

- Hilmi Yüncü'yu Sonsuzluğa Uğurladık.....2'de
- İMO Kentsel Altyapı Çalıştayı Antalya'da Yapıldı.....3'te
- İMO Ulaştırma Politikaları Çalıştayı Tamamlandı.....6'da

## TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, İmar Affı ile İlgili Çeşitli Televizyon Kanallarına ve Gazetelere Açıklamalarda Bulundu



\*TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, Beşiktaş ve Sarıyer'de çöken bina ve İmar Affı ile ilgili FOX Televizyonu Çalar Saat programına açıklamalarda bulundu. (26 Şubat 2019)

Programı [www.imo.org.tr](http://www.imo.org.tr) adresinden izleyebilirsiniz



\*TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe, Yapı Stokunun Durumu Deprem ve İmar Affı ile İlgili Halk Televizyonu Canlı Yayın Programına Katıldı (19 Şubat 2019)

Programı [www.imo.org.tr](http://www.imo.org.tr) adresinden izleyebilirsiniz



\*TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe'nin Kartal'da çöken bina ve imar affıyla ilgili, Günlük Evrensel, Yurt ve Yeni Mesaj gazetelerinde yer alan açıklamaları

**Uzmanlardan İmar affı uyarısı!**

İstanbul'un Kartal ilçesinde bina çökmesi sonucu 21 kişinin hayatını kaybettiği faciadan arından inşaat uzmanların ardından kaçak konutlar için çıkarıldığı 'imar affı' hakkında önemli uyarılarda bulundu. Kartal'da yıkılan binanın 5 katının ruhsatlı olduğu ancak 3 katının kaçak inşa edildiği ve 'imar affından

faydalandığı ortaya çıkmıştı. İmar affından daha çok gelişmemiş bölgelerin istifade ettiği belirlenmiş inşaat Mühendisleri Odası Genel Başkanı Cemal Gökçe, 'imar affı, özellikle İstanbul olmak üzere şehirlerimiz mezarlıklara dönüştürmek anlamına geliyor' diye konuştu. • **EDA**

**Şehirlerimiz mezarlık mı oluyor?**

Özellikle kaçak kat çökmüş yapıların 'imar affından' yararlanması çok tehlikeli bir durum olduğunu söyleyen İnşaat Mühendisleri Odası Genel Başkanı Cemal Gökçe, 'imar affı, özellikle İstanbul olmak üzere şehirlerimizi mezarlıklara dönüştürmek anlamına geliyor' dedi

HARBİR MERKEZİ İstanbul'un Kartal ilçesinde bina çökmesi sonucu 21 kişinin hayatını kaybettiği faciadan arından inşaat uzmanların ardından kaçak konutlar için çıkarıldığı 'imar affı' hakkında önemli uyarılarda bulundu. Kartal'da yıkılan binanın 5 katının ruhsatlı olduğu ancak 3 katının kaçak inşa edildiği ve 'imar affından faydalandığı ortaya çıkmıştı. İmar affından daha çok gelişmemiş bölgelerin istifade ettiği belirlenmiş inşaat Mühendisleri Odası Genel Başkanı Cemal Gökçe, 'imar affı, özellikle İstanbul olmak üzere şehirlerimiz mezarlıklara dönüştürmek anlamına geliyor' diye konuştu. • **EDA**

**İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI BAŞKANI CEMAL**

**İstanbul'da ne evler ne de dışarıyı güvenli**

İstanbul'da ne evler ne de dışarıyı güvenli... İstanbul'da ne evler ne de dışarıyı güvenli... İstanbul'da ne evler ne de dışarıyı güvenli...

# Hilmi Yüncü'yü Sonsuzluğa Uğurladık



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

4 Mart 2019'da vefat eden Yüncü için aynı gün yakınları, sevenleri, Odamız yönetici ve üyelerinin katılımıyla tören düzenlendi. Yüncü için yakınları ve mücadele arkadaşları duygularını paylaşırken salonunda duygulu anlar yaşandı.

Oda'da yapılan törende Yönetim Kurulu adına Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya bir konuşma yaptı. Oda Başkanı Cemal Gökçe camide ve mezarlıkta yapılan törenlere katıldı. Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı, Serap Dedeoğlu, Halim Karan, Dilek Bekiroğlu ve Ceylan Özkul da törende hazır bulundu.

Törenden sonra Doğramacızade Ali Paşa Camii'nde kılınan cenaze namazının ardından cenazesi Karşıyaka Mezarlığına defnedildi.

## Hüseyin Kaya'nın konuşması:

"Hepimiz, burada özel bir nedenle Hilmi Yüncü arkadaşımızı, başkanımızı uğurlamak için toplanmış bulunuyoruz.

Nazım Hikmet, insanların yüreğinden acıların eksik olmayacağını söyler. Yine, iyi insanların bu acıyı daha çok hissettiklerini de söyler.

Hilmi Yüncü de yüreğinde biriktirdiği sancuları sancularımıza ekleyerek aramızdan ayrıldı. Dostlarını, arkadaşlarını, meslektaşlarını çok üzdü.

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

Her türlü gericiliğe, üniversite özerkliğinin ortadan kaldırılmasına ve politikanın dar sınırları içine hapsedilmesine karşı çıktı. Yaşamı boyunca özgür ve demokratik bir üniversite diyenlerin içinde yer aldı. Odamızın çeşitli kurullarında, komisyonlarında bulundu. Yönetim kurulu üyeliği ve Oda başkanlığı yaptı.

Onur kurulu üyeliği, onur kurulu başkanlığında bulundu. İyi bir mühendis, iyi bir meslek insanı olmanın aynı zamanda etik bir duruşu gerektirdiğinin savunucusu oldu.

İnsanın yaratılmış olan makine ve teknolojilerin bir parçası olmadığını savundu. İyi bir mühendis, iyi bir meslek insanı olmaya çalıştı. Düşüncelerini, mesleğimizin etik kurallarını ve ahlakını anlattı.

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

Ülkemizin aydınlık geleceği için çalıştı.

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

**Ailesinin, dostlarının, arkadaşlarının ve yakınlarının başı sağ olsun."**

Hilmi Yüncü Kimdir?

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



# İMO Kenttsel Altyapı Çalıştayı Antalya'da Yapıldı



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

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

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



## Planlı Alanlar İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik Resmi Gazete Yayınlandı

İmar Yönetmeliğinin 57. Maddesine "Türkiye Bina Deprem Yönetmeliğinin eki "Deprem Etkisi Altında Binaların Tasarımı İçin Esaslar"ın 1.3.üçüncü maddesinde tanımlanan nitelikteki binaların deprem etkilerine karşı tasarımının, Bakanlıktan bu amaçla belge almış inşaat mühendislerinin gözetim ve kontrolünde yapılmış olması zorunludur." 28. Fıkrası eklenmiştir.

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

## Yapı Müteahhitlerinin Sınıflandırılması ve Kayıtlarının Tutulması Hakkında Yönetmelik Resmi Gazete'de Yayınlandı

Resmi Gazete'nin 2 Mart 2019 tarihli 30702. sayısında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan, "Yapı Müteahhitlerinin Sınıflandırılması ve Kayıtlarının Tutulması Hakkında Yönetmelik" yayınlandı.

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

## Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelik Resmi Gazete'de Yayınlandı

Resmi Gazete'nin 2 Mart 2019 tarihli 30702. sayısında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı'ndan, "Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelik" yayınlandı.

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

# Kentsel Altyapı Çalıştayında İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Yaptığı Konuşma



Bir kentin işlevlerini yerine getirebilmesi için gereksinme duyulan elektrik, doğal gaz, 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 planlanmanın yapılmadığını görüyoruz.

Kentsel gelişmenin ve kent yaşamındaki standartların yükselmesi için kentsel planlanmanın 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.

yor. Kamu kurumlarının bu alanlara yapmış olduğu yatırımlar çoğu kez ihtiyaçları karşılamaktan oldukça uzak kalıyor.

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

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

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

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

Bilişim uygulamaları kent yaşamını kolaylaştırır, geliştirir.

Kentlinin yönetime katılmasını sağlar.

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

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

Bilişim altyapısının olmadığı ve gelişmediği kentlerin yönetilmesi kolay olmaz.

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

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

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

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

O halde;

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

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

3-Sayısallaştırılmış üst yapılar

Arsa, konut, eğitim, sağlık, sosyal, kültürel,

ekonomik durum, afet toplanma yerleri, kamu yerleri ve kurumları vb. fiziksel yapıların bilgileri

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

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

Merkezi yönetimden yerel yönetime, barınmadan eğitime, sağlıktan 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 fazlalığı, demografik yapı bozuluyor. Sorunlu bir alt yapı 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 üst yapıları sorunlu olan kentlerimize yeni sorunlar yüküyoruz.

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.

# Kentsel Altyapı Çalıştayında Antalya Şube Başkanı Mustafa Balcı'nın Yaptığı Konuşma

Değerli Konuklar,

Bildiğiniz gibi çeşitli sosyal ve ekonomik etkenlere bağlı olarak özellikle 1950'li, 1960'lı yıllardan itibaren kentlerimizdeki nüfus yoğunluğu hızla artmaya başlamıştır... 1960'lı yıllarda köy nüfusu, ülke nüfusunun yüzde 75'ini, kent nüfusu da yüzde 25'ini oluşturuyordu. Bugün bu olgu tam tersine dönmüş bulunmaktadır... Nüfusumuz 35-40 milyon iken bugün ikiye katlanmış hatta daha da fazla artmıştır... Bu duruma bağlı olarak gelişen çarpık kentleşme ve yapılaşma sürecine uygun politikalar maalesef üretilmemiş olup ciddi anlamda maddi ve manevi bedellerin ödenmesine neden olmuştur... Bugün sağlıklı ve güvenilir olmayan yapı stokuna sahip kentlerde yaşamakta olduğumuz bir gerçektir... Bu nedenle kentlerimizin barındırdığı risklerin ortadan kaldırılması, sağlıklı ve yaşanabilir kentlerin inşa edilmesi gerektiği sadece konunun uzmanlarının değil, ülkemizde yaşayan herkesin üzerinde uzlaştığı bir konudur...

Nitekim geçtiğimiz günlerde bir toplantıda konuşan Çevre ve Şehircilik eski Bakanımız Sayın Mehmet Özhaseki;

(İnşaat Sektör Zirvesi – Kayseri, Nisan 2017)

“Dünyanın en eski şehirlerine sahibiz, en eski medeniyetleri biz kurduk ama hala hazırdaki şehirlerimizle ilgili batıya baktığımızda çok iyi şeyler söyleyemiyoruz... Şehirlerimizle ilgili 2 ana tespitte bulunmak gerekirse; Birincisi sağlıklı şehirler sahibiz, ikincisi de kimliksiz şehirlere sahibiz...”

Diyerek devletin en üstünde de sorunun varlığını teyit etmiştir...

Değerli Konuklar...

Bireylerin hayatlarını sürdürdükleri şehri hangi açılardan yaşanabilir olarak tanımladığı önemlidir. Dünyada kurumsal ve kişisel açıdan bu konuyla ilgili yapılmış çok sayıda araştırma bulunmaktadır. Bir kenti yaşamak istenecek hale getirebilecek kurumların başında yerel yönetimler gelmektedir. Çünkü kentsel hizmet planlanması ve sunulması aşamasındaki tavır, o kentte yaşama talebine etki etmektedir. Bu durumun bir sonraki aşaması sosyo-ekonomik gelişmişlik taramalarıdır. Bu araştırma hangi ölçütlerin kentlere karşı yaşama isteği doğurabileceğini tartışmaktadır. Bu isteğin oluşumu fiziki, sosyal, ekonomik açıdan değerlendirilmektedir. Kent, bölge ve ülke ölçeğinde sosyo-ekonomik gelişmişliğe dair yapılan çalışmaların değerlendirilmesi yoluyla, kentlerin yaşanabilirlik sıralaması araştırmaları yorumlanmaktadır. Kentsel gelişme politikalarında yerel paydaşlara daha fazla yetki verilmesi, kentlere özgün politika geliştirilmesi ve merkezi yönetim politikalarının yerel durum ve niteliklere daha duyarlı hale gelmesi kentsel yaşanabilirlik durumuna olumlu yansımaktadır. Çünkü katılımcı ruhlu yeni kent planlama akımlarının bireyleri destekleyici tutumu, şehirlerin fiziki, toplumsal ve psikolojik ortamına etki edecektir.

Değerli Arkadaşlarım...

Tüm ülkelerde yerel yönetimler ve ilgili devlet kuruluşları kentsel alt yapı eksikliklerini ve çevreyi koruma amaçlı yatırımlarını tamamlamak için büyük bir çaba içindedir.

Bu çalışmalar arasında birinci önceliği kuşkusuz sağlıklı su temini ve dağıtımını almakta, ikinci olarak da sağlıklı bir çevre için atıksu ve yağmursuyu toplanması, arıtılması ve boşaltımı ile katı atıkların toplanması, depolanması ve bertarafı gelmektedir.

Tarım, sanayi, ticaret gibi iktisadi etkinliklerin gelişebilmesi için gerekli olan ulaştırma, enerji ve

iletişim gibi kentsel altyapı yatırımları, kamu veya özel kesim tarafından yapılan temel yatırımlardır. Kentsel altyapı sorunları yerel yöneticilerin, günümüzde en fazla uğraştığı ve altından kalkmayı bir türlü beceremediği sorun kümelerinin başında gelmektedir. Yerleşim yeri veya bir yapı için gerekli olan yol, kanalizasyon, su, elektrik vb. tesisatın tümü altyapıyı ifade etmektedir. Ulaşım altyapısı, arazi ve arsa kullanımıyla bağlantılı imar altyapısı, kentsel yolların diğer tesislerin ve binaların aydınlatılması ve ısıtılması için gerekli olan enerjinin oluşturduğu altyapı, içme ve kullanma suyunun kentsel birimlere ulaştırılması, kullanılmış atık suyunun oralarından toplanıp bir yerlere götürülmesi, arıtılması ve deşarjı, yağmur sularının uzaklaştırılması ve sel baskınlarının önlenmesi gibi hepsi birbirinden önemli ayrı yatırımların yapılması zorunluluğu bulunmaktadır.

Kentsel altyapı zorunluklarının planlanmasını ve yatırımlarının gerçekleştirilmesini çağdaş zorlukları yenme sanatı olarak tanımlayabiliriz.

İşte bugün burada bu zorluklar üzerine konuşacağız.

Kentsel altyapı çalıştay düzenlememizin amacı, çağdaş zorlukları yenme sanatında ortak akıl ile Antalya'nın kentsel altyapı sorunlarının tespit edilmesinde ve çözüm yollarının belirlenmesinde katkı koyabilme isteğimizdir. 31 Mart yerel yönetim seçimleri ile seçilecek yerel yöneticilerin faydalanabileceği tespit ve değerlendirmelerde bulunabilmeyi amaçlıyoruz. Yerel yöneticiler ve kentliler için kentsel altyapı, sürdürülebilir kentleşme ve yaşanabilir kentsel çevreler yaratılması hedefi doğrultusunda son derece önemli bir konudur.

Kentsel altyapı sorunlarının giderilmesi, başta İnşaat Mühendisliği olmak üzere, Şehir ve Bölge Planlama, Harita Kadastro Mühendisliği, Mimarlık, Çevre Mühendisliği ve diğer mühendislik dalları ile Sosyal Bilimler uzmanlık alanlarının uyum ve eşgüdüm içinde disiplinler arası işbirliği ile mümkündür. İnşaat Mühendisleri Odamız kentsel altyapı konusunda çok sayıda konferans, seminer, Çalıştay ve Sempozyumlar gerçekleştirmiş, belirlenen amaca yönelik gerekli disiplinler arası işbirliği ortamının sürekli ve tutarlı biçimde oluşturulması amacını taşımıştır.

Değerli Arkadaşlarım...

Bu çerçevede İnşaat Mühendisleri Odası, meslek alanları ile ilgili ülke gerçeklerini ortaya çıkarmayı tüm bilgi birikimini ülkenin ve halkın yararına kullanmayı temel çalışma ilkesi olarak benimsemiştir. İnşaat Mühendisleri Odası, ülkemizde meslek alanlarımızı ilgilendiren sorunlara sahip çıkmaya ve bu sorunların çözümüne yönelik katkı sağlamaya her zaman olduğu gibi bugün de hazırdır. Fakat bizler katkı sağlamak için çırpındıkça, sorunlara teknik ve bilimsel çözümler ürettikçe, maalesef kenti ve ülkeyi yöneten iradeler tarafından dikkate alınmama noktasında dirençle karşılaşmaktayız... Popülist ve oy kaygısına dönük politikalar maalesef uyarılarımızın ve yol göstermelerimizin önüne geçmektedir...

“İş sağlığı ve güvenliği” diyoruz, dinletemiyoruz...

“Deprem Master Planı” diyoruz, çalışıyoruz diyorlar... Bitmeyen Master Planlar yapılıyor maalesef...

“Deprem Kuşağındaız, fay hatları her an kırılabilir” diyoruz, “Kader” diyorlar...

“Kent yoğunluğu, trafik yoğunluğu” diyoruz, alışveriş merkezlerini merkezde yapmak için plan tadilatlarına yükleniyorlar...

“Kentsel Dönüşüme yeni bir bakış açısı getire-



lim, uydu kentleri tartışalım, hızlı raylı sistemleri konuşalım” diyoruz, parsel bazında, yık-yapılara ruhsat vermek için yarışıyorlar...

“Kentsel Dönüşüm Master Planı” diyoruz, aylar sonra insanlarımız durduk yere yıkılan binaların altından kazınırken, altı doldurulmamış, paydaşların görüşleri alınmamış “Kentsel Dönüşüm Anayasası” diyorlar...

“Ruhsatsız ve Kaçak Yapılar” diyoruz, “İmar Barışı” diyorlar...

Ne acıdır ki; bir yandan riskli binalar ‘kentsel dönüşüm’ politikalarıyla yıkılmak üzere harekete geçilirken diğer yandan da ‘imar barışı’ ile riskli ve kaçak binaların affedilmesinin yolu açılıyor... Yaşanan her felaketten sonra ‘dersimizi aldık’ deyip yeni yasalar çıkarılsa da, pratikte ne yazık ki önemli bir mesafe kat edilemiyor...”

“Başka Antalya yok” diyoruz, yerel yöneticileri biraraya toplayamıyoruz... Ne acıdır ki onlar da “başka Antalya yok” diyorlar, bir araya gelmiyorlar...

Gerçi bu seçim arifesinde hiç olmazsa bizlerle, Meslek Odalarıyla bir araya geliyorlar... Fotoğraflar çekip işbirliğinden bahsediyor hepsi... Bilimin ve tekniğin önemine dem vurup, Meslek Odalarının uzmanlık alanlarından, deneyimlerinden, bilgilerinden yararlanmaktan söz ediyorlar... Ne zamana kadar? Seçilinceye kadar... Yani, seçimden seçime...

Değerli Konuklar...

Kentsel altyapı sorunları ve çözüm yöntemlerinin belirlenmesi amacıyla düzenlemiş olduğumuz bu çalıştayın özellikle yaklaşan yerel seçimler öncesinde önemli bir platform oluşturacağını düşünüyoruz ve buradan çıkacak sonuçları önemsiyoruz... Çeşitli kesimlerde çalışan ilgililerin bir araya gelmelerini sağlayarak, ülkemizde ve Antalya'daki kentsel altyapı sorunlarının doğru tespit edilmesini ve etkin, ekonomik çözümler üretilmesini sağlayabilmek için çalışma masaları oluşturduk.

Antalya'mızın içinde bulunduğu kentsel altyapı sorunlarının çözümü için klasik planlama ve yönetim anlayışı dışında birtakım farklı anlayışlara ihtiyaç var. Düzenlemiş olduğumuz “Kentsel Altyapı Çalıştayı”, farklı anlayışların arayışı olarak algılanmalıdır...

# İMO Ulaştırma Politikaları Çalıştayı Tamamlandı



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

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

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

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

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

2. Oturum, Prof. Dr. Güngör EVREN ve Prof.



# Ulaştırma Politikaları Çalıştayında İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Yaptığı Konuşma



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

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

bir öngörüye sahip olmaktan geçer. Yaptığımız ve yapacağımız toplantılarla böylesi bir öngörü 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 ulaşımındaki kalite ve verimlilikte düşüyor.

Kent Anayasaları ihlal ediliyor, planlı bir gelişme ve yapılaşma anlayışı yerini toprağın değer artışına ve rant paylaşımına bırakıyor. Mekansal düzenin önemli bir parçası olması gereken kentsel tasarım dikkate alınmıyor. Sosyal ve mekansal gelişme açısından daha belirleyici bir hale gelen kentsel siyaset 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 yapıyı ve yapıyı 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 ulaştırmasıyla yapılmaktadır. Birinci ve ikinci boğaz köprüsü kısa sürede kendi taleplerini yaratarak kapasitelerini tüketmiştir. Kapasite artırımı yeni köprüyü gündeme getirmiş, arz-talep ve yeni tıkanıklık döngüsü 3.köprüye kadar uzanmıştır.

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

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

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

ça uzak kalmıştır. Özellikle inşaatla dayalı bir ekonomik düzen ülke topraklarını inşaat sektörünün bir arazisine dönüştürmüştür.

Ülkemizi yönetenler, kentlerimize yönelik spekülatif 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

**İstanbul'un kuzeyini yapılaşmaya açacak olan kanal projesi, iki yakaya iki kent ve kentsel dönüşüm projeleri İstanbul'u yeni bir göç baskısı altına sokacaktır.**

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 Zaffer 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 akla getirmektedir. Ayrıca şartnamede belirtilen yolcu trafiğine ulaşılmasının 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 Tünel'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 durumu 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 Çalıştayında İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna'nın Yaptığı Konuşma



Değerli Meslektaşlarım,  
Değerli Katılımcılar,

Şubemiz tarafından düzenlenen Ulaştırma Politikaları Çalıştayına hoş geldiniz.

Sizleri ağırlamanın bizler açısından mutluluk vesilesi olduğunu bilmenizi isterim.

Konuşmama başlamadan önce Çalıştayı düzenlemesine katkı veren değerli hocalarımıza, meslektaşlarımıza ve şube personeline huzurlarınızda teşekkür etmek istiyorum.

Değerli Konuklar,

Odamızın uzun zamandır hayata geçirdiği sağlıklı bir uygulama var. Sempozyum ya da kongre öncesinde konuyla ilgili tartışmayı Çalıştaylar toplayarak kitleleştiriyoruz, bir başka ifade ile demokratik mekanizmaları işlevli hale getiriyoruz.

Konuyu önce çalıştay formatında ele alıyor ve tartışarak olgunlaşan görüşleri sempozyum/kongre zeminine taşıyoruz.

Aksi takdirde, birkaç güne sığdırılmış yoğun kongre programıyla amaca ulaşmak mümkün olmamaktadır. Şubelerimizin gerçekleştirdiği çalıştaylarda üyelerimiz bir araya gelmekte, her bir katılımcı görüşlerini özgürce ifade etmekte, ortak sorular ve ortaklaştırılan görüşler kongrede yine ortak çözüme kavuşturularak, kamuoyunun bilgisine sunulmaktadır.

Bu bağlamda Çalıştayı beyin fırtınası gibi algılamak, kongrenin ön hazırlığı, altlığı gibi değerlendirmek doğru olacaktır.

Şubemiz ile Erzurum Şubemizin ortaklığıyla 10-11-12 Ekim 2019 tarihinde Erzurum'da toplanacak olan 13. Ulaştırma Kongresi, "Yaşanabilir Kentler İçin Kent-Ulaştırma Birlikteliğinin Uyumlu Gelişimi" ana teması ile toplanacaktır.

Ana temadan da anlaşılacağı üzere, yaşanabilir bir kent yaratmanın yolu, ulaşımın

sorun olmaktan çıkarılmasından geçmektedir.

Bunun anlamı açıktır. Konu sadece mühendislik bağlamında ele alınmayacak, aynı zamanda kent hayatına değinileri içerecektir.

Bu nedenle, yerel seçim arifesinde olmamızdan da hareket ederek,

partilerimize davetiye gönderdik, çalıştaya katılmalarını istedik.

Elbette İstanbullulara, ulaşımın sorunlu olup olmadığını anlatmaya gerek bulunmuyor. Sokağa adımınızı attığınızdan, eve döndüğünüz ana kadar, nasıl bir kentte yaşamaya mahkûm ve mecbur bırakıldığımızı anlatmaya gerek var mı?

Dolayısıyla biz burada sadece durum tespiti yapmayacağız, sorunun nasıl çözüleceğini, mühendisliğin neler önerdiğini, neler yapılması gerektiğini tartışacağız.

Her şey bir tarafa, mühendisliği, mühendisliğin evrensel kabullerini reddeden, önerilerine kulaklarını kapatan, "ben yaptım oldu" anlayışıyla kentleri yönetmeye çalışanlara görüş ve önerilerimizi bir kez daha duyurma şansını yakalamış olacağız.

Bizlerin tek hedefi, yaşanabilir kentler yaratmaktır ki, ulaşım sorunun çözümü bu hedefin odak noktasında yer almaktadır.

Değerli Katılımcılar,

Ulaştırma politikasını sadece teknik bazda ele almak, mühendislik uygulamaları ile sınırlı bir tartışmaya hapsetmek, işin doğrusu yeterli olmayacaktır. Elbette bunlar da gündemimizde yer almaktadır ve bu alanda çok değerli üretimler söz konusudur.

Ancak dikkat edilirse, metropol kentlerimizin hemen hepsi, hatta turizme açık sahil yerleşkelerinde bile ulaşım sorunu vardır. Yapılan onca yatırıma, kavşak düzenlemelerine ve İstanbul örneğinde olduğu gibi Boğaz Köprülerine rağmen ulaşım köklü, kalıcı bir çözüm üretilmemektedir.

Bunun nedeni niteliksiz mühendislik uygulamaları değildir. Teknik analizlerin yetersizliği, hesaplamaların yanlışlığı, mühendislerin öngörüsüzlüğü hiç değildir.

Ulaşım da karşı karşıya bulunduğumuz sorunların kaynağı bir bütün olarak kentleşme politikalarıdır.

Bu konuda sonuca ulaşmayı kolaylaştıracak temel bir soru bulunmaktadır: Kentler kimin için düzenlenmelidir?

Eğer yanıtınız, kentlerin asıl olarak insan için düzenlenmesi gerektiği şeklindeyse, sorunun çözülmemesi mümkün değildir.

Eğer yanıtınız kentlerin araçlara göre düzenlenmesi gerektiğini işaret ediyorsa, yanıtınızın ya da yaklaşımınızın sorunun kaynağını oluşturduğunu bilmeniz gerekmektedir.

Değerli Meslektaşlarım,

Bu sorunun yanıtında ortaklık yaratılabilirse, mühendislik biliminin temel kabulleri uygulamaya alınabilir, ulaşımın sorun olmaktan çıkmasını sağlayacak teknik tartışmalar gerçekleştirilebilir.

Bugün ulaşım da dahil kentsel sorunların temelinde kentlerin kentliler için düzenlenmesi yer almaktadır.

Kentlerimiz on yıllardır araç odaklı düzenlenmektedir. Ulaşım yatırımlarına insanın değil otomotiv sanayinin ihtiyaçları yön vermektedir. Kentsel hayat bir bütün olarak ulusal/uluslararası sermaye gruplarının ihtiyacına göre belirlenmektedir.

Denebilir ki ulaşım, kentsel sorunların sadece bir halkasını oluşturmaktadır. Diğer halkalarla birlikte düşünüldüğünde karşımıza bugünkü kentler çıkmaktadır.

Yani bir başka ifadeyle, tek başına ulaşım sorununu çözmek mümkün değildir. Soruna bir bütün olarak yaşanabilir bir kent yaratma hedefiyle yaklaşıldığında, çözümün kolaylaşacağı, mümkün olabileceği görülmelidir.

yapılması gereken birbirini teşvik eden, birbirinin çözümünü kolaylaştıran bütünlüklü bir yaklaşım sergilemektir.

Değerli Katılımcılar,

Birinci Boğaz Köprüsü tartışmalarından bu yana, Odamızın temel yaklaşımı bu doğrultuda olmuş, Boğaz köprüsüne itiraz etmekle yetinilmemiş, kent içi ulaşım dair bütünlüklü önerilerle kamuoyunun karşısına çıkmıştır.

Bu sadece ulaşımın bütünlüklü, işlevsel ve sürdürülebilir olmasıyla sınırlı tutulmamış, kentsel politikaların bütünlüklü olması gerektiği vurgulanmıştır.

Açık ki, sağlıklı kentleşme, güvenli yapılaşma, eksiksiz altyapı, yeşili ve su havzalarını koruma ve geliştirme, sosyal donatı alanla-

rını çoğaltma, sosyo-kültürel hayatı canlandırma bütünlüğü içinde değerlendirilecek ulaşım, sorun olmaktan çıkacak, kentleri yaşanabilir kılan unsurlardan biri haline gelecektir.

Bu yapıldı mı? Yapılmadı tabii. Yapılmadığı için bugün işin içinden çıkılmaz hale bürünen ulaşım sorununu tartışmaya devam ediyoruz.

İfade etmeliyiz ki, bugün karşı karşıya olduğumuz tablo, meslek odalarının, üniversitelerin, bilimin eleştiri ve önerilerinin yok sayılmasıyla doğrudan alakalıdır.

Örneğin İstanbul özelinde diyebilirim ki, 20 yılı aşkın zamandır, İstanbul'da iktidar olan anlayışla aramızdaki temel fark, kentlerin kimin için ve ne şekilde düzenleneceği noktasındadır ve sadece ulaştırma politikalarındaki yaklaşımdan kaynaklanmamaktadır.

Değerli Meslektaşlarım,

Son birkaç on yıldır, "marka kentler" kavramı meslek alanımıza dahil olmuştur. Marka kent kavramı, kentlerin rant odaklı düzenlenmesini, ulaşımın araç odaklı hale getirilmesini içermektedir.

Eğer hedefiniz, "marka kent" yaratmaksa, kentlerimizin bugünkü halinden şikâyet etmenizin hiçbir inandırıcılığı yoktur.

"Marka Kent" in gereği olarak kent merkezlerini sermaye gruplarının kullanımına açmış, plazalar, çok katlı rezidanslar, lüks konut projeleriyle nüfus yoğunluğunu artırmışsanız trafiğin içinden çıkılmaz hali sizin eserinizdir.

Ve ne yazık ki eserinizi, lokal dokunuşlarla düzeltmeyeceğinizi bilmeniz gerekmektedir.

Bu nedenle ulaştırma politikalarını tartışırken, insanı, hayatı, ekonomik ve siyasal tercihleri de tartışmak durumundayız. Sadece mühendislik uygulamalarıyla sınırlı tartışma sorun çözücü olmayacaktır.

Değerli Konuklar,

Odamız ilk Ulaşım Kongresini 1974 yılında toplamıştır. Yani bir başka ifadeyle yaklaşık 50 yıldır aynı sorunlar tartışılmaktadır.

Değerli meslektaşlarım, bu noktada hafızlarımızı canlandırmak istiyorum.

Odamız Birinci Boğaz Köprüsüyle ilgili tartışmalarda şu sorularla kamuoyunun karşısına çıkmıştır:

Boğaz Köprüsü, İstanbul'un ulaşım sorununu çözebilecek mi yoksa yeni sorunların doğmasına mı yol açacak?

Boğaza köprü yapılması işlevsel mi, verimli mi, sürdürülebilir mi?

Neden toplu taşımacılık değil de, bireysel araç kullanımı teşvik edilmektedir?

Sebepsiz zenginleşmeye yol açıyor mu?

Köprü yeşile, su havzalarına zarar verecek mi?

Bugün aynı soruları Üçüncü Boğaz Köprüsü için de sorduk, soruyoruz. 50 yıl sonra aynı soruları sormak, sadece mesleğimizin değil İstanbul'un bir dramı olarak tarihteki yerini almıştır.

Aradan geçen onca zamana karşı görüyoruz ki ne İstanbul kent içi ulaşım sorunları çözülmüş ne de İstanbul yaşanabilir bir kent haline gelebilmiştir.

Hatta tam aksi gelişmeler yaşanmıştır.

Odamız o yıllarda itirazını ayrıntılandırırken, ulaşım köklü ve sürdürülebilir çözümler üretilmezse, yeni köprülerin yapılması kaçınılmaz olacaktır şeklinde bir not da düşmüştür.

Bunun mucizevi bir öngörü olmadığı açıktır. Mühendislik biliminin, ulaşım mühendisliğinin temel bilgilerine hakim olmak bile bu öngöründe bulunmak için yeterlidir.

Evet soruların ardı arkası kesilmemektedir.

Ulaşım alanındaki evrensel kabullere, bilimsel doğrulara rağmen neden toplu taşımacılık tercih edilmemektedir? Neden kentlerimiz adeta köprüler, altüst geçitler, katlı kavşaklar çöplüğü haline getirilmiştir? Neden yerel yönetimler sorunları çözmek yerine yeni rant alanları yaratacak yatırımlara yönelmektedir? Neden yatırımların çevre etkisi dikkat alınmamaktadır?

Çünkü bugünkü merkezi ve yerel iktidarın marka kent yaratmak dışında kent politikası yoktur. Haliyle ulaştırma yatırımları bu politikaya paralellik arz etmektedir.

Değerli Meslektaşlarım,

Diğer kentlerimiz ne durumdadır bilmiyorum ama İstanbul'un Ulaşım Ana Planı olmadığı bilinmektedir. 1983'te yapılan ve sonra sümen altı edilen Ulaşım Ana Planından sonra İstanbul adeta kaderiyle baş başa bırakılmıştır.

Bizlerin temel itirazı da bu noktadadır.

Bizler sürdürülebilir, bütünlüklü, toplu taşımacılığı merkezine alan, meslek disiplinlerinin işbirliği ile hazırlanan, üniversitelerin ve meslek odalarının katılımcısı olduğu bir süreçte üretilen ulaşım planının hazırlanmasına somut destek sağlar ve arkasında dururuz.

Değerli Meslektaşlarım,  
Değerli Katılımcılar,

Ulaşım İstanbul'un temel sorunlarından biridir. Çalıştay katılımcılarımız karşı karşıya bulunduğumuz sorunları ayrıntılı bir şekilde ele alacaktır ancak ben de izninizle kimi noktalara vurgu yapmak istiyorum.

İstanbul'da sorunlarına, eksikliklerine rağmen karayolu, denizyolu ve raylı sistem taşımacılığı vardır. Ancak aralarında eşgüdüm olduğunu söylemek mümkün değildir. Bir başka ifade ile İstanbul, entegre ulaşım sisteminden yoksundur. Bu aynı zamanda, tek tek ulaşım sistemlerinin de verimliliğini düşürmekte, işlevsizleştirmektedir.

Düşünebiliyor musunuz, İstanbul gibi bir metropolde, 24 saat kesintisiz ulaşım sağlamak mümkün değildir. Zaten yetersiz olan raylı sistem gece saat 12'den sonra devre dışı bırakılmaktadır.

Havaalanı metrosu bile bir saate kadar çalışmaktadır. Türkiye'nin dünyaya açılan kapısı olarak kabul edilen bir kentte böyle bir uygulama olabilir mi?

Hava ulaşımıyla İstanbul'a ayak basan bir insan kente nasıl ulaşacaktır? Yeni hava limanı açıldığında bu sorunun daha can yakıcı bir duruma geleceği açıktır.

Değerli Konuklar,

Deniz ulaşımı yeterli düzeyde değildir. Denizle iç içe bir kentte deniz ulaşımından yararlanmamak ancak toplu taşımacılık kültüründen uzak bir anlayışın eseri olabilir.

Bilindiği gibi İDO 2011 yılında özelleştirilmiştir. Yani bir başka ifade ile temel haklar arasında bulunan ulaşım hakkı özel şirketler marifetiyle yürütülmektedir.

Hatırlanacaktır geçen Kasım ayı içerisinde İDO kâr marjını bahane ederek kimi seferleri kaldırdığını açıklamıştı. Siz ulaşım temel hakkını serbest piyasanın insafına bırakırsanız bu ve benzeri sorunları yaşamak kaçınılmaz olacaktır.

Haydarpaşa, hızlı tren, Marmaray ve benzerlerinin entegre olamaması, Marmaray ve köprü geçişlerinde alınan yüksek bedeller, engellilere uygun olmayan ulaşım sistemi, hatta engellileri adeta eve hapseden mevcut durum sorunlu konular olarak karşımızda durmaktadır.

Değerli Katılımcılar,  
Çok değerli hocalarımız, meslektaşlarımız hem sorunları görünür kılacak hem de çözüme dair görüşlerini bizlerle paylaşacak. Bu nedenle konuşmamı bu noktada sonlandırıyor, beni dinlediğiniz için teşekkür ediyor ve Çalıştayımıza başarılar diliyorum.

# Sahte Mühendislik Teşebbüsüne Hapis Cezası!

Sahte diploma ile TMMOB İnşaat Mühendisleri Odasına üyelik başvurusunda bulunan kişiye, Odamızın Cumhuriyet Başsavcılığına Suç Duyurusunda bulunması üzerine, Bursa 9. Asliye Ceza Mahkemesi **1 yıl 8 ay hapis cezası** verdi.

**GEREKÇİLİ KARAR**  
TÜRK MİLLETİ ADINA

E.C. BURSA  
9. ASLİYE CEZA MAHKEMESİ

DONYA NO : 2018/590 Esas  
KARAR NO : 2019/119  
C.SAV. ESAS NO : 2018/15783

**HAKİM**  
KATİP : [Redacted]

**DAVACI**  
MÜSTEKİ : S.K.B.  
TMMOB İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI, Necatibeyi Cd. 37 Katlıy  
Altında/ANKARA.

**VEKİLİ**  
1. Av. SÜRÇİL SOYKUT, Necatibeyi Caddesi No:577 Katlıy  
Çankaya/ANKARA.

**SANIK**  
[Redacted]

**SUC**  
SUC TARİHİ : 29/09/2017  
SUC YERİ : Bursa  
KARAR TARİHİ : 13/02/2019

Yukarıda açık kimliği yerli sanık hakkında mahkememizde yapılan inceleme sonucunda:

**GEREĞİ BİTİRİLDİ:**  
EDİA) Bursa Cumhuriyet Başsavcılığı/tem 08/06/2018 tarih 2018/15783 esas sayılı iddianamesiyle, "Şüpheli M. [Redacted] suç tarihinde Adli Emaretin 2018/5908 sayılı kararı hükmüyle 04/06/1995 tarihinde, Anadolu Üniversitesi, Mühendislik-Fakültesi İnşaat Mühendisliği diplomasını TMMOB İnşaat Mühendisleri Odasının Bursa Şubesiyle ilişki için sunarakla sunmuş, diplomasını sahteliğinin tespit davasına, iddianamede alınan savunmasında beyanladığı mütferaka ile mahkememize başvurmuş, iddianamede sunmuş sahte diploması yapıldığı İnşaat Mühendisleri Odasına verildiği beyan ettiği ve böylece aktı suç işlediği" iddiasıyla kamu davası açılmıştır.

**SANIK SAVUNMASINDA:** "Beni işyerimde ve diğer yerlerde bulunan birer sanatçı olduğum için mahkememize başvurmuş. Sanayide de inşaatçı olarak çalışarak diplomasıma mal olduğuna inanmış. Photoshop programını kullanarak kendime böyle bir diploma oluşturmuş. Oluşturduğum Anadolu Üniversitesinden verilmiş sahte bir mühendislik diplomasına hakaret yapılmıştır. Soruşturma Bureau mühendislik odasına sunmuş. Soruşturma 2-3 ay sonra diplomasıma eşit edilmiş olduğu söylenmiştir. Üniversite de yapılan araştırmayla eşit edilmiş olduğum sanayide ben yaptığım gibi çok piyasetim" şeklinde beyan etmiştir.

**DELİLLER:**  
-Sanığın aktı vasi ve mülki kayıtları,  
-Sanık savunması.

**13. ULAŞTIRMA KONGRESİ**

E.C. BURSA 9. ASLİYE CEZA MAHKEMESİ

-TMMOB İnşaat Mühendisleri Odasına üyelik başvurusunda bulunmuş ve aktı,

-Kısmen rapor,  
-Diploma imzalı,  
-Emarettin yazı, mahkememizde,  
-Anadolu Üniversitesi Fakültesi/İnşaat Mühendisliği Odasının girişimci olduğuyun ortaya,

-Sanığın aktı (Uy. Sicil No),  
-Fim dosyası kapama ve belgelet.

**DELİLLERİN TAKDİRİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ**  
Bursa Cumhuriyet Başsavcılığı/tem 08/06/2018 tarih 2018/15783 esas sayılı iddianamesiyle sanık hakkında resmi belgede sahtelik suçundan mahkememizde yapılan sorgu ve inceleme sonucunda yapılan delillerin değerlendirilmesi yapılmıştır. Her ne kadar sanık M. [Redacted] hakkında resmi belgede sahtelik suçundan mahkememizde sorgu ve inceleme sonucunda yapılan delillerin değerlendirilmesi yapılmıştır, sanığın suç tarihinde Adli Emaretin 2018/5908 sayılı kararı hükmüyle 04/06/1995 tarihinde, Anadolu Üniversitesi, Mühendislik-Fakültesi İnşaat Mühendisliği diplomasını TMMOB İnşaat Mühendisleri Odasına Bursa Şubesiyle ilişki için sunarakla sunmuş, diplomasını sahteliğinin tespit davasına, iddianamede alınan savunmasında beyanladığı mütferaka ile mahkememize başvurmuş, iddianamede sunmuş sahte diploması yapıldığı İnşaat Mühendisleri Odasına verildiği beyan ettiği ve böylece aktı suç işlediği" iddiasıyla kamu davası açılmıştır.

**SANIK SAVUNMASINDA:** "Beni işyerimde ve diğer yerlerde bulunan birer sanatçı olduğum için mahkememize başvurmuş. Sanayide de inşaatçı olarak çalışarak diplomasıma mal olduğuna inanmış. Photoshop programını kullanarak kendime böyle bir diploma oluşturmuş. Oluşturduğum Anadolu Üniversitesinden verilmiş sahte bir mühendislik diplomasına hakaret yapılmıştır. Soruşturma Bureau mühendislik odasına sunmuş. Soruşturma 2-3 ay sonra diplomasıma eşit edilmiş olduğu söylenmiştir. Üniversite de yapılan araştırmayla eşit edilmiş olduğum sanayide ben yaptığım gibi çok piyasetim" şeklinde beyan etmiştir.

**DELİLLER:**  
-Sanığın aktı vasi ve mülki kayıtları,  
-Sanık savunması.

**HÜKÜM:** Yukarıda açıklanan nedenlerle;  
1-Sanık M. [Redacted] üzerine aktı resmi belgede sahtelik suçundan deliliyle aktı emarettin 5237 sayılı TCK'nın 2041 maddesi gereğince suçun işlenmiş, suç konularının devam etmediği için aktı emarettin 62 maddesi hükmüyle 2 YIL HAPİS CEZASI İLE CEZALANDIRILMASINA,  
2-Sanığın aktı emarettin 5237 sayılı TCK'nın 2041 maddesi gereğince 1/8 oranında indirim yapılarak **1 YIL 8 AY HAPİS CEZASI İLE CEZALANDIRILMASINA,**  
3-Hakkında TCK 53/2 maddesi ve fimsi uygulanır. 1. Ücretli seyirler.

**13. ULAŞTIRMA KONGRESİ**

E.C. BURSA 9. ASLİYE CEZA MAHKEMESİ

-TMMOB İnşaat Mühendisleri Odasına üyelik başvurusunda bulunmuş ve aktı,

-Kısmen rapor,  
-Diploma imzalı,  
-Emarettin yazı, mahkememizde,  
-Anadolu Üniversitesi Fakültesi/İnşaat Mühendisliği Odasının girişimci olduğuyun ortaya,

-Sanığın aktı (Uy. Sicil No),  
-Fim dosyası kapama ve belgelet.

**DELİLLERİN TAKDİRİ VE DEĞERLENDİRİLMESİ**  
Bursa Cumhuriyet Başsavcılığı/tem 08/06/2018 tarih 2018/15783 esas sayılı iddianamesiyle sanık hakkında resmi belgede sahtelik suçundan mahkememizde yapılan sorgu ve inceleme sonucunda yapılan delillerin değerlendirilmesi yapılmıştır. Her ne kadar sanık M. [Redacted] hakkında resmi belgede sahtelik suçundan mahkememizde sorgu ve inceleme sonucunda yapılan delillerin değerlendirilmesi yapılmıştır, sanığın suç tarihinde Adli Emaretin 2018/5908 sayılı kararı hükmüyle 04/06/1995 tarihinde, Anadolu Üniversitesi, Mühendislik-Fakültesi İnşaat Mühendisliği diplomasını TMMOB İnşaat Mühendisleri Odasına Bursa Şubesiyle ilişki için sunarakla sunmuş, diplomasını sahteliğinin tespit davasına, iddianamede alınan savunmasında beyanladığı mütferaka ile mahkememize başvurmuş, iddianamede sunmuş sahte diploması yapıldığı İnşaat Mühendisleri Odasına verildiği beyan ettiği ve böylece aktı suç işlediği" iddiasıyla kamu davası açılmıştır.

**SANIK SAVUNMASINDA:** "Beni işyerimde ve diğer yerlerde bulunan birer sanatçı olduğum için mahkememize başvurmuş. Sanayide de inşaatçı olarak çalışarak diplomasıma mal olduğuna inanmış. Photoshop programını kullanarak kendime böyle bir diploma oluşturmuş. Oluşturduğum Anadolu Üniversitesinden verilmiş sahte bir mühendislik diplomasına hakaret yapılmıştır. Soruşturma Bureau mühendislik odasına sunmuş. Soruşturma 2-3 ay sonra diplomasıma eşit edilmiş olduğu söylenmiştir. Üniversite de yapılan araştırmayla eşit edilmiş olduğum sanayide ben yaptığım gibi çok piyasetim" şeklinde beyan etmiştir.

**DELİLLER:**  
-Sanığın aktı vasi ve mülki kayıtları,  
-Sanık savunması.

**HÜKÜM:** Yukarıda açıklanan nedenlerle;  
1-Sanık M. [Redacted] üzerine aktı resmi belgede sahtelik suçundan deliliyle aktı emarettin 5237 sayılı TCK'nın 2041 maddesi gereğince suçun işlenmiş, suç konularının devam etmediği için aktı emarettin 62 maddesi hükmüyle 2 YIL HAPİS CEZASI İLE CEZALANDIRILMASINA,  
2-Sanığın aktı emarettin 5237 sayılı TCK'nın 2041 maddesi gereğince 1/8 oranında indirim yapılarak **1 YIL 8 AY HAPİS CEZASI İLE CEZALANDIRILMASINA,**  
3-Hakkında TCK 53/2 maddesi ve fimsi uygulanır. 1. Ücretli seyirler.

**13. ULAŞTIRMA KONGRESİ**

## TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 13. Ulaştırma Kongresi Duyurusu Yapıldı

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

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

**Sempozyum hakkında ayrıntılı bilgi için [ulastirmakongresi.imo.org.tr](http://ulastirmakongresi.imo.org.tr)**

**TMMOB İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI**

**13. ULAŞTIRMA KONGRESİ**  
Yaşanabilir Kentler İçin Kent-Ulaştırma Birlikliğinin Uyumlu Gelişimi  
10-11-12 Ekim 2019 / Erzurum

**KONGRE TARİHİ**  
10-11-12 Ekim 2019 / Erzurum

**KONGRE YERİ**  
Erzurum Atatürk Kültür Merkezi

**KONGRE BAŞKANLIĞI**  
Prof. Dr. Şengül ERKİN  
Doç. Dr. Ahmet ERGİL  
Prof. Dr. Recep ÖZDEMİR  
Doç. Dr. Mustafa ÖZDEMİR

**KONGRE YÜRÜTÜCÜSÜ**  
Doç. Dr. Şengül ERKİN  
Doç. Dr. Ahmet ERGİL  
Prof. Dr. Recep ÖZDEMİR  
Doç. Dr. Mustafa ÖZDEMİR

**KONGRE YERİ**  
Erzurum Atatürk Kültür Merkezi

**TMMOB İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI**

**13. ULAŞTIRMA KONGRESİ**  
Yaşanabilir Kentler İçin Kent-Ulaştırma Birlikliğinin Uyumlu Gelişimi  
10-11-12 Ekim 2019 / Erzurum

**KONGRE TARİHİ**  
10-11-12 Ekim 2019 / Erzurum

**KONGRE YERİ**  
Erzurum Atatürk Kültür Merkezi

**KONGRE BAŞKANLIĞI**  
Prof. Dr. Şengül ERKİN  
Doç. Dr. Ahmet ERGİL  
Prof. Dr. Recep ÖZDEMİR  
Doç. Dr. Mustafa ÖZDEMİR

**KONGRE YÜRÜTÜCÜSÜ**  
Doç. Dr. Şengül ERKİN  
Doç. Dr. Ahmet ERGİL  
Prof. Dr. Recep ÖZDEMİR  
Doç. Dr. Mustafa ÖZDEMİR

**KONGRE YERİ**  
Erzurum Atatürk Kültür Merkezi

## İMO Mesleki Değerlendirme Kurulu Toplantısını Yaptı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Mesleki Değerlendirme Kurulu (MDK) beşinci toplantısını 19 Şubat 2019 tarihinde Oda Merkezinde yaptı.

Toplantıda şubelerden gelen yazıların değerlendirilmesi yapıldı.

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



## İMO Yapı Denetim Laboratuvarı Numune Toplama Elemanı Eğitici Eğitimi Düzenledi



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

Pamukkale Üniversitesi Öğretim Görevlisi İnşaat Mühendisi Bülent Şahan tarafından 22 Şubat 2019 tarihinde Oda Merkezinde düzenlenen eğitici eğitimine Genel Sekreter Yardımcıları Ceylan Özkul, Serap Dedeoğlu, Halim Karan ile çok sayıda Şube Yönetim Kurulu Üyesi ve Şube çalışanı inşaat mühendisi katıldı.

## İMO İnşaat Mühendisliği Eğitim Kurulu Dördüncü Toplantısını Yaptı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İnşaat Mühendisliği Eğitim Kurulu dördüncü toplantısını 22 Şubat 2019 tarihinde Oda Merkezinde yaptı.

Toplantıda, 19 Ocak 2019 tarihinde yapılan Bölüm Başkanları Ortak toplantısı değerlendirildi. Kurul tarafından hazırlanan "Mevcut Durum Raporu 2019'un" son haline getirilmesi için görüşmeler yapıldı. Kurul tarafından Bölgesel toplantılar yapılması planlandı.

Toplantıya Komisyon üyeleri; Halit Cenan Mertol, Rıza Secer Orkun Keskin, Serap Kahraman, Metin Hüsem, Ahmet Ferhat Bingöl, Aynur Şensoy Şorman ve Genel Sekreter Yardımcısı Ceylan Özkul katıldı.



## Türkiye'nin Afet Riski Yönetimi 21. Yuvarlak Masa Toplantısı



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

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

## İMO Kadın Komisyonu İnşaat Mühendisleri Komisyonu Toplandı

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

Toplantıda 8 Mart etkinliklerinin hazırlıkları görüşüldü. Toplantıya Genel Sekreter Yardımcıları Serap Dedeoğlu ve Dilek Bekiroğlu ile Sinem Kolgu, Sibel Tatar, Rabia Doğan, Ayşegül Bildirici, Zeynep Göksal, Nazlı Gül Araz, Nurhayat Sürmen, Necla Aydıntürk, Fusun Sumer, Canan Oğuz, Esengül Özdemir, Aslı Kahveci, Hazal Canpolat katıldı.



## TMH Yayın Kurulu İkinci ve Üçüncü Toplantısını Yaptı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası'nın yayın organı Türkiye Mühendislik Haberleri (TMH) Dergisi Yayın Kurulu ikinci toplantısını, 23 Şubat 2019 tarihinde üçüncü toplantısını 2 Mart 2019 tarihinde Oda Merkezinde yaptı.

Toplantılarda yayınlanmış olan 498. sayı değerlendirilerek 499. sayının hazırlıkları görüldü.

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

## İMO Afet Riski Altındaki Alanlar ve Kentsel Dönüşüm Komisyonu 2. Toplantısını Yaptı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Afet Riski Altındaki Alanlar ve Kentsel Dönüşüm Komisyonu 2. toplantısını 1 Mart 2019 tarihinde Oda Merkezi'nde gerçekleştirdi.

Toplantıda, mevcut kentsel dönüşüm uygulama örnekleri incelenerek alternatif bir model oluşturulması için çalışmalara başlandı.

Toplantıya Komisyon üyeleri Baykal Hancıoğlu, Zeki Gür, Ufuk Yurtoğulları, Hasan Alınç ile Genel Sekreter Yardımcısı Dilek Bekiroğlu ve Proje Asistanı Özge Özgür katıldı.



## İMO Uluslararası 8. Geoteknik Sempozyumu Düzenleme Kurulu Toplantısı Yapıldı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına İstanbul Şubesi tarafından 13-14-15 Kasım 2019 tarihinde İstanbul'da düzenlenecek olan Uluslararası 8. Geoteknik Sempozyumu Düzenleme Kurulu toplantısı 1 Mart 2019 tarihinde, İstanbul'da yapıldı.

Toplantıda ulusal ve uluslararası bilim kurulu üyelikleri için gelen yanıtlar, sempozyum bildiri özetleri ve çağrılı konuşmacılar görüldü.

Toplantıya İstanbul Şube Başkanı Nusret Suna, Prof. Dr. Feyza Çinicioğlu, Prof. Dr. Mustafa Laman, Prof. Dr. Recep İyisan, Doç. Dr. Havva Nur Kılıç, Doç. Dr. Pelin Özener Tohumcu, Doç. Dr. Özer Çinicioğlu, Doç. Dr. Banu İkizler, Doç. Dr. Selman Sağlam, Dr. Öğretim Üyesi Selçuk Bildik, Dr. Öğretim Üyesi Ece Bayat ve İstanbul Şube Sekreteri Rezan Bulut katıldı.

## TMMOB 3. Kadın Sempozyumu Gerçekleştirildi

İlki 2015 yılında gerçekleştirilen TMMOB Kadın Sempozyumu'nun üçüncüsü 23 Şubat 2019 tarihinde İnşaat Mühendisleri Odası Teoman Öztürk toplantı salonunda "Kriz, Kent ve Kadın" temasıyla gerçekleştirildi.

Sempozyumun açılışında TMMOB 45. Dönem Kadın Çalışma Grubu Başkanı Işık Gürbulak ve TMMOB Yönetim Kurulu adına Ayşegül İbici Oruçkaptan birer konuşma yaptılar. Sempozyum üç oturumla gerçekleştirildi. İlk oturumda "Ekonomik Krizin Kadın Üzerindeki Etkisi" konuşuldu. Moderatörlüğü TMMOB Kadın Çalışma Grubu'ndan Ezgi Pekşen Soysal'ın yaptığı oturumda Ankara Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesinden Doç. Dr. Emel MEMİŞ ve İstanbul Üniversitesi Öğretim Üyesi Dr. Özge İzdeş Terkoğlu birer sunum yaptılar. Soru - cevap bölümüyle oturum sonlandırıldı. İlk oturum sonrası TMMOB'li Kadınlar ikti-

darın kadın düşmanı, muhafazakar politikalarının ve söylemlerinin dozunu her geçen gün artırdığı bu süreçte konuya ilişkin bir basın açıklaması yaptılar. İkinci oturumda "Yerel Yönetimlerde Kadın" konusu ele alındı. Moderatörlük görevini TMMOB Kadın Çalışma Grubu'ndan Buket Çelik üstlendi. İstanbul Üniversitesi Siyasal Bilgiler Fakültesinden Prof. Dr. Gülay Günlük Şenesen ve TÜMBELSEN Merkez Yönetim Kurulu Üyesi Satı Burunucu birer sunum yaptılar. Sunumların ardından soru - cevap bölümüyle katılımcılar aydınlatıldı.

Oturumlar sonrası mühendis, mimar, şehir plancısı kadınların görüş ve önerilerini paylaştığı Forum kısmı gerçekleştirildi. Bu bölümde kolaylaştırıcı olarak TMMOB 45. Dönem Kadın Çalışma Grubu Başkanı Işık Gürbulak ve Kadın Çalışma Grubu üyesi Serap Dağdelen görev aldı.

