelistler Doç. Dr. Ahmet Apaydın, Prof. Dr. Nusret Karakaya, Gıda Mühendisi Atakan Günay ve Prof. Dr. Çağatay Güler katılımcıların sorularını yanıtladılar.

