



TMMOB
İnşaat Mühendisleri Odası

48. Dönem

Raporlar,

Görüşler,

Değerlendirmeler

2022-2024

9 Mart 2024, Ankara



TMMOB

İnşaat Mühendisleri Odası

Necatibey Cad. No: 57 Kızılay / Ankara

Tel: 0.312.294 30 00 - Faks: 294 30 88

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

İçindekiler

Sunuş	7
-------------	---

Değerlendirmeler, görüşler, raporlar

İMO Tarafından Yayımlanan Değerlendirmeler, Görüşler ve Raporlar

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından hazırlanan Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik hakkında görüşü <i>Haziran 2022</i>	11
Çevre Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Üzerine Kanun Teklifi Üzerine Değerlendirme <i>9 Haziran 2022</i>	15
Ulaştırma ve Türkiye <i>17 Ekim 2022</i>	19
2000'li Yıllarda Türkiye'de Demiryolları <i>21 Ekim 2022</i>	36
Demiryollarının Yeniden Yapılandırılması Süreçleri <i>25 Ekim 2022</i>	54
23 Kasım 2022 Gölyaka-Düzce Depremi Ön Değerlendirme Raporu <i>23 Aralık 2022</i>	69
İstihdam ve Özlük Haklarımıza Dair Sorunlar/ Çözüm Önerileri Özet Raporu <i>27 Aralık 2022</i>	82
Özellik Arz Eden Binaların Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Hizmetlerine Dair Yönetmelik Taslağı Hakkında İMO Görüşü <i>2 Ocak 2023</i>	88
İnşaat Mühendisliği Eğitiminde Sorunlar ve Çözüm Önerileri <i>Şubat 2024</i>	92

Kurumlara Gönderilen Görüşler

Köylerde Yapılacak Yapılar ve Uyulacak Esaslar hakkında Oda Görüşü	115
TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası Ana Yönetmeliği hakkında Oda Görüşü	117
Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik hakkında Oda Görüşü	119
Ahşap Binaların Tasarım, Hesap ve Yapım Esaslarına Dair Yönetmelik Taslağı Hakkında Oda Görüşü	120

Basın Açıklamaları

Türkiye Kıyıları ve Deniz Alanları <i>22 Nisan 2022</i>	127
Eşitlik, Özgürlük ve Adalet için; Yaşasın! <i>1 Mayıs! 29 Nisan 2022</i>	128
Halkın Can ve Mal Güvenliği Şirketlerin Kârı İçin Tehlikeye Atılmamalıdır! <i>13 Mayıs 2022</i>	129
Kamuda Meslektaşlarımızın Ücretleri İyileştirilmeli, Ek Gösterge 6400 Seviyesine Yükseltilmelidir! <i>3 Haziran 2022</i>	130

İçindekiler

Konut Krizi Arsa Sorunu Değildir, Kamu Arsalarını Satmakla Çözülemez! 6 Haziran 2022	131
Sivas Katliamını Unutmadık, Unutturmayacağız! 1 Temmuz 2022	132
Genç Meslektaşımızı Aramızdan Koparan İş Cinayeti Kader Değildir! 16 Temmuz 2022	132
Güvenli Yapılaşma İçin Şart: Her Şantiyeye Bir Şef 26 Temmuz 2022	133
Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte Yapılması Gereken Değişikliklere İlişkin Milletvekillerine Mektup Ağustos 2022	135
JMO Genel Başkanı'nın Türkiye Deprem Tehlike Haritası ile ilgili iddiasına cevap 27 Temmuz 2022	136
Laf Kalabalığı ile Sorumsuzluğunuzu Gizleyemezsiniz! 4 Ağustos 2022	137
KPSS Sorularının Çalınması İddialarının Takipçisi Olacağız! 3 Ağustos 2022	139
Depremi Değil Ama Afeti Önlemek Mümkün! 17 Ağustos'un Yıl Dönümünde Türkiye'nin Depreme Hazırlığı: Sorunlarımız ve Çözümlerimiz! 16 Ağustos 2022	140
12 Eylül'ün 42. Yılında Darbenin Mirası Yaşiyor 12 Eylül 2022	143
Cumhuriyet Tarihinin En Büyük Sosyal Konut Projesine Yönelik Bazı Çekinceler 14 Eylül 2022	143
Sansür Yasası, İfade Özgürlüğü ve Halkın Haber Alma Hakkının İhlalidir! 9 Ekim 2022	146
Yine Bir Madende Yine Bir Facia: Acımız Sonsuz... 15 Ekim 2022	147
2011 Van Depremlerinden 2020 İzmir Depremine; Türkiye Yerinde Saymaya Devam Ediyor 23 Ekim 2022	148
Düzce Depreminin 23. Yılı: Deprem Güvenliği Kaderine Terk Edilemez 12 Kasım 2022	149
Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte Yapılan Değişiklik, Beklentileri Karşılamaktan Uzaktır 18 Kasım 2022	150
Yurttaşlarımızın Deprem Korkusu Duymadan Yaşama Hakkı Vardır! 23 Kasım 2022	151
Kadına Yönelik Şiddetin Farkında Olup Şiddete Dur De! 25 Kasım 2022	153
19 Aralık İnşaat Mühendisleri Günümüz Kutlu Olsun! 19 Aralık 2022	154
İMO: Emeğimizin Karşılığını İstiyoruz Yeterli İstihdam Adil Atama 21 Aralık 2022	155
İMO: Emeğimizin Karşılığını İstiyoruz Yeterli İstihdam Adil Atama Kampanyası Kapsamında Milletvekillerine Gönderilen Mektup	157
Sabah Gazetesi Yazarı Yavuz Donat'a Yanıtımızdır 27 Ocak 2023	157
İnşaat Mühendisliği Eğitiminin Uzaktan Yapılamayacağı Konusunda Çağrımızdır 13 Şubat 2023	159
Jeofizik Microtremor Tekniği ile Mevcut Binaların Deprem Etkilerine Karşı Riskleri Belirlenemez 15 Şubat 2023	160
Toplumsal Dayanışma ve Örgütlülüğün Gücünü Selamlıyoruz 3 Mart 2023	162

İçindekiler

22 Mart 2023 Dünya Su Günü: Su Tüm Canlıların Yaşamı ve Doğanın Sürdürülebilir Dengesi İçin Temel Bir İhtiyaç ve Yaşam Hakkıdır! 22 Mart 2023	162
İMO Deprem Etkisi Altında Mevcut Bina Sistemlerinin Değerlendirilmesi ve Güçlendirme Tasarımı Alanında Çalışan İnşaat Mühendislerinin İMO İnternet Sayfasında Yayınlanması Yönergesi hakkında İMO Üyelerine Mektup	164
Kamuda Çalışan Meslektaşlarımızın Özlük Haklarının İyileştirilmesi ve İstihdamın Arttırılması İçin Sonuç Alana Kadar Çalışmalarımıza Devam Edeceğiz 27 Nisan 2023	164
Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Artık Bilimin ve Aklın Gerektirdiği Gibi Davranmalıdır! Afetlere Karşı Yapı Güvenliğinin Sağlanması İçin Talebimiz Net: Yetkin Mühendislik! 28 Nisan 2023	166
Ülkemizin Özgür ve Mutlu Günleri İçin, 1 Mayıs Kutlu Olsun! 1 Mayıs 2023	167
Herkes Anladı! Anlamayan Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı İçin Bir Kez Daha Anlatıyoruz! Yaptığınız İş Hukuksuzdur! Yaptığınız İş Göstermelik ve Anlamsızdır! 13 Mayıs 2023	168
İMO Yönetim Kurulunun 15 Temmuz Hakkında Açıklaması 15 Temmuz 2023	169
Meslektaşlarımıza Yapılan Saldırıyı Şiddetle Kınıyoruz 4 Ağustos 2023	170
17 Ağustos'tan 6 Şubat'a; Enkaz Altında Kalan Bir Ülke!.. 16 Ağustos 2023	170
Kamuda Çalışan Meslektaşlarımızın Taleplerinde Israrcıyız! 23 Ağustos 2023	174
İnsan Hayatı Bu Kadar Ucuz mu? 5 Eylül 2023	176
1923'ün Işığını 12 Eylül ile Başlayan Karanlığa Teslim Etmeyeceğiz! 12 Eylül 2023	176
10 Ekim Katliamında Hayatını Kaybedenleri Saygı ve Özlemle Anıyoruz 10 Ekim 2023	177
İsrail Devleti'nin Katliamlarına Karşı Filistin Halkının Yanındayız! 18 Ekim 2023	177
Van ve İzmir Depremlerinin Yıl Dönümünde; Her Yeni Afette Aynı Acıları Yaşamak Kaderimiz Değil 23 Ekim 2023	178
Cumhuriyetimiz 100 Yaşında! 26 Ekim 2023	179
Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Mülkiyet Hakkını Gasp Etmenin Gerekçesi Yapılamaz 11 Kasım 2023	180
Anayasal Düzene Karşı Darbe Girişimine Hayır! 9 Kasım 2023	182
Kadına Yönelik Şiddet Son Bulana Kadar, Eşit ve Özgür Bir Dünya Mücadelemiz Sürecektir 24 Kasım 2023	183
69 Yıllık Çınar; İMO, Meslektaşlarını ve Toplum Yararını Savunmaya Devam Ediyor 18 Aralık 2023	184
Elazığ-Sivrice Depreminin 4. Yılı: Sorumsuzluğun Bedelini Yurttaşlarımız Canıyla Ödüyor! 24 Ocak 2024	185

İçindekiler

TMMOB ve Bağlı Odalarla Yapılan Ortak Basın Açıklamaları

Unutulmaz Gezi'yi Selamlıyoruz Hiçbir Hukuk Dışı Karar Gezi Direnişinin Meşruiyetini Gölgeleyemez 26 Nisan 2022.....	186
Mühendis, Mimar ve Şehir Plancılarının Haklarını Savunmaya, İnsanca Yaşanacak Bir Gelir Düzeyi İçin Mücadele Etmeye Devam Edeceğiz! 24 Temmuz 2023.....	187

Basın Kuruluşlarına Gönderilen Yazılar

İnşaat Mühendisleri Açısından Ekonomik Krizin Sonuçları ve Çözüm Önerilerimiz (Elektrik Mühendisliği dergisi Nisan 2023).....	190
---	-----

Kongre, Sempozyum, Etkinlik ve Çeşitli Toplantılarda Yapılan Konuşmalar

Türkiye İnşaat Mühendisliği 18. Teknik Kongre ve Sergisi 7 Kasım 2022.....	197
Avrupa Konseyi Parlamenterler Meclisi Toplantısı 22 Eylül 2022.....	201
Yüksek Yapılar Sempozyumu 4 Mayıs 2023.....	205
14. Ulaştırma Kongresi 18 Ekim 2023.....	209
Yapılarda Güçlendirme Sempozyumu 30 Ekim 2023.....	212
Her Yönüyle Deprem Çalıştayı 11 Kasım 2023.....	214
10. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu 16 Kasım 2023.....	218
Uluslararası Katılımlı 9. Geoteknik Sempozyumu 24 Kasım 2023.....	221
Mühendislikte Bilgisayar Uygulamaları ve Teknolojik Gelişmeler Sempozyumu 22 Aralık 2023.....	223
İnşaat/Deprem Mühendisliği Açısından Şubat 2023 Depremleri Sempozyumu 18 Ocak 2024.....	226
Şube Genel Kurulları Divan Başkanlıklarına Sunulan Mesaj 10 Şubat 2024.....	229

<u>Basında İMO</u>	235
---------------------------------	-----

Sunuş

Değerli Meslektaşımız,

48. Çalışma Dönemi boyunca Odamız tarafından kamuoyuyla, meslektaşlarımızla, ilgili kurum ve kuruluşlarla paylaşılan, görüş ve önerilerimizi ifade ettiğimiz tüm yazılı metinleri Çalışma Raporunun eki olarak "Raporlar, Değerlendirmeler, Görüşler" kitabında bir araya getirdik.

Kitapta yer alan basın açıklamaları, değerlendirme metinleri, konuşmalar ve hazırlanan raporlar Odamızın mesleki-politik hattı doğrultusunda görüş ve eğilimlerini yansıtmakta, mesleğimiz ve ülkemizle ilgili inşaat mühendislerinin sözünü söylemektedir. Dikkat edilirse bu sözlerimiz yalnızca bugüne hitap etmekle sınırlı değildir; geleceğe de yönelen bütünlüklü ve uzun erimli fikirleri ifade etmektedir. Kuşkusuz bu fikirler Odamızın bugüne kadar biriktirdiği engin düşünsel üretimlerin üzerinde yükselmektedir.

Odamız meslek alanımızı doğrudan ilgilendiren konularda, bilimsel gerçeklere dayanarak görüşlerini ifade etmiş, meslektaşlarımızın sorunlarını yüksek sesle dilelendirmiş ve biz mühendisleri de yakından ilgilendiren toplumsal gerçeklere karşı duyarsız kalmamıştır. Halkın yararına uygun olmayan proje ve uygulamalara karşı olmuş, sadece eleştirmekle kalmamış, aynı zamanda çözüm önerilerini de ortaya koymuştur.

Bu kitapta yer alan metinler incelendiğinde, Odamızın farklı konu ve uzmanlık alanlarında ifade ettiği görüşlerin aynı zamanda Odamızın mesleğimizle ilgili politikasını da ortaya koyduğu görülecektir. Altını çizerek ifade etmek gerekir ki bu çalışmalar büyük bir kolektifin ortak ürünleridir. Bu metinlerin hazırlanmasında uzmanlık kurullarımızın üyelerinden yönetim kurulu üyelerine, çalışanlarımızdan akademisyenlere kadar büyük bir toplam özveriyle çalışmıştır. Bu emeğin ürünleri, ortak aklın, katılımcılığın belirleyici olduğu sürecin sonucudur.

Çalışma dönemi boyunca meslektaşlarımızın en önemli sorunu olan kamuda ve özel sektörde istihdam konusu başta olmak üzere çeşitli kampanyalar çerçevesinde metinler üretilmiş, açıklamalar yapılmış, milletvekillerine, kurumlara ve ilgili idarecilere mektuplar yazılmış, raporlarımız sunulmuştur. Odamız, yapı denetimi sisteminden, yapı üretiminin temel bileşeni olan şantiye şefliğine, kentsel dönüşüm uygulamalarından kıyı ve deniz alanlarına, afet hazırlık ve müdahaleden sağlıklı kentleşmeye kadar meslek alanımızı ilgilendiren konularda kamu yararını önceleyen görüş ve önerilerde bulunmuştur. 6 Şubat Depremlerinin ardından kamuoyunun merak ettiği tüm konulara açıklık getirilmiş, yıkımın ardında yatan sebepler bir bir açıklanmış, olası depremlerde aynı akıbeti yaşamamak için neler yapılması gerektiği sarıh bir biçimde bilime, mühendisliğe ve akla dayalı bir yaklaşımla ifade edilmiştir.

Odamızın mesleğimize, meslektaşlarımıza ve ülkemize dair görüş ve düşüncelerinin en özlü şekilde ifade edildiği metinlerin bir araya getirildiği bu kaynağın tüm meslektaşlarımız için faydalı olacağını düşünüyoruz.

Saygılarımızla,

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
48. Dönem Yönetim Kurulu

Değerlendirmeler Görüşler Raporlar

İMO Tarafından Yayımlanan Değerlendirmeler, Görüşler ve Raporlar

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odasının

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği **Bakanlığı tarafından hazırlanan Şantiye** **Şefleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik** **Yapılmasına Dair Yönetmelik hakkında** **görüşü**

Haziran 2022

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından, güvenli yapı üretimi ve yapı üretim sürecinin sağlıklı bir şekilde yürütülebilmesi için şantiye şefliği görevinin düzenlenmesi hakkında kapsamlı çalışmalar yapılmıştır. İMO'nun bu çalışmaları raporlar haline getirilerek kamuoyuyla, milletvekilleriyle ve tüm ilgili kurum/kuruluşlarla paylaşılmıştır.

Öncelikle vurgulamak gerekir ki mevcut haliyle yapı üretim sürecinin yöneticisi pozisyonunda olan şantiye şefliği alanı son derece kontrolsüz ve sorunludur. Mevcut durumda işin niteliği ile hiçbir ilgisi olmayan meslek gruplarının keyfi olarak şantiye şefliği görevini üstlenebildiği, hatta belirli bir kesimin şantiye şefliği görevini yürütecek meslek grubundan olup olmadığı dahi anlaşılamamaktadır. 2020 yılına ait yapı ruhsatı verilerine göre, toplam ruhsatlar içerisinde inşaat mühendisi üyelerimizin üstlendikleri şantiye şefliği oranı yüzde 45,8'dir. Yapı ruhsatların önemli bir oranında şantiye şefliği görevlendirmesinin uygun meslek gruplarından yapıldığı bilinmektedir.

Öte yandan yaygın bir biçimde, şantiye şefliği görevinin, sadece resmi prosedürleri tamamlamak amacıyla kâğıt üstünde kaldığı bilinmektedir. Can güvenliği için asli bir çalışma alanı olan şantiye şefliğinin, bir deprem ülkesinde ilgili her kurum ve kuruluşun gözü önünde sadece kâğıt üzerinde kalması halkın can ve mal güvenliği açısından tehdit oluşturmaktadır.

Şantiye şefliği, sürekli eğitime gereksinim duyan bir görev alanıdır. Dolayısıyla bu görevin yerine getirilmesi için ilgili meslek odalarının vereceği eğitimlere katılıp belgelendirilmesi gerekir.

Bu doğrultuda Odamız, şantiye şefliği alanının düzenlenmesi ve sağlıklı işleyebilmesi için temel olarak 5 başlıkta önerilerini açıklamıştır:

- İstisnai durumlar dışında, her şantiye şefi sadece bir şantiyede tam zamanlı olarak görevlendirilmelidir.
- Şantiye şefliğinin üstlenilmesinde; yapım işinin konusunun, niteliğinin, büyüklüğünün ve ilgili imalatların oranının dikkate alınması, keyfi uygulamaların sonlandırılması için gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır.
- Şantiye şefliği sürekli eğitime ve mesleki tecrübeye gereksinim duyan bir görevdir. Bu görevi yerine getirecek kişilerin ilgili meslek odalarınca verilen eğitimlere katılıp belgelendirilmeleri zorunlu tutulmalıdır.
- Gerçeğe aykırı beyanda bulunarak şantiye şefliği üstlenilmesinin önüne geçilmesi için şantiye şeflerinden Oda Kayıt Belgesi istenmelidir.
- Şantiye şefleri TMMOB tarafından belirlenen mühendislik asgari ücretinin altında çalıştırılmamalı, hak ve ücretleri yasal güvenceye alınmalıdır.

Bu temelde Odamızın katkılarıyla hazırlanan Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelik taslağı TMMOB tarafından Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı ile paylaşılmıştır.

Sonuç olarak Bakanlık yönetmelikte değişiklik yapma gereği duymuş ve “Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” taslağı hazırlamıştır. Taslağın, beklentileri karşıladığını söylemek mümkün değildir.

Bakanlık tarafından hazırlanan taslağın gerekçesinde yönetmeliğin uygulaması sırasında ilgili idarelerden, meslek odalarından ve sektörden iletilen talepler doğrultusunda yeni düzenlemeler yapılması ihtiyacı doğduğu belirtilmektedir.

Bu kapsamda yapılan düzenleme ile; şantiye şeflerinin aynı anda üstlenebilecekleri iş miktarı, inşaat alanı ile iş sayısı, farklı yapı türleri ve imalat tiplerine bağlı olarak şantiye şefliğini üstlenebilecek meslek disiplinleri gibi konularda düzenlemeler yapıldığı belirtilmektedir.

Tanımlar

Madde 4

Yönetmeliğin 4. Maddesini oluşturan tanımlar için Odamız; “Şantiye Şefi Yardımcısı”, “Fen Elemanı”, “Şantiye Sorumlusu”, “e-şantiye sistemi” ve “Şantiye Şefliği Temel Eğitimi” tanımlarını önermektedir.

“Şantiye Şefi Yardımcısı”, konusuna ve niteliğine göre şantiye şefinin yardımcısı olarak yapım işlerini yöneterek uygulayan, mühendis ve mimarı; “Fen Elemanı”, konusuna ve niteliğine göre yapım işlerinin yürütülmesinde belli yapı sınıfları ile belirli inşaat alanlarında sahada görev alan teknik öğretmen ve tekniker diplomasına sahip teknik personeli ifade etmektedir.

“Şantiye Sorumlusu” ise, büyükşehirler için plansız alanlarda, tek parselde bir bodrum katı dışında en çok iki katlı ve bodrum katı dahil toplam yapı inşaat alanı 500 m²'yi geçmeyen yapılarda ve planlı alanlarda, tek parselde bir bodrum katı dışında en çok iki katlı ve bodrum katı dahil toplam yapı inşaat alanı 200 m²'yi geçmeyen yapılarda, diğer şehirlerde mücavir alan dışında, tek parselde bir bodrum katı dışında en çok iki katlı ve bodrum katı dahil toplam yapı inşaat alanı 500 m²'yi geçmeyen yapılarda ve mücavir alan içinde, tek parselde bir bodrum katı dışında en çok iki katlı ve bodrum katı dahil toplam yapı inşaat alanı 200 m²'yi geçmeyen yapılarda meslek alanlarına uygun olarak şantiye sorumluluğunu üstlenen fen elemanını ifade eder.

Bu tanımları birbirinden ayırarak yapmak, şantiye alanındaki düzensizliği ve yapı üretim sürecinin sağlıklı yürütülebilmesi için gereklidir. Örneğin görev ve sorumluluklarını ancak bir mühendis veya mimarın sahip olduğu donanımla üstlenebileceği işin, teknik öğretmen ve tekniker diplomasına sahip teknik personelle karıştırılmaması yapı güvenliği açısından kritiktir.

Sürekli eğitime gereksinim duyan bir görev olan şantiye şefliğini yerine getirecek kişilerin ilgili meslek odalarınca verilen eğitimlere katılıp belgelendirilmeleri zorunlu tutulmalıdır. Bu nedenle, belirli niteliklere sahip yapım işlerinde şantiye şefliği ve şantiye şefi yardımcılığı görevi

üstlenilebilmesi için alınması zorunlu eğitimi ifade eden “Şantiye Şefliği Temel Eğitimi” yönetmelikte yer almalıdır.

Şantiye Şefliği ve İdarenin Görevleri, Uygulanacak ilke ve kurallar

Madde 5

Şantiye şefliği alanında yapılacak işin, iş sözleşmesine göre ve Sosyal Güvenlik Kanununa tabi olarak yürütülmesi esas alınmalıdır. Şantiye şefliği alanında denetim kanallarını güçlendirecek ve şantiye şeflerinin yasal haklarını garanti altına alacak olan bu düzenlemeye Bakanlığın taslağında yer verilmemiştir.

Odamızın bir başka önerisi de sözleşmeye yazılan şantiye şefi ve şantiye şefi yardımcısının aylık ücretinin TMMOB tarafından her yıl belirlenen mimarlık, mühendislik asgari ücretinden az olmaması gerekliliğidir. Ne yazık ki şantiye şeflerinin hak ve ücretlerini yasal güvenceye alacak olan bu değişiklik önerisi de göz ardı edilerek şantiyelerde meslektaşlarımız, bırakalım TMMOB tarafından belirlenen mimarlık, mühendislik asgari ücretini, genel asgari ücretin bile altında çalışmaya mecbur bırakılmıştır.

Şantiye Şefliği

Madde 6

Gerçeğe aykırı beyanda bulunarak şantiye şefliği üstlenilmesinin önüne geçilmesi için şantiye şeflerinin ilgili meslek odası tarafından belgelendirilmesi önem arz etmektedir. Bu hem yapı güvenliği açısından hem de şantiye şefliği alanındaki denetimsizliği ve düzensizliği ortadan kaldırmak için kritik bir konudur. Yapılması gereken düzenleme; şantiye şefliği görevinin üstlenilebilmesi için TMMOB’ye bağlı meslek odalarına üye olma, serbest müşavirlik mühendislik ve mimarlık hizmetleri yapmaya yetkili olduğunu belirten “SMM Belgesi” alınması ve kayıtlı olduğu meslek odasından “Şantiye Şefliği Temel Eğitimi” alınması zorunluluğunun yönetmeliğe eklenmesidir.

500 m²’yi geçen konut inşaatlarının şantiye şefliği, yapı üretimiyle ilgili belirli bir donanımı gerektirmektedir. Bu alanda inşaat mühendisi veya mimarın şantiye şefi olması zorunlu kılınması gerekmektedir.

Taslakta; “Şantiye şefliğinin üstlenilmesinde; yapım işinin konusu, niteliği, büyüklüğü ile özel ihtisas gerektirip gerektirmediği ve ilgili imalatların oranı dikkate alınır. Bu amaçla, kaba ve ince inşaat işleri, ısıtma-soğutma-havalandırma-iklimlendirme-sıhhi tesisat gibi mekanik işler ile elektrik tesisatı işleri ayrı ayrı gruplandırılarak yapı maliyetine etkisi bakımından ağırlıkta olan gruba uygun meslek mensubu şantiye şefi olarak görevlendirilir. Bu yöntemle gruplandırmaya uygun olmayan işler İdaresince değerlendirilir” şeklinde yapılan düzenleme, Odamızın da altını çizdiği taleplerden biri olarak yönetmelikteki olumlu bir gelişmedir.

Şantiye şeflerinin çalışma usulü

Madde 7

Yönetmeliğin mevcut halinde şantiye şefine aynı anda 5 ayrı yapım işini üstlenme yetkisi tanınmaktadır. Taslakta bu konuda kısmi bir sınırlandırmaya gidilerek, “Şantiye şefi aynı anda herhangi birisinin yapı inşaat alanı;

- a) 1.500 m²’yi geçmeyen beş işi,
- b) 4.500 m²’yi geçmeyen üç işi,
- c) 7.500 m²’yi geçmeyen iki işi,

üstlenebilir” denilmiştir.

Şantiye şefinin şantiye alanında görevleri üç temel başlıkta tanımlanabilir: birincisi yapının fen

ve tekniğe, ruhsat ve projesine uygun olarak inşa edilmesi; ikincisi inşaatın iş ve işlemlerinin planlanması, sevk ve idaresi; üçüncüsü iş güvenliğinin sağlanması, işçi sağlığının gözetilmesidir. Şantiye şefinin, taşıdığı sorumluluk ve şantiye alanında yüklendiği görevin kapsamı dikkate alındığında şantiyeden hiç ayrılmaması gereken bir görev olduğu muhakkaktır.

Odamızın bu konudaki önerisi şantiye şefinin aynı anda en fazla üç ayrı yapım işinin şantiye şefliğini üstlenebilmesi şeklindedir. Yapı inşaat alanı 1500 metrekareyi geçen yapılarda ise şantiye şefliğinin tam zamanlı olarak üstlenilmesi gerekir. Birden fazla yapım işinin şantiye şefliğinin üstlenildiği durumlarda, yapı alanının toplamı 1500 metrekareyi geçmemelidir.

Deprem hasarlarının çok büyük bir kısmının inşaat hatalarından kaynaklandığı, doğa olaylarının felakete dönüştüğü ve işçi ölümlerinde dünya çapında en üst sıraları zorladığımız gerçekleriyle yüzleştiğinde şantiye şefliği görevinin ne kadar hayati önem taşıdığı daha iyi anlaşılacaktır. O halde bu görev için daha fazla nitelik aranması gerekir. Buna göre tek ruhsata bağlı veya toplu yapı niteliğinde, inşaat alanı 7.500 metrekareyi geçen yapılarda;

- Şantiye şefliği hizmeti yapabilmek için, meslekte fiilen en az üç (3) yıl şantiyede çalışıldığının belgelenmesi,
- Kayıtlı olunan meslek odasından “Şantiye Şefliği Temel Eğitimi” alınması,
- Ruhsat eki projeler esas alınarak, proje müellifliği bulunan mühendislik ve mimarlık disiplinlerinin her birinden ilgili meslek odasına kayıtlı en az bir şantiye şefi yardımcısı bulundurulması zorunlu kılınmalı,
- Tek ruhsata bağlı veya toplu yapı niteliğinde inşaat alanı 20.000 m²'yi geçen yapılarda şantiye şefliği hizmeti yapabilmek için meslekte fiilen en az beş (5) yıl şantiyede çalışıldığının belgelenmesi ve kayıtlı olunan meslek odasından “Şantiye Şefliği Temel Eğitimi” alınması zorunluluğu getirilmelidir.

Büyükşehirler için plansız alanlarda, tek parselde bir bodrum katı dışında en çok iki katlı ve bodrum katı dahil toplam yapı inşaat alanı 500 m²'yi geçmeyen yapılarda ve planlı alanlarda, tek parselde bir bodrum katı dışında en çok iki katlı ve bodrum katı dahil toplam yapı inşaat alanı 200 m²'yi geçmeyen yapılarda, diğer şehirlerde mücavir alan dışında, tek parselde bir bodrum katı dışında en çok iki katlı ve bodrum katı dahil toplam yapı inşaat alanı 500 m²'yi geçmeyen yapılarda ve mücavir alan içinde, tek parselde bir bodrum katı dışında en çok iki katlı ve bodrum katı dahil toplam yapı inşaat alanı 200 m²'yi geçmeyen yapılarda şantiye sorumlusunun meslek alanlarına uygun olarak şantiye şefliğini üstlenmesi uygundur.

İlgili idarenin görevleri

Madde 9

Taslakta, idareye, şantiye şefinin işin gerektirdiği uygun meslek grubunda olup olmadığını kontrol etme görevi tanımlanması olumlu bir gelişmedir.

Bakanlığın taslağı şantiye şefliği alanındaki gerçeğe aykırı beyanların önüne geçilmesi ve şantiye şefliği görevini üstlenenlerin özlük haklarının teminat altına alınması konusunda eksiktir. Bunun için idarenin; yapı müteahhidi ile yapılan iş sözleşmesi ve yapı kullanım belgesi verilmeden önce şantiye şefinin, şantiye şefi yardımcısı ve fen elemanının hesabına yatırılan aylık ücretin ve tazminatı dahil tüm özlük haklarının ödendiğine dair makbuzların, SGK tescil ve hizmet dökümünün, SGK işe giriş bildirgesinin de istenmesi gerekir.

Taslakta önemli eksiklerden biri de mesleki sorumluluk sigortasıdır. Yapı ruhsatı düzenlemeden önce ve yapım süresince şantiye şefi, şantiye şefi yardımcısı ve fen elemanları adına yapı müteahhidi tarafından yaptırılmış mesleki sorumluluk sigortasının, yine idare tarafından istenmesi gerekmektedir.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanan

Çevre Kanunu ile Bazı Kanunlarda Değişiklik Yapılması Üzerine Kanun Teklifi Üzerine Değerlendirme

9 Haziran 2022

Birkaç gün önce bazı AKP Milletvekilleri tarafından hazırlanan Çevre Kanunu ve bazı kanunlarda değişiklik öngören torba kanun teklifi ilgili komisyonlardan geçerek TBMM Genel Kuruluna gönderilmiş bulunmaktadır.

Siyasal iktidarın daha önce de sıklıkla yaptığı gibi, çevre ve yapılaşma açısından oldukça önemli olan bazı değişiklikleri ilgili kurumların görüşüne başvurmadan, önünü arkasını düşünmeden veya düşündürmeden alelacele hazırlayarak kanunlaştırmaya çalıştığı görülmektedir.

Daha öncekilerden de alışık olduğumuz üzere bu torbadan da kamu yararı, doğa ve çevre yararı çıkmamış, tam tersine çevre ve imar konusunda kamusal hizmet ve alanların daha fazla ticarileştirilmesi, piyasalaştırılması ve özelleştirilmesi çıkmıştır.

Söz konusu kanunun 8'inci, 12'inci ve 13'üncü maddeleri çevre ve kıyı alanlarının nasıl ticarileştirildiklerinin tipik örnekleridir.

Madde 8'de; *"Boğazlar ve Susurluk Havzası dâhil Marmara Denizi Hidrolojik Havzasında ve bu Havza'da yer alan illerden İstanbul, Bursa ve Kocaeli illerinin tamamında, ileri atıksu arıtım tesisi, arıtma çamuru işleme ve bertaraf tesisi ile atık geri kazanım ve bertaraf tesislerinin kurulmaması sebebiyle çevre kirliliği riski oluşması veya halk sağlığının tehdit edilmesi halinde; bu tesisleri kurmayan mahalli idarelere söz konusu altyapı yatırımlarının iş termin planlarını Bakanlığa sunmaları için 6 ay süre verilir. Bu süre içinde iş termin planlarının sunulmaması veya iş termin planlarında belirtilen sürelerle uyulmaması durumunda, **Bakanlık veya Bakanlığın yetkilendireceği ilgili ve ilişkili kurum ve kuruluşlar bu tesisleri mahalli idareler adına resen yapabilir, yaptırabilir ve bu tesisleri işletirebilir...**"* demek suretiyle,

Madde 12'de; *"Mahalli idarelerin çevre kirliliğini önleyici yatırımlar kapsamında arıtma, geri kazanım; arıtma çamuru işleme ve bertarafı; sıfır atık yönetimi kapsamında atıkların toplama, taşıma hizmetleri, atık işleme, geri kazanım ve bertaraf tesisleri ile mapasamandıraların özel sektör eliyle ve özel hukuka tabi 10 yıldan uzun süreli sözleşmelerle yap-işlet-devret modeliyle gerçekleştirilmesi ile bu maddede belirtilen kamu yatırım ve tesislerinden hâlihazırda mevcut bulunanların idamesi, bakımı ve onarımı, yenilenmesi, kapasitesinin artırılması ile modernize edilmesi suretiyle ilave yatırımlarının yaptırılarak işletilmesi, niteliğine göre görevli şirket veya mahalli idarece dönemsel olarak ödenecek işletme hizmet bedeli karşılığında işlet devret modeliyle gerçekleştirilmesi halinde, iş ve işlemler bu Kanundaki usul ve esaslar çerçevesinde yürütülür..."* demek suretiyle,

Madde 13'te; *"Türkiye Çevre Ajansı tarafından, 9/8/1983 tarihli ve 2872 sayılı Çevre Kanunu kapsamında yer alan depozito düzenlemeleri çerçevesindeki yap-işlet-devret projeleri, bu Kanundaki usul ve esaslara göre gerçekleştirilebilir. Depozito düzenlemeleri çerçevesinde Türkiye Çevre Ajansınca yatırımı gerçekleştirilen kamu yatırımlarının özel sektör ta-*

rafından belirli şartlarla ve 10 yıldan uzun süreli olarak işletilmesi bu Kanundaki usul ve esaslara göre gerçekleştirilebilir... demek suretiyle çevre konularında özelleştirmenin nasıl gerçekleştirileceği tarif edilmiş bulunmaktadır.

Oysa Türkiye Cumhuriyeti Anayasasının 56'ncı Maddesinde çevre sağlığını korumak, çevre kirlenmesini önlemek, devletin asli görevi olarak tanımlanmıştır. Devlet bu sorumluluğunu yok sayamaz veya devredemez.

Temel motivasyon kaynağı kâr etmek ve kârını artırmak olan özel şirketlerin, serbest piyasa aktörlerinin, kamusal bir hizmeti toplum, doğa ve çevre yararını gözetenek vermesini beklemek mümkün değildir.

Yap-İşlet-Devret modeli ile bugüne kadar özelleştirilen alanların, yaptırılan yatırımların hiçbirinde başarı sağlanamamıştır. Son 20 yılda ulaşım, haberleşme, enerji, sağlık ve eğitim gibi alanlarda yapılan özelleştirmeler bu başarısızlıkların tipik örneklerindedir. Tabii bu başarısızlık kamu maliyesi, hizmet maliyeti (yurttaşlara maliyeti), hizmet kalitesi ve niteliği yönünden olmuştur. Yoksa işletmelerin kazanç ve kârlılıkları açısından son derece başarılı bir süreç işlemiştir.

Şimdi aynı senaryolar çevre alanı gibi hassas ve geri dönüşü olmayan bir alanda uygulamaya sokulmak istenmektedir. Çevre kirliliğinin önlenmesi amacıyla arıtma, atıkların toplanması, taşınması, bertarafı veya geri kazanımı süreçleri veya tesislerinin özelleştirilmesi, ya kamusal maliyetlerin son derece yükselmesine ya da çevre felaketlerinin yaşanmasına, belki de ikisine birden sebebiyet verecektir. Çevre yatırımları bilimsel ve teknik bilgi, ileri teknoloji, kurumsal işleyiş, nitelikli ve yeterli iş gücü gerektirmektedir. Bu da yetmez, her işlem adımında ve aşamasında kontrol gerektiren, sürekli ve sürdürülebilir denetim mekanizmaları dahilinde çalışması gereken bir işlemdir. Bu gereklilik de ne yazık ki ülkemizde yaşanmakta olan ahbapçavuş kapitalizmi dahilinde yerine getirilebilecek bir durum değildir. Nitekim kanun teklifi de bu türlü gereklilikleri yok saymaktadır.

Anayasanın 43'üncü Maddesinde *"Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Deniz, göl ve akarsu kıyılarıyla, deniz ve göllerin kıyılarını çevreleyen sahil şeritlerinden yararlanmada öncelikle kamu yararı gözetilir. Kıyılarla sahil şeritlerinin, kullanış amaçlarına göre derinliği ve kişilerin bu yerlerden yararlanma imkân ve şartları kanunla düzenlenir."* hükmü getirilmiştir. Ayrıca, 3261 sayılı Kıyı Kanununun 5'inci Maddesinde *"Kıyılar, Devletin hüküm ve tasarrufu altındadır. Kıyılar, herkesin eşit ve serbest olarak yararlanmasına açıktır..."* denmektedir.

Hazırlanan teklifin 12'nci Maddesinde belirtildiği gibi mapa ve şamandıraların YİD modeliyle özel sektöre devredilmesi açıkça Anayasaya ve Anayasanın amir hükmüne göre çıkarılmış olan Kıyı Kanununa aykırıdır. Çünkü mapa ve şamandıralar ile teknelerin kıyıda duraklaması ve konaklamasının YİD modeli ile şirketlere verilmesi, kıyıların amatör denizciliğe, deniz turizmine ve kamuya kapanarak şirketlerin denetimine geçmesine sebep olacaktır. Ayrıca 29'uncu Maddede belirtilen ajanslar aracılığı ile yapılması da uygun ve mümkün değildir. Çünkü kıyılar, ekosistemin en duyarlı bileşenidir ve bu nedenle bu bölgelere ilişkin karar alma ve uygulama süreçleri bilimsel bilgilerle ve kamu eliyle yönetilmelidir. Yetkilendirilen ajanslar bu konuda hiçbir yeterliği olmayan vasıfsız müesseselerdir.

Torba yasanın 1'inci Maddesinde; *"Devlet Su İşleri Genel Müdürlüğü tarafından inşa edilen baraj, gölet ve diğer depolama tesislerinin maksat oranları **Cumhurbaşkanı tarafından belirlenir, değiştirilebilir veya kaldırılabilir**"* hükmü yer almaktadır.

Bilindiği üzere baraj, gölet ve diğer depolama tesisleri hidroelektrik, sulama, içme suyu, taşkın kontrolü ve yer altı suyu seviyesini artırmak amacıyla yapılmaktadır. Bu su tesisleri yapılırken birden çok amaca hizmet edebilmektedirler. Bir baraj ya da gölet sulama, içme suyu ve hidroelektrik fayda sağlamak amacıyla yapılabilmektedir. Aynı baraj veya göletten birden çok kurum veya kuruluş faydalanabilmektedir. Bu nedenle tesisin toplam yapım ve kamulaştırma gibi giderlerinin hesaplanması ve toplam maliyet üzerinden de maksat paylarının değerlendirilmesi gerekmektedir. Maksat payları tamamen mühendislik hesaplarına dayanarak belirlenmektedir.

Fakat, yapılacak bu kanuni düzenleme ile mühendislik hesapları bir tarafa bırakılabilecek ve sübjektif değerlendirmeler ile maksat payları tespit edilip belki de sıfırlanabilecektir. Yani istenirse bir belediyenin içme suyu sağladığı bir barajın maksat payı artırılabilir ya da azaltılabilecektir. Aynı şekilde özelleştirilmesi düşünülen hidroelektrik santrallerin maksat payı da azaltılabilecek ya da sıfırlanabilecektir. Yine herhangi bir özel kuruluşa (maden, sanayi tesisi vb.) sağlanan suyun maksat payı yine hiçbir bilimsel gerçeğe dayandırılmadan belirlenebilecektir. Bu yöntem ile kamu kaynaklarının özel kuruluşlara aktarılmasının önü açılacağı gibi, cezalandırma ya da ödüllendirme aracı olarak da kullanılmasının olanağı yaratılmış olmaktadır. Dolayısıyla maksat payı tespit yetkisinin teknik bir kurum olan DSİ'den alınıp siyasi erkin başı olan Cumhurbaşkanıya verilmesi sakıncalıdır.

Torba yasanın 14-15-16-17-18-19'uncu Maddeleri 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun'da bazı değişiklikler öngörüyor. Oysa ki, bugün ülkemizde sadece kağıt üzerinde işleyen bir sisteme dönüşmüş olan Yapı Denetim Sistemi palyatif düzenlemeler yerine köklü değişiklikleri gerektirmektedir.

2001 yılında yürürlüğe giren 4708 sayılı Kanun, kamusal bir hizmet olan yapı denetiminin özel kuruluşlar aracılığı ile yapıyor olmasını kurgulamıştır. Her özel işletme gibi yapı denetim kuruluşları ve laboratuvarları kâr etme motivasyonu ile çalışmaktadır. Ne türlü kısıtlayıcı ve cezai önlemler alınırsa alınsın sistem işlememektedir ve işlemeyecektir. Çünkü bu işletmeler için en önemli maliyet unsuru mühendislik mimarlık hizmetlerinin bizatihi kendisidir. Nitelikli bir denetim uygulaması, nitelikli ve gerçekten yapılan bir mühendislik mimarlık hizmeti gerektirir. Bu durum da gerçek hizmet bedelinin karşılanmasını gerektirir ki, işletmeler ve dolayısıyla müteahhitler için "yüksek" maliyet anlamını taşımaktadır.

Yapı denetim sisteminde kurucu ortakları da dâhil olmak üzere proje ve uygulama denetçisi, kontrol mühendisi, laboratuvar denetçisi ya da şantiye şefi olarak çok sayıda mühendis ve mimar yer almaktadır. Sistem bünyesindeki her bir aktör için farklı sorunlar barındırmaktadır. En önemli sorun yetkin mühendis ve mimarların sistem içinde barınamıyor olmasıdır.

Sistemde denetçi, kontrol elemanı ve şantiye şefi olarak yer alan mühendis ve mimarlar ekonomik sorunların yanı sıra ücretli çalışmanın getirdiği sorunlarla da boğuşmaktadır. Meslektaşlarımız üstlendikleri sorumluluğa göre son derece düşük ücretlerle çalıştırılmakta, bir yandan yapı üretim sürecinde görev alan eğitimsiz ve vasıfsız usta, kalfa ve işçi gibi meslek mensupları ile uğraşırken diğer yandan yapı sahibi veya yüklenici tarafından proje dışı imalatları görmezden gelmeye zorlanmaktadır.

İşveren vekili sıfatı nedeniyle yapı işyerlerinde iş kazaları da dahil olmak üzere yapı işyerlerinde oluşabilecek her türlü sorunun doğrudan muhatabı olan şantiye şefleri, tam zamanlı olarak çalışmaları gerekirken sistemde aynı zamanda 5 ayrı işyerinde şantiye şefliği yapmalarına olanak tanınması nedeniyle, üstlendikleri tüm bu sorumlulukların gereklerini yerine getirmekten uzaktır.

Sistemin sağlıksız kurgusu nedeniyle görevini yapamayan ya da firma sahipleri tarafından ruhsatlı projesine aykırı uygulamalara onay vermeye zorlanan birçok mühendis ve mimara, Bakanlık tarafından açılan soruşturmalar sonucu meslekten men cezasına varan cezalar verilmektedir. Sistem yarattığı kaosu tek suçlusu olarak ücretli mühendis ve mimarları görmekte ve hedef tahtasına oturtmaktadır. Zira yasanın uygulama sürecinde karşılaşılan güçlükler giderilmediği gibi yapılan değişiklikler sadece firmalar lehine olmuş, binlerce mühendis ve mimar çalışan için koşulları iyileştirici en ufak bir düzenleme yapılmamıştır.

Bu çerçevede;

- Sağlıklı işleyen bir sistemde planlama, projelendirme, üretim ve denetim hizmetlerinin birbirinin olmazsa olmazı ve tamamlayıcısı olduğu gerçeğinden hareketle başta İmar Kanunu olmak üzere Yapı Denetim Kanunu ve ilgili tüm Kanunlar ve bağlı yönetmelikleri kamu yararı ilkesi gözetilerek ve bütüncül bir anlayışla yeniden düzenlenmelidir.
- Mevcut Yapı Denetim Yasasının öngördüğü, ticari yanı ağır basan yapı denetim şirketi modeli yerine; uzmanlık ve etik değerlere sahip yapı denetçilerinin etkinliğine dayalı,

meslek odalarının sürece etkin katılımını sağlayacak yeni bir denetim süreci modeli hayata geçirilmelidir.

- Mesleğinde yetkin ve etik değerlere sahip mühendis ve mimarların görev üstlenmelerini sağlayabilmek için, meslek odalarının anayasal hakkı olan “belgelendirme yetkisi” Bakanlık tarafından kabul edilmeli ve bu çerçevede gerekli düzenlemeler ivedilikle yapılmalıdır. Sistemde görev alan tüm mühendis, mimarların düzenli eğitim ve belgelendirilmeleri meslek odaları tarafından yapılmalıdır.
- Meslektaşlarımızın etkin ve verimli çalışması için sistem içerisinde uygun çalışma ortamları sağlanmalı, kamu görevlisi statüsü kazandırılmalı, özlük hakları iyileştirilmeli ve TMMOB asgari ücretinin altında ücret almamaları sağlanmalıdır.
- Şantiye şeflerinin tam zamanlı olarak şantiyelerde istihdamı sağlanmalıdır.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

İMO Ulaştırma Uzmanlık Kurulu tarafından hazırlanan rapor

Ulaştırma ve Türkiye

17 Ekim 2022

Giriş

Günümüzde toplumsal refahı sağlayacak güçlü bir kalkınma için gerek mekânsal ve gerekse kurumsal anlamda dengeli ve gelişmiş bir ulaşım altyapısı büyük önem taşımaktadır.

İnsanın çevresi ile ilişki kurmasında, üretmiş olduğu bilgi - sermaye - mal ve hizmetlerin bir yerden başka bir yere taşınmasında rol oynayan unsurların başında ulaşım gelmektedir. Ulaşım "kişilerin ve malların yer ve/veya zaman faydası sağlamak üzere ekonomik, hızlı ve güvenli yer değişmesi" olarak tanımlanabilir.

Ulaşım mekân üzerinde meydana gelen hareketlerin bir bütünüdür. Dolayısıyla; günümüzde fiziksel birimlerin yanı sıra bilgi ve görüntünün de iki nokta arasında taşınması; ulaştırma tanımının genişlemesine neden olmuştur.

Bu anlamda ulaşım artık; insanın ve onun ürettiği ham veya işlenmiş mal ve bilgi, görüntü vb. hizmetin bir noktadan başka bir noktaya taşınması olarak tanımlanmaktadır.

Kuşkusuz ülke ekonomisinin dinamizmi ulaştırmanın aldığı biçim ile doğrudan ilişkilidir. Tüm dünyada ulaştırma sistemlerinin koordineli ve kombine yapıda faaliyet göstermesi ekonomik gelişmenin yadsınamaz bir unsuru olarak kabul edilmektedir.

Bu bağlamda; ulaştırma alt sistemlerinin birbirine karşı üstünlüklerinin birbirini tamamlayacak şekilde kullanılması ile meydana gelecek fayda ülke genelinde katma değer oluşumuna büyük katkılar sağlayacaktır.

Bunun yanı sıra günümüzde ulaştırmanın tekil olarak ele alınması bu alandaki gelişmeler göz önüne alındığında doğru bir yaklaşım olarak görülmemektedir. Tarihsel süreç içerisinde birini, bir şeyi veya bir hizmeti bir yerden bir yere aktarmak kadar, bu aktarım sürecini tamamlayan birçok hizmet olduğu anlaşılmış ve bu bütüncü hizmetlerin ulaştırmaya eklenmesi ile de lojistik kavramı ortaya çıkmıştır. Türk Dil Kurumu lojistik kavramını "kişilerin ihtiyaçlarını karşılamak üzere her türlü ürünün, hizmetin ve bilgi akışının çıkış noktasından varış noktasına kadar taşınmasının etkili ve verimli bir biçimde planlanması ve uygulanması" olarak açıklamaktadır. Bu anlamda ulaştırmadan beklenen faydanın lojistik alanındaki başarı ile artacağını söylemek mümkündür.

Bu bakış açısıyla bu çalışmada, ana hatlarıyla ülkemizde ve dünyada ulaştırma ve lojistik, ülkemizde politika belgelerinde ulaştırmanın nasıl yer aldığı ve makro perspektifte ulaşım fonksiyonunu belirleyen değişkenler ele alınmış ve incelenmiştir.

1. Ulaştırma ve Lojistik

1.1. Makro Görünüm

Ulaştırma tarihi; insanoğlunun, başta atlar olmak üzere evcilleştirdikleri hayvanları taşımacılıkta kullanmaya başladığı M.Ö. 7000 yıllarına kadar uzamaktadır. Tekerleğin icadı içinse insanlık 4 bin yıl daha beklemek zorunda kalmıştır.

Kimi araştırmacılar Akdeniz'de Tunç Çağına dayanan yoğun üretim ve ticari faaliyetler olduğunu kanıtlamışlardır.

Antik Mısır'da Nil nehrinin ana ulaştırma hattı olarak kullanıldığı, Yunan şehir devletleri zamanında, gemilerin, insan ve malzeme taşınmasında kullanılmak amacıyla dönüştürüldüğü bilinmektedir.

Lojistiği tanımlayabilecek en eski faaliyetlerden birisi ise Mısır piramitlerinin yapılması için, ortalama ağırlığı 2,5 ton olan ve her bir piramit için gereken yaklaşık 2,5-3 milyon taşın 860 km mesafedeki Aswan'dan, Gize'ye taşınması sürecidir.

Sonrasında lojistiğin askeri kökenli bir kavram olarak geliştiği görülür. Uzun mesafelere gönderilen ordunun sefer sırasında ihtiyaç duyacağı silah, cephane ile askerlerin başta beslenme olmak üzere ihtiyaçlarının karşılanması için ulaştırma ve lojistik stratejileri ve sistemleri geliştirilmiştir.

Bu anlamda lojistik, askeri bir harekâtın gerçekleştirilmesi için gerekli ana sistem, teçhizat, depolama, nakliyat ve dağıtım, tahliye, elden çıkarma gibi faaliyetlerin, istenen yerde ve zamanda etkin ve verimli olarak sağlanması olarak tanımlanmaktadır.

İnsanlık tarihi boyunca birçok savaş; lojistik güçler ve kabiliyetlerle kazanılmış ya da bunların eksikliği ile kaybedilmiştir.

Endüstri Devrimi ve Fordist üretim sistemi ile gelen kitlesel üretim anlayışı ile birlikte nüfus kente yönelmiş, bu da başta tarımsal ürünler olmak üzere malların üretimi kadar tedarik ve dağıtım süreçlerinin de önemini artırmıştır.

Bu da depolama, dağıtım merkezleri ve kanalları, müşteri ilişkileri vb. birçok yeni kavram ve süreci gündeme getirmiştir.

İkinci Dünya Savaşı sırasında, orduların ana kıtadan uzaklarda muharebeye girişi, lojistiğin değişimini hızlandırmış ve bilimsel yönden zenginleştirmiştir. Savaş sonrasında ise lojistik faaliyetlerdeki bu gelişmeler mal ticaretine kaymış ve ürünlerin fiziksel dağıtımı, ticari işletmelerin esas olarak yoğunlaştığı lojistik faaliyet alanı haline gelmiştir.

Fiziksel dağıtım, 1950'lerde önemli bir dönüşüm geçirerek, imalat işletmelerinde ayrı bir fonksiyon olarak ele alınmaya başlamış, bu yolla satışların ve karlılıkların artması lojistiği daha belirgin hale getirmiştir.

1960'lara gelindiğinde, karayolunun ağırlığı artmaya başlamış, fiziksel dağıtım başlığı altında depolama, malzeme işleme ve taşımacılık faaliyetleri beraberce değerlendirilir hale gelmiştir.

1970'lerde bilgisayarların kullanılması ile lojistik, depolama ve taşımacılık planlamasında optimizasyon sağlanarak büyük atılım sağlanmıştır.

İnternetin yaygınlaşması; ulaşılabilirliği artırırken bir yandan da mal ve hizmet talebinin patlamasına yol açmıştır. E-ticaret, küresel çapta bireylerin ve kurumların alışveriş tercihlerinin çeşitlenmesine ve ticaretin şeklinin değişmesine yol açmıştır.

1.2. Ulaştırma Talep Fonksiyonu

Ulaştırma sektörü, ekonomik büyüme açısından büyük önem taşımaktadır. Küresel düzeyde kaynakların dağılımı, uluslararası bağlantılar ve bu bağlantıların sürekliliği, yerleşim birimlerinin lojistiği vb. büyümeyi doğrudan etkileyen birçok değişken ulaştırma sektörü ile şekillenmektedir.

Ulaştırma sektörü; bir yandan yarattığı depolama, paketleme, sigorta vb. katma değeri yüksek alanlar bir yandan da sağladığı doğrudan istihdam ile güçlü bir ekonomik değer yaratmaktadır.

Ulaştırma altyapısının iyileşmesi, bir yandan istihdamı, yatırımları ve üretim düzeyini; bir yandan da işletmelerin satış ve dağıtım fonksiyonlarını olumlu yönde etkilemektedir.

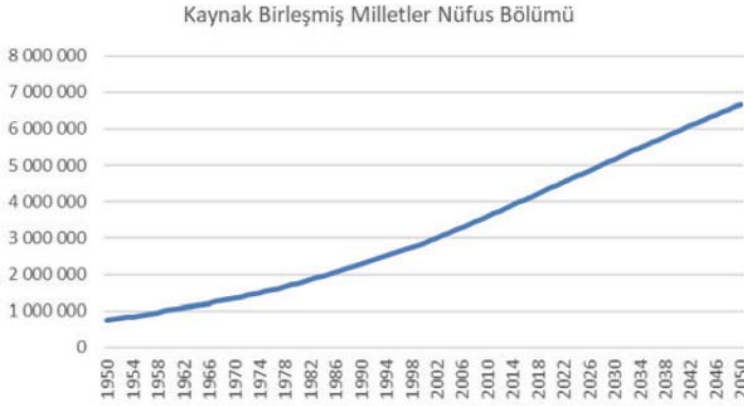
Ulaştırma ile ilgili yapılacak tüm değerlendirmelerin bilimsel bir temele oturabilmesi için ula-

şım talep fonksiyonunun gözden geçirilmesi gerekir. Bu anlamda literatür gözden geçirildiğinde; farklı değişkenlerden söz edilebilirse de ulaşım talep fonksiyonunda oluşan hareketin %90'ının nüfus ve gelir seviyesindeki değişimlerle açıklanabildiği görülmektedir.

O halde geleceğin ulaştırma talebini tanımlayabilmek için öncelikle küresel ölçekte nüfus ve gelir projeksiyonlarına bakmak gerekir.

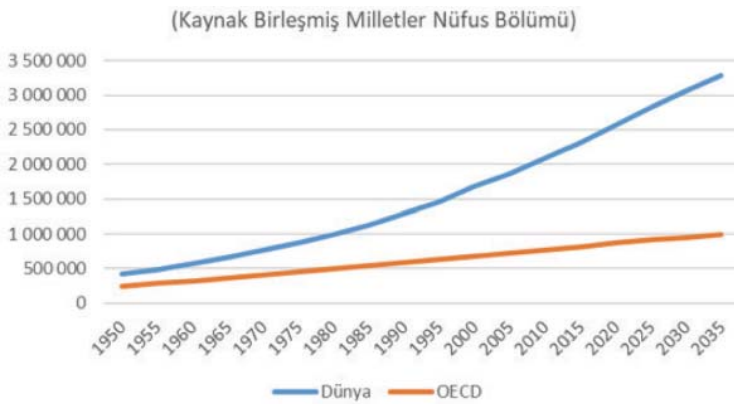
Dünya nüfusu 7,9 milyara ulaşmış durumdadır. Birleşmiş Milletler çalışmalarında nüfusun 2030 yılında 8,6 milyara, 2050 yılında ise 9,8 milyara ulaşacağı öngörülmektedir. Bu nüfusun %54'ü şehirlerde yaşarken, önümüzdeki yirmi yıl içerisinde 10 kadar nüfusu 10 milyonu aşan yeni metropolün oluşacağı ve bunun sonucu olarak da 2050 yılında bu oranın %68'e ulaşacağı tahmin edilmektedir.

Yıllar İtibariyle Kentli Nüfus



Birleşmiş Milletler Nüfus Bölümü 2035 yılına gelindiğinde dünya nüfusunun yaklaşık 3,5 milyarının nüfusu 300 bini aşan şehirlerde yaşayacağını öngörmektedir.

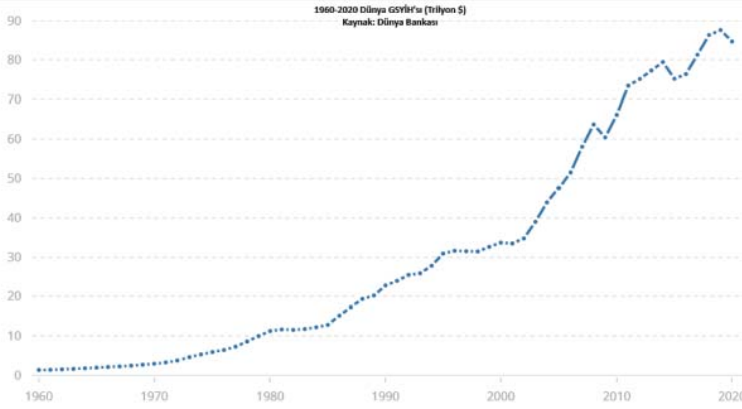
Nüfusu 300.000'i Aşan Şehirlerde Yaşayan Nüfus (Bin)



Yukarıda da değinildiği üzere ulaşım talebini doğrudan etkileyen diğer önemli değişken ise gelirdir.

Dünya Bankası istatistikleri Dünyanın yıllık GSYİH'sinin 2020 itibariyle yaklaşık 90 trilyon \$'a ulaştığını göstermektedir.

Dünya GSYİH'sı (Trilyon \$)



Her ne kadar pandemi tahminleri yanıltmış da olsa pandemi sonrasında Dünya ekonomisinin toparlanma eğilimine gireceği ve 2050 yılına kadar Dünya GSYİH'sinin ortalama %3 oranında artacağı öngörülmektedir.

Doğaldır ki nüfus ve gelire ilişkin beklentilere paralel, ulaşım talebi de dünyanın tüm bölgeleri için artış gösterecektir.

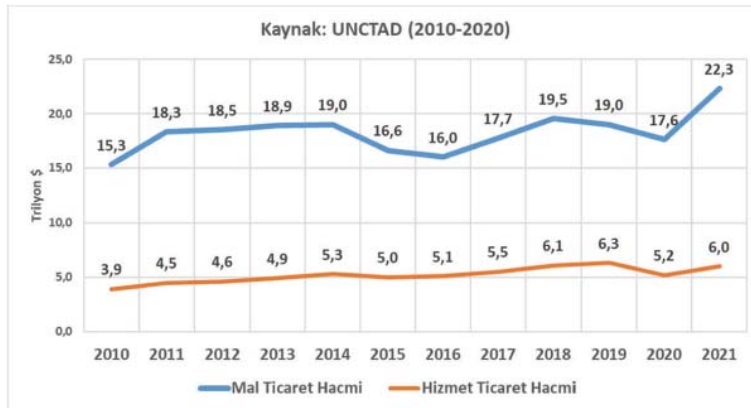
2019 itibarıyla yaklaşık 45 trilyon yolcu-km olan şehirlerarası yolcu taşımalarının 2050 yılında üç katına çıkabileceği, %45'e varan OECD ülkeleri payının ise 2050'de %25'e kadar gerileyeceği; 100 trilyon ton-km düzeyindeki yük taşımalarının 2030 yılında yaklaşık 180, 2050 yılında ise 350 trilyon ton-km'ye ulaşacağı öngörülmektedir.

Bununla birlikte 2019 sonunda dünyayı etkisi altına alan pandemi süreci dünya ekonomisi üzerinde büyük bir kırılma yaratmış durumdadır.

2020 yılındaki küresel hasıla daralması, salgının başladığı dönemdeki tahminlerden bir miktar daha zayıf olmuş ve yüzde 3,3 seviyesinde gerçekleşmiştir.

Hiç kuşku yok ki ulaşım ve lojistik sektörü de bu olumsuzluktan payına düşeni almaktadır.

Küresel Mal ve Hizmet Ticaret Hacmi



2018 yılında 19,5 trilyon \$'a ulaşan küresel mal ticareti, 2019 yılında yaklaşık %3, 2020 yılında ise pandemi öncesine göre %10 civarında daralmıştır.

UNCTAD 2021 yılında küresel ticaret hacminin; 22,3 trilyon \$'ının mal, 6 trilyon \$'ının hizmet ticareti olmak üzere 28,3 trilyon \$'a ulaştığını hesaplamaktadır.

2021 için küresel ticaretteki bu olumlu görünüm, büyük ölçüde pandemiden kaynaklanan

kısıtlamaların hafifletilmesine bağlı kalmaya devam etmektedir. Pandemi süreci içerisinde ertelenmiş talebin, kısıtlamaların azalmasıyla birlikte ekonomik aktivite üzerinde artırıcı bir etki yarattığı ve bu durum sonrasında küresel ticarete yüksek düzeylerde artış yaşandığı görülmektedir. Ancak, ticaret savaşları ve çok taraflı ticaret sistemindeki mevcut zorluklar göz önüne alındığında, salgına yönelik önlemlerin ticareti kısıtlama riski bulunmaktadır.

Ulaştırma ve lojistik sektörlerini de yakından ilgilendiren bir diğer önemli gelişme; Avrupa Komisyonunun 2019 yılının sonunda açıkladığı Avrupa Yeşil Mutabakatı çerçevesinde çevreye yönelik yeni planıdır.

Bu kapsamda, Avrupa Birliği; 2030'a kadar karbon emisyonununun 1990 seviyelerinin %55 altına çekilmesini, 2050 yılında ise sıfır karbon emisyonu hedefi ile kıtanın karbon-nötr bir alan olmasını amaçlamaktadır.

Avrupa Yeşil Mutabakatı Avrupa kıtası ile sınırlı kalmayacak, doğası gereği küresel bir sorun olan iklim değişikliğine yönelik atılacak adımlarda AB'nin ticari ortakları ve komşuları da bu planda öngörülen tedbirlerden doğrudan doğruya etkilenecektir. Etkilenecek sektörlerden birisi de sera gazı emisyonunda önemli paya sahip taşımacılık ve lojistik sektörleridir.

Taşımacılık ve lojistik sektörünün 2030 yılına kadar elektrifikasyon, gelişmiş biyoyakıtlar veya diğer sürdürülebilir alternatifler gibi yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların kullanımı yoluyla yenilenebilir enerji payını yaklaşık %24'e çıkarması gerekmektedir.

2. Türkiye'de Ulaştırma

2.1. Genel

İnsanlık tarihini etkileyen birçok medeniyete ev sahipliği yapan Anadolu, bu özelliğiyle birçok toplumun göç, ticaret, savaş vb. amaçlarla üzerinden geçtiği bir kara parçası olmuştur.

Tarihte önemli güzergâhları birbirine bağlayan Lidya Kral Yolu, İpek ve Baharat yolları bunların en önemlilerindedir. Romalıların Anadolu'da malzeme ve işçilik bakımından kaliteli önemli yol ağları yaptıkları görülür.

Selçuklular döneminde ise Anadolu'nun transit geçiş özelliği dikkate alınarak ulaşım politikaları geliştirilmiş, hem doğu-batı hem de kuzey-güney aksında; yaklaşık 30 km (9 saatlik deve yolculuğu) aralıklı mesafelere kervansaraylar kurulmuştur.

Osmanlı Devleti'nde kuruluştan İstanbul'un fethine kadar büyük ölçüde Selçuklu yolları kullanılmıştır. Zaman içinde yeni siyasi merkezlerin önem kazanması, Osmanlı yol ağlarını da etkilemiş ve değiştirmiştir. Diğer taraftan İstanbul'un başkent olması, İstanbul merkezli bir yol sistemini de beraberinde getirmiştir. Osmanlı döneminde ulaştırma politikalarının temelinde ordunun hareket kabiliyetini kolaylaştırmak yer almıştır.

Öte yandan; Avrupa ve Osmanlı pazarları arasındaki mal akışını sağlama ve Osmanlı topraklarında kendi nüfuz bölgelerini ve hatlarını oluşturma amacındaki yabancı sermaye demiryolu üzerine yatırımlara başlamıştır.

Osmanlı Devleti'nde demiryolu ulaşımına yönelik girişimler ilk kez 1851 yılında 211 km'lik Kahire-İskenderiye demiryolu hattı imtiyazının verilmesiyle başlamıştır.

Bugünkü sınırlarımız içinde kalan ilk demiryolu hattı 1856 yılında İngilizlere verilen imtiyazla İzmir-Aydın arasında (130 km) yapılmış ve 1866'da işletmeye açılmıştır.

Sonrasında; Osmanlı ekonomisi yönünden "ulusal" temele oturan ekonomik bir rasyonalitesi olmayan kilometre garantileri, hattın geçtiği (yaklaşık 40 km'lik kesimde) bölgelerdeki her türlü kaynağın işletilmesi vb. imtiyazlarla birçok demiryolu projesi başlatılmıştır.

1869 yılında yapım imtiyazı Baron Hirsch'e verilen 2000 km'lik şark demiryollarının milli sınırlar içinde kalan 336 km'lik İstanbul - Edirne ve Kırklareli - Alpullu kesiminin 1888'de bitirilerek işletmeye açılmasıyla da İstanbul, Avrupa demiryollarına bağlanmıştır.

19. yy sonunda Osmanlı'ya ait muhtelif limanlara kayıtlı büyük küçük; 90 adedi İdare-i Mah-

susa, 40 adedi Şirket-i Hayriye, 46 adedi de özel şirket ve kişilere ait 176 adet vapur ve ayrıca İstanbul limanına kayıtlı 912 adet yelken gemisi bulunmaktadır.

İdare-i Mahsusa gemileri Karadeniz, Marmara, Ege ve Akdeniz limanlarına seferler yapmakta iken, kapitülasyonların verdiği haklardan yararlanan, İstanbul limanında yabancı vapur kumpanyalarını temsil eden yabancı uyruklu ve levantenlerden oluşan acenteler da vardı.

Bu acenteler devlet katında yaptıkları girişimler sonucu, temsil ettikleri Avrupalı vapur kumpanyalarının sahip oldukları modern ve konforlu vapurlarla bütün Osmanlı İmparatorluğunun kıyı ve limanlarına düzenli seferler yapma olanağı elde etmişlerdir.

İdare-i Mahsusa vapurları da bu vapurlara nazaran yetersiz ve eski olduklarından ancak yurt içinde yakın seferler yapabilmişlerdir. Ancak bu gemilerin büyük çoğunluğu 1. Dünya savaşı sonuna kadar değişik savaşlarda batırılmıştır.

Türkiye’de havayolu ulaşımın tarihsel seyri, dünya genel eğilimine paralel olarak şekillenmiş bulunmaktadır. Osmanlı Devleti’nin 1911-1912 Trablusgarp Savaşında İtalyanların hava saldırısına uğraması, askeri havacılık konusunda çalışmaların başlatılmasına zemin hazırlamıştır. Böylece ilk havacılık çalışmaları, 1912 yılında, bugünkü Atatürk Havaalanı’nın hemen yakınındaki Sefaköy’de, iki hangar ve küçük bir meydandan oluşan tesiste başlamıştır.

Karayolları Genel Müdürlüğü verilerine göre; Cumhuriyet ilan edildiğinde ulusal sınırlarımız içinde 13.900 km’si stabilize şose ve 4.450 km’si toprak olmak üzere, toplam 18.350 km yol ve 94 köprü bulunmaktadır. Buna karşılık demiryolları açısından bu değerler; 2352 km’sini özel şirketlerin işlettiği, toplam 4086 km demiryolu hattıdır.

1923-1938 döneminde demiryoluna dayandırılan ulaşım politikası doğrultusunda karayolu yapımı genellikle demiryolunu tamamlayan bir unsur olarak görülmüştür. 1925 yılında 542 sayılı “Yol Mükellefiyeti Kanunu” çıkarılarak halk yol yapım işlerinde çalıştırılmıştır. 1927 yılında ise bakım işleri, il özel idarelerine bırakılmıştır. 1929 yılında günümüzün karayolları teşkilatının çekirdeğini oluşturan “Şose ve Köprüler Reisliği” kurularak yol konusu programlı bir şekilde ele alınmıştır.

Kuruluş ve gelişme sürecinde ise Türkiye’de demiryolları sadece bir ulaşım aracı olarak görülmemiş aynı zamanda ülke savunması, iktisadi kalkınma ve sosyo-kültürel gelişmenin temel unsurlarından birisi olarak kabul edilmiştir. Bu amaçla, 1923-1938 arasında dış etkilerden uzak, ülke ihtiyaçlarını ön planda tutan milli ve bağımsız bir demiryolu politikası takip edilmiştir. Bu politika, biri yeni demiryolu yapımları diğeri de yabancı şirketlerin elindeki mevcut demiryollarının satın alınarak demiryollarına milli bir nitelik kazandırmak şeklinde iki yönde ilerlemiştir.

Cumhuriyetle birlikte başlayan bu atılım II. Dünya Savaşı’na kadar sürmüştür. Savaş süresince ulaştırma yatırımları hemen hemen durma noktasına gelmiştir. Bu dönemde karayolu varlığı; 40.235 km’ye yükselirken; bir yandan yabancıların ellerinde olan demiryolu hatları devletleştirilmiş, bir yandan da demiryolu hat uzunluğu 6.718 km’ye çıkartılmıştır.

Üç tarafı denizlerle çevrili olan ve İstanbul-Çanakkale boğazları gibi stratejik öneme sahip su yollarına ev sahipliği yapan Türkiye’de deniz yolu ile yük ve yolcu taşımacılığı 1 Temmuz 1926 tarihinde Kabotaj Kanununun çıkarılması ile gelişmeye başlamıştır.

En son vapur işletmesi olan Osmanlı Seyr-i Sefain İdaresi yerine 1923 tarih ve 597 sayılı kanun ile Türkiye Seyr-i Sefin İdaresi kurulmuştur.

Bu dönemde bir yandan eski idareden devir alınan gemiler esaslı şekilde tamir ettirilirken; bir yandan da 1905 yılı Hollanda yapımı her biri 4800 tonluk “Karadeniz”, “Ege”, “Ankara” ve “İzmir” vapurları satın alınmıştır. Bu kapsamda Haydarpaşa gibi yabancıların kontrolündeki limanların millileştirilme çalışmaları sağlanmıştır.

Cumhuriyetin ilanından sonra da havacılık faaliyetlerine önem verilmeye devam edilmiş bu çerçevede bir yandan yasal ve kurumsal düzenlemeler yapılırken tesis ve araç şartlarının da geliştirilmesine çaba harcanmıştır. 1925 yılında “Türk Tayyare Cemiyeti”nin kurulmasıyla Türkiye’de sivil havacılığın kurumsal temelleri atılmıştır.

1933 yılında, Milli Savunma Bakanlığına bağlı olarak kurulan ve Türkiye’de sivil hava yolları kurma ve taşıma yapmak üzere görevlendirilen “Hava Yolları Devlet İşletmesi”nin kurulması, fiili olarak sivil taşımacılığın başlamasına olanak tanımıştır. Bu dönemde, daha önce askeri ihtiyaçlar için alınmış olan uçaklar, yolcu ve yük taşımaya elverişli hale getirilmiş ve Türkiye’nin belli başlı şehirleri arasında hava ulaşımı sağlanmaya başlanmıştır. Belirtilen yıl “Türk Hava Postaları” adıyla ve 5 uçaklık küçük bir filoyla ilk sivil hava taşımacılığı başlatılmıştır.

Bu çerçevede 1933 yılında İstanbul-Eskişehir-Ankara hattında gerçekleştirilen uçuşlar ülkemizde ticari anlamda uçuşların başlangıcı olmuştur. Türkiye Cumhuriyeti döneminde hava yoluyla ilk yurt dışı seferi ise 1947 yılında Ankara-İstanbul-Atina hattında gerçekleştirilmiştir.

Planör ve motorlu uçakların bakım ve onarımı için 1926’da Eskişehir’de kurulan planör imalat-hanesinde 150 planör inşası yapılmıştır.

6 Ekim 1926 yılında Kayseri’de Alman Junkers Firması ve Türk Tayyare Cemiyetinin ortak girişimiyle Tayyare Otomobil ve Motor Türk Anonim Şirketi (TOMTAŞ) açılmışsa da Junker 3 Mayıs 1928’de tüm hisselerini Türk Hava Kuvvetlerine devretmiştir. Sonrasında Hava Müfettişliğine devredilerek tadilat ve restore edilen fabrikada 1932 yılına kadar; Türk Hava Kuvvetlerinin tamamı metalden “telsizsiz” ilk uçakları olan Junkers A20’den 15 adet üretilmiştir.

Demiryolunu önceleyen politikalar 1950’li yıllardan sonra değişmiş ve çeşitli nedenlerden dolayı ulaşım türleri arasında ilk sıraya karayolu oturmuştur.

Savaştan sonra, Truman doktrini çerçevesinde hazırlanan Hiltz raporu ışığında Türkiye ulaştırma sisteminde bir zihniyet değişikliğine gidilerek; karayolu alanında yeni ve kararlı adımlar atılmış, Marshall Planı çerçevesinde yapılan yardımların karayolu yapımında kullanılması ile de kısa sürede ulaşım politikalarında demiryollarının adeta yok sayıldığı büyük değişimler ortaya çıkmıştır.

5539 Sayılı Kanun ile 16 Şubat 1950 tarihinde Karayolları Genel Müdürlüğü’nün kurulmasının da etkisi ile 1960 yılına gelindiğinde ise 42.039 km’si üst yapılı olmak üzere karayolu uzunluğu 61.452 km’ye ulaşmıştır. Demiryolu hat uzunluğu ise 7.895 km’ye çıkmıştır.

Öte yandan 1962 yılında denizciliğimiz 798.300 DWT yolcu ve yük taşıma kapasitesine ulaşmıştır.

Deniz taşımacılığı kapasitesinin yüzde 40’i kamu kesimine, yüzde 60’i özel kesime aitken, yüzde 71’i kuru yük gemilerinden, yüzde 21’i tankerlerden ve yüzde 8’i yolcu gemilerinden oluşmuştur.

1950’li yıllardan itibaren sivil havacılık alanında meydana gelen büyük gelişmeler havaalanları ile taşıma işletmeciliğinin tek kuruluş tarafından yürütülmesini zorlaştırmış, sözü edilen iki temel hizmetin ayrı kuruluşlar tarafından yerine getirilmesi çalışmaları başlatılmıştır. Bu çalışmalar sonucu, 1955 yılında taşıma işleri “Türk Hava Yolları Kurumu”na devredilmiş, havaalanları işletmeciliği ise 1956 yılında “Devlet Hava Meydanları İşletmesi Genel Müdürlüğü”ne bırakılmıştır.

1960’lı yıllarla birlikte Türkiye’de planlı döneme geçilmiştir. Bu dönemde toplumsal ve ekonomik gelişmenin gerektirdiği yolcu ve mal akışlarını gerçekleştirmek üzere ulaştırma alt sistemleri arasında koordinasyon sağlanması hedeflenmiştir. Bununla birlikte planlı dönemlerde ulaştırma sektörünün gelişimi büyük oranda plan öncesi dönemin özelliklerini sürdürmüş, koordinasyonsuzluk derinleşerek büyümüş ve karayollarında bir yandan yol uzunlukları artarken bir yandan da otoyol, çok şeritli ekspres yollar vb. yeni uygulamalara geçilmiştir.

1970’li yıllara kadar araç sayısında ve buna bağlı olarak karayolları uzunluğunda artış sağlanmıştır. Bu kapsamda devlet yolları ve il yollarının yapımına hız verilmiştir. 1970’li yıllarda ise maalesef iki petrol krizine karşın politikalarda bir değişiklik olmamıştır.

Bu konuda İstanbul çevre yolu ve Boğaziçi köprüsü ilk adım olma özelliğini taşımaktadır. Avrupa Yatırım Bankasından alınan kredi ile 1970 yılında inşaatına başlanan Boğaziçi Köprüsü, 1973 yılında trafiğe açılmış ve bu sayede Avrupa kıtası ile Asya kıtası karayolu ile bağlanmıştır. İlerleyen yıllarda artan trafiğe cevap verebilmek amacıyla 1985 yılında 2. boğaz köprüsü olan

Fatih Sultan Mehmet Köprüsü hizmete açılmıştır.

Türkiye'de ilk otoyol 1973 yılında hizmete alınan 24 km uzunluğundaki Boğaziçi Köprüsü-Çevre Yoludur.

1980'li yıllarda bir yandan mevcut devlet ve il yolları üzerinde fiziki ve geometrik kapasite artırımı çalışmaları sürerken bir yandan da otoyol yapımına hız verilmiştir. 1980 yılında 24 km olan otoyol uzunluğu, 1990 yılında 241, 2000 yılında ise 1.674 km'ye ulaşmıştır.

Bu süreçte demiryolu uzunlukları ise 10.922 km'ye yükselmiştir.

1950-2000 yılları arasında karayolu uzunluğu yaklaşık %80 artarken, demiryolu uzunluğu sadece %11 artmıştır.

Ayrıca; 2000'e gelindiğinde Türk Deniz Ticaret Filosu tonajı 300 GRT'nin üzerindeki gemilerde 10,4 milyon DWT'ye ulaşmış ve Türk bayraklı gemilerin dış ticaret taşımalarından aldığı pay yaklaşık %35'e yükselmiştir.

2000'li yılların başından itibaren otoyol yatırımları devam ederken bir yandan da bölünmüş yol yapım çalışmaları başlatılmıştır. Bunun sonucu olarak dönemin başında 6.101 km olan bölünmüş yol uzunluğu 2022 Mayıs ayı sonu itibariyle otoyol dahil 28.660 km'ye; otoyol uzunluğu ise 3.633 km'ye ulaşmıştır.

2022 Mayıs ayı itibariyle köy yollarını da ilave ettiğimizde 257.446 km karayolu bulunmaktadır.

Karayolu Uzunlukları (Km)	Bölünmüş	Diğer
Devlet ve İl Yolları Toplamı	23 441	41 553
<i>Devlet yolu</i>	<i>21 292</i>	<i>9 673</i>
<i>İl yolu</i>	<i>2 149</i>	<i>31 880</i>
Otoyol	3 633	
Köy yolu		188 819
Genel Toplam	257 446	

2000'li yıllarda demiryolu yatırım ödenekleri de artmış ve yolcu trenlerinin hızlandırılması çalışmaları ağırlık kazanmıştır. 2000'li yıllar aynı zamanda demiryolu sisteminin neoliberal politikalar paralelinde farklı bir yorumla özel sektöre daha yoğun açıldığı yıllar olmuştur.

Ankara-İstanbul Yüksek Hızlı Tren Hattının yapımına 2003 yılında başlanmış ve YHT yolcu taşımacılığı 13.03.2009 tarihinde Ankara-Eskişehir yüksek hızlı demiryolu hattının işletmeye açılmasıyla birlikte başlamıştır. 13.03.2019 tarihinde Gebze-Halkalı Marmaray hattının işletmeye açılmasıyla birlikte YHT'lerin İstanbul'daki güzergâhı Pendik'ten Söğütlüçeşme ve Halkalı istasyonlarına uzatılmıştır. 2022 yılı haziran sonu itibariyle Ankara-İstanbul, Ankara-Eskişehir, Ankara-Konya ve Konya-İstanbul olmak üzere 4 güzergâhta YHT yolcu taşımacılığı yapılmaktadır.

Yüksek Hızlı Hat Kesimi	Açılış Tarihi
Ankara-Eskişehir	13.03.2009
Ankara-Konya	24.08.2011
Ankara-İstanbul (Pendik)	27.07.2014
Konya-İstanbul (Pendik)	18.12.2014
Ankara-İstanbul (Söğütlüçeşme/Halkalı)	13.03.2019
Konya-İstanbul (Söğütlüçeşme/Halkalı)	13.03.2019

2022 yılı itibariyle 11.590 km'si konvansiyonel hat, 1.213 km'si YHT hattı, 219 km'si HT olmak üzere toplam demiryolu uzunluğu 13.022 km'ye yükselmiştir. Aynı dönemde 2.305 km olan elektrikli hat uzunluğu da 5.986 km, 2.665 km olan sinyalli hat uzunluğu ise 7.094 km olmuştur.

Nisan 2022 itibariyle Türk Deniz Ticaret Filosu tonajı 300 GRT'nin üzerindeki gemilerde 6,2 milyon DWT'dir. Ayrıca 21 bölge liman başkanlığına bağlı 49 liman başkanlığı ve 217 liman tesisi ile hizmet verilmektedir.

Ülke çapında sivil hava ulaşımına açık toplam 57 havalimanından 50'si fiilen DHMİ tarafından işletilmektedir. Havalimanlarından 5 tanesi Zonguldak Çaycuma, Gazipaşa Alanya, Zafer, Aydın Çıldır ve İstanbul Havalimanları DHMİ denetimli özel şirket tarafından işletilirken; İstanbul Sabiha Gökçen Havalimanı Savunma Sanayii Başkanlığı denetiminde özel şirket tarafından, Eskişehir Hasan Polatkan Havalimanı ise Eskişehir Teknik Üniversitesi tarafından işletilmektedir.

Kısaca özetlemeye çalıştığımız üzere günümüzde birçok ülkede olduğu gibi Türkiye'de de ulaşım türleri arasında dengesizlikler ortaya çıkmıştır. Karayolu ulaşımı gerek yük gerekse yolcu taşımacılığında bariz biçimde önde yer almaktadır.

Bu durum güçlü bir ulaştırma politikasının var olmadığına işaret etmektedir. Piyasaya terk edildiği gözlenen ulaştırma sektörünün gerek yolcu ulaşımında ve gerekse yük taşımacılığında çıkış-varış noktası arasında aktarmasız ulaşım olanağı vermesi, güzergâh seçiminde esneklik sağlaması vb. nedenlerle karayoluna artan oranda mahkûm hale geldiği görülmektedir.

2.2. Türkiye'de Ulaştırmada Temel Stratejiler

Bu perspektif içerisinde son 20 yılın doğru bir şekilde irdelenebilmesi için politika belgelerinde ulaştırmaya yönelik öngörülen hedeflerin belirlenmesi faydalı olacaktır.

2000'li yılların ilk yarısı boyunca ağırlıklı olarak, Türkiye'de daha önceden belirlenmiş ve çalışmaları başlamış projelerin sürdürüldüğü ancak kimi projelerin aslında plan bütünselliğinden uzakta ve kavramsal kargaşaya neden olacak şekilde dönüştürülmeye çalışıldığı görülmektedir.

2001-2005 VIII. Kalkınma Planında;

Planda; 1998 yılında 3.200 dolar olan kişi başına gelirin 2023 yılında Avrupa Birliği ülkeleri düzeyine yaklaşması beklenmektedir. Türkiye'nin, dönem sonunda ulaşacağı 1,9 trilyon dolar civarında GSMH düzeyi ile dünyanın ilk on ekonomisi arasına girmesi öngörülmüştür.

- "Ulaştırma sektöründe, alt sistemlerin birbirlerini tamamlayıcı bir yapı içerisinde gelişebilmesi, ekonomik ve sosyal yaşamın gereksinimlerinin yerinde, zamanında, ekonomik ve güvenli biçimde karşılanabilmesi için sistemin bir bütün olarak ele alınmasını sağlayacak bir Ulaştırma Ana Planı bulunmadığı,
- Bu yüzden; ulaştırma alt sektörlerinin hemen hepsinde plansız, birbirinden bağımsız, kısa vadeli çözümlere yönelindiği,
- Yurt içi yük taşımalarında, 1990-1999 döneminde denizyolu, demiryolu ve boru hattı taşımalarının toplam taşımalar içindeki payları azalırken, karayolu taşıma payının arttığı,
- 1990 yılında toplam yurt içi yük taşımalarında yüzde 75,6 düzeyinde olan karayolu payının, 1999'da yüzde 89'a ulaşarak, yolcu taşımaları gibi yük taşımalarında da hizmetin tek sektör tarafından sağlandığı"

Belirtilerek;

- "Demiryolu sisteminin yeniden yapılandırılmasının,
- Konteyner kara terminalleri kurulmasının,
- Türkiye-Gürcistan (Kars-Tiflis) Demiryolu Projesinin yapımına Plan döneminde başlanmasının,

- Avrupa ve Orta Asya arasında kesintisiz demiryolu ulaşımına olanak sağlayacak Boğaz Demiryolu Tüp Geçişi ve Gebze-Halkalı Banliyö Hattının İyileştirilmesi Projesine öncelik verilmesinin,
- Mevcut demiryolu altyapı iyileştirme ve modernizasyon yatırımlarına ağırlık verilmesinin,
- Ayrıca, Plan döneminde; 85 km yeni yol yapılması, 1.800 km yolun yenilenmesi, 180 km sinyalizasyon ve 160 km elektrifikasyon tesisinin tamamlanmasının,”

Planlandığı ifade edilmiştir.

2007-2013 IX. Kalkınma Planında ise;

- “VIII. Plan döneminde yurt içi yük taşımacılığında karayollarının payının 2000 yılında yüzde 88,7’den 2005 yılında yüzde 90 seviyesine ulaştığı,
- Sektörde küçük bir paya sahip olan deniz yolu yük taşımalarının payının daha da azalarak 2005 yılında yüzde 2,8 seviyesine gerilediği, demiryolu ve boru hattı taşımalarının paylarını koruduğu, bu dönemde yurt içi yolcu taşımalarının yüzde 95,2’si karayolu ile gerçekleştirildiği,
- Sektör içindeki kuruluşlar arasındaki koordinasyon eksikliği ve sektörün bütününe dengeli bir yapıda ele alan politikaların oluşturulamaması sorununun bu dönemde de devam ettiği, bu sorunların giderilmesi amacıyla başlatılan Ulaştırma Ana Planı Stratejisi çalışmalarının 2005 yılında tamamlandığı”

Belirtildikten sonra;

- “Demiryolu sisteminin yeniden yapılandırma sürecinin tamamlanması,
- KÖİ modeli ile Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Konya koridorlarından oluşan çekirdek ağ üzerinde hızlı tren ile yolcu taşımacılığına geçilmesi,
- 938 Km yeni demiryolu hattı yapılması, mevcut 1000 km hattın ise yenilenmesi,
- Karayollarında bölünmüş yol uzunluğunun 15 bin km’ye çıkarılması,”

planlanmıştır.

Son 10 senenin ise kamu özel sektör iş birliği ile finanse edilen büyük projeler refakatinde Cumhuriyetimizin yüzüncü yılını ve 2035, 2053, 2071’i hedefleyen bir vizyon belgesi oluşturma kaygısıyla geçtiği görülmektedir.

2023 Vizyon Belgesi

Bu çerçevedeki temel belge 2012 yılında açıklanan, ülkemiz 2023 hedeflerini içeren 2023 vizyon belgesidir.

Buna göre 2023’e gelindiğinde GSYH’nin 2 trilyon \$’a, ihracatın 500 milyar \$’a, kişi başına düşen gelirin 20 bin \$’a ulaşacağı ve dünyanın en büyük 10 ekonomisi arasına girileceği öngörülmüştür.

Vizyon 2023 Makro Ekonomi Hedefleri

	2013 Durum	2023 Hedefi
GSYH (Milyar USD)	820	2.000
Kişi Başı Gelir (USD)	10.782	20.000
Büyüme (on yıllık ortalama, %)	5	7
Türkiye Ekonomisinin Büyüklük Sırası	17’nci	İlk 10’da
İhracat (Milyar USD)	163	500

Bu temel makroekonomik hedeflere baz olacak şekilde düzenlenen 10. Ulaştırma Şurasında ulaşım sektörünün hedefleri şöyle belirlenmiştir.

- “Bölünmüş yolların 32 bin kilometreye çıkarılması.
- Limanların elleçleme kapasitesinin 2023 yılına kadar 32 milyon TEU, 500 milyon ton kuru yük, 350 milyon ton sıvı yük ve 15 milyon yolcuya ulaştırılması.
- Yurt içi taşımacılıkta deniz yolu payının %15’e yükseltilmesi.
- 2023 yılına kadar 6 bin 792 kilometre yeni yüksek hızlı 4 bin 707 kilometre de konvansiyonel tren ağının inşa edilmesi.
- Demir yolu payının yolcuda yüzde 10, yükte yüzde 20 artırılması.
- İstanbul’da 60 milyon yolcu kapasiteli bir havaalanı ile Türkiye’de 30 milyon kapasiteli 2, 15 milyon kapasiteli 3 havaalanı yapılması.”

2019-2023 yıllarını kapsayan 11. Kalkınma Planı döneminde ise vizyon 2023 belgesinde yer alan hedeflerin oldukça gerisinde hedeflerin dile getirildiği görülmektedir. Buna göre 2023’e gelindiğinde hedef yaklaşık 1 trilyon \$ GSYH, 226,6 milyar \$ ihracat, yaklaşık 12 bin 500 \$ kişi başına düşen gelir ve dünyanın en büyük 20 ekonomisi arasında kalabilmektir.

2019-2023 11. Kalkınma Planı Makro Ekonomi Hedefleri

	2023 Hedefi
GSYH (Milyar USD)	1.080
Kişi Başı Gelir (USD)	12.484
Büyüme (Plan dönemi ortalama, %)	4,3
İhracat (Milyar USD)	226,6

Plan çalışmalarında öncelikle yıllar itibarıyla taşımaların ulaştırma alt modlarına göre dağılımı verilerek, sektörün karayolu ağırlıklı yapısına dikkat çekilmiş ve bir dizi kritik tespitte yer verilmiştir.

Taşımacılığın Yıllara ve Ulaştırma Alt Modlarına Göre Dağılımı (%)

Yıllar	Yük (Net Ton-km)				Yolcu (Yolcu-km)			
	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25,0	68,2	6,8	-	50,3	42,2	7,5	-
1960	45,0	52,9	2,0	0,1	72,9	24,3	2,0	0,8
1970	74,4	25,3	0,2	0,1	91,4	7,6	0,3	0,7
2000	90,1	4,4	5,4	0,1	96,0	2,2	0,0	1,8
2010	89,9	5,3	4,8	-	97,8	1,6	0,6	-
2015	89,8	3,9	6,3	-	89,2	1,1	0,6	9,1

11. Kalkınma Planında ulaştırma sektörüne ilişkin yapılan tespitleri şu şekilde özetlemek mümkündür;

“Karayoluna bağımlılık kent içi ulaşım da olumsuz etkiler yaratmıştır. Ülkemizde kırsal bölgelerden kentlere olan göçün de etkisi ile son 50-60 yılda büyük kentlerimizde hızlı bir nüfus yoğunlaşması yaşanmıştır. Bu nüfus artışına yönelik yerleşmeler ise hızlı ve plansız bir gelişme göstermiştir. Nüfus ve nüfus yoğunluğundaki bu artışlara karşılık ulaşım altyapısı aynı gelişmeyi gösterememiş, ulaşım altyapısına yönelik yatırımlar ise yaşanan sorunların kaynağına yönelik olmaktan çok kısa vadeli çözümler üretme yönünde olmuştur.

Öte yandan; Karayolu ağırlıklı yatırım dönemi, demiryolu ulaştırması sektöründe çeşitli yapısal sorunlar meydana gelmesine neden olmuştur. Bu sorunlar arasında; demiryolu ağının yetersizliği, altyapı standartlarının düşüklüğü, demiryolu araçlarının sayı ve nitelik olarak yetersizliği, sinyalli ve elektrikli hatların azlığı, uzman personel eksikliği ve diğer ulaştırma türleri ile bütünleşme ve rekabette yaşanan sıkıntılar yer almaktadır.

Ülkemiz denizyolu kabotaj taşımacılığı için elverişli olmasına rağmen denizyolları ile gerçekleştirilen kabotaj taşımacılığı oldukça düşüktür.

Yap-İşlet-Devret (YİD) modeli ülkemizde özellikle havayolu terminallerinin yenilenmesinde önemli hamleler yaratmış ve kamu kaynakları kullanılmadan iyileştirmeler sağlamıştır.

Bununla birlikte YİD uygulamalarıyla belli ölçülerde tüketici maliyetlerinin de yükseldiği, bunun da son tüketici olan havayolu yolcusuna olumsuz yansıdığı durumlar oluşmuştur. Yapımındaki amaçlardan biri "uluslararası yolcu ve kargo aktarma merkezi" olan İstanbul yeni havalimanının, hizmet ve kira ücretlerinde yaşanacak muhtemel artışlar nedeniyle havalimanının potansiyeli yakalayamama riski bulunmaktadır."

Bu tespitler ışığında planda, ulaştırma sektörü için belirlenen dikkat çeken uzun vadeli hedefler;

- "Demiryolu ağının 31.000 km'ye çıkartılması,
- Demiryolunun yük taşımacılığındaki payının %20'ye, yolcu taşımacılığındaki payının ise %15'e ulaşması,
- Konteyner transit taşıma oranının toplam içindeki %24'lük payının %40 seviyesine çıkarılması,
- Dünyanın en büyük 20 konteyner limanı içinde bir Türk limanının, Akdeniz ve Karadeniz limanları içinde ise ilk 10 içinde en az dört Türk limanının yer alması,"

şeklinde sıralanmıştır.

"Ulaştırmanın her alanında gelişim için yasal düzenlemeler yoluyla alınacak önlemler tek başına yeterli değildir. Bunun yanında, tüm sistemlerin dengeli ve birbiri ile entegre şekilde kullanılabilmesi, iyi planlanmış bir yapılanma, ülke sathına yayılmış geniş ve modern bir altyapının da gerekli olduğu açıktır" belirlenmesi ile;

- "Kalkınma hedefleri ile uyumlu bir Türkiye Ulaşım Ana Planının hayata geçirilmesi,
- Kentler arası ve kent içi yük ve yolcu taşımacılığı sistemlerinin türler arası dengeli sağlanacak şekilde geliştirilmesi,
- Tüm ulaşım türleri için entegrasyonu odağa alacak şekilde, ulaşım altyapısının geliştirilmesi,
- Yatırımların kapsamlı fizibilite çalışmalarına dayalı olarak gerçekleştirilmesi,"

Tüm ulaştırma sektörü için ortak hedefler olarak belirlenmiştir.

Ve son olarak; ulaştırma sektörünün ortak hedefleri çerçevesinde oluşturulan, alt sektörlerin 2023 yılı hedefleri ve bu hedeflere ulaşılması için uygulanacak politikalar belirlenmiştir. Dikkat çeken hedef ve politikalar şöyle özetlenebilir.

"Demiryolu

Hedef 1 - Demiryolunun yük ve yolcu taşımacılığındaki payının artırılması

Politika 1.1: Demiryolunun yük taşımacılığındaki payı %15'e, yolcu taşımacılığındaki payı ise %10'a çıkarılmalıdır.

Politika 1.3: Büyük lojistik merkezlere yapılacak bağlantıların tamamlanması ile lojistik merkezler toplam 50 milyon ton yük taşıma kapasitesine ulaştırılmalıdır.

- 1.213 km olan YHT ve HT hatları toplamı 12.915 km'ye, 11.395 km konvansiyonel demiryolu hattı ise 12.115 km'ye yükselterek, 2023 yılında toplam 25.030 km demiryolu uzunluğuna ulaşılmalıdır.

Denizyolu

Hedef2-Denizyolusektörününulusalveuluslararasıicaretveyolcutaşımacılığihacmininve rekabet gücünün artırılması için gerekli düzenlemelerin yapılması

Politika 2.1:Limanlarımızda elleçlenen toplam yük miktarında 600 milyon tona, toplam konteyner miktarında 15 milyon TEU'ya, toplam transit konteyner miktarında 5 milyon TEU'ya ulaşılmalıdır.

Politika 2.2:Limanlarımızda elleçlenen toplam dökme yükte 180 milyon tona, genel kargoda 120 milyon tona, toplam sıvı yük miktarında 300 milyon tona, Ro-Ro hatlarında taşınan toplam yük miktarında ise 50 milyon tona ulaşılmalıdır.

- Mevcut limanların durumu ve genişleme esaslarını ve ihtiyaçlarını, hangi tür limanların nerelerde yapılacağını ortaya koyan Limanlar Master Planı hazırlanmalıdır.

Karayolu

Hedef2-Ülkemizkarayoluğunstandartınınyükseltilmesi,uluslararasıkoridorlarlauyumu ve karayolunun diğer türlerle entegrasyonunun tamamlanması

Politika2.2:Önemliyük merkezlerininve OSB'lerin bölünmüş yollarla bağlantıları kurulmalıdır.

- 2023 yılı bölünmüş yol uzunluğu, otoyollar dâhil 31.864 km'ye ulaşmalıdır."

2035 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı

Çalışmada Ana Planın amaçları ve hedefleri şöyle özetlenebilir.

- "Kullanıcıların hareketlilik ihtiyaçlarını karşılayabilen, etkili, verimli ve uygun maliyetli yük ve yolcu taşıma sistemlerinin ülke içerisinde tüm bölgeler arasında bağlantıyı sağlayan bütüncül bir taşıma sistemi oluşturmak. Bu amaç doğrultusunda;
 - Türkiye'nin tüm bölgelerinin kara, demir ve havayolu altyapısıyla birbirine bağlanması, yurttışlara 100 km içerisinde en az bir havalimanına erişim imkanının sağlanması.
 - Birbirini bütüncülleyen kara, demir ve havayolu imkan ve kabiliyetlerinin oluşturulması.
- İhracata odaklanmak. Bu amaç doğrultusunda;
 - Türkiye'nin, yüksek katma değerli mal üretimi ile 2023 yılına kadar 500 milyar ABD doları, 2029 yılına kadar 700 milyar dolar ve 2035 yılına kadar 1000 milyar dolar düzeyinin üzerinde ihracat hacmine sahip olarak dünyanın ilk 10 ekonomisi içinde yer alması.
 - Farklı taşıma modlarının güçlü yönlerinden istifade eden ve kullanıcıların modlar arasında, etkin ve uygun maliyetle ve aynı zamanda da kesintisiz olarak geçişine imkân tanıyan bütüncül bir taşıma sisteminin 2035 yılına kadar oluşturulması.
- Ulaştırma ve lojistik hizmetler alanında bölgesel bir merkez konum haline gelmek. Bu amaç doğrultusunda;
 - 2023'e kadar Dünya Bankası Lojistik Performans Endeksinde ilk 15 ülke arasında yer alması ve 2035 yılına kadar bu pozisyonunu koruması. (2012'de 27'nci)
 - Bölgedeki konteyner taşımacılığını büyük oranda elleçleyebilecek ve aynı zamanda Akdeniz'de seyreden konteyner trafiğine yönelik Yunanistan'ın Pire limanına alternatif olabilecek liman ve liman tesislerinin geliştirilmesi.
 - Karadeniz civarındaki ülkeler ile Orta Doğu ülkeleri arasında bağlantı güzergahları oluşturulması.

- Kullanıcı açısından güvenliği azami seviyeye çıkartırken yollarda karşılaşılan ölüm ve ciddi yaralanmalarda kayda değer azalma sağlayan bir ulaştırma sistemi oluşturmak. Bu amaç doğrultusunda;
 - Trafik kazalarından kaynaklanan can kayıplarını 2011 yılına oranla 2020 yılında %50 oranında azaltılması ve hükümetin kısa sürede belirlenecek hedeflerine 2035 yılından önce ulaşılması.
- Emisyon, gürültü ve arazi kullanımının çevre üzerindeki etkilerini asgari düzeye indiren bütüncül bir ulaştırma sistemi oluşturmak. Bu amaç doğrultusunda;
 - Sera gazı emisyonunun düşürülmesi, yenilenebilir enerjinin payı ve enerji verimliliğinin artırılması için Türkiye'nin uluslararası taahhütlere katılımının sağlanması.
 - Demiryolu taşımacılığının karayolu taşımacılığına kıyasla daha çevre dostu olduğu dikkate alındığında ton-km olarak demiryolu yük taşımacılığı payının 2023 yılına kadar en az %15'e, 2029 yılına kadar %16'ya ve 2035 yılına kadar Avrupa kriterine yakın %18'e ve demiryolu yolcu taşımacılığı payını km bazında 2023'e kadar %10'a, 2029 yılına kadar %11 ve 2035 yılına kadar %12'ye çıkartılması.
 - Deniz taşımacılığının karayolu taşımacılığına kıyasla daha çevre dostu olduğu dikkate alındığında 2035 yılına kadar yurt içi operasyonlarda deniz taşımacılığı payının yükte %10 ve yolcu taşımacılığında %4'e çıkartılması."

Plan döneminde;

Karayolları için	32,18 Milyar €
Demiryolları için	43,03 Milyar €
Limanlar için	11,97 Milyar €
Havayolları için	10,50 Milyar €

Olmak üzere toplamda 97,68 Milyar € yatırım yapılması öngörülmüştür.

2053 Ulaştırma ve Lojistik Ana Planı

2017 yılında hazırlıkları tamamlanan ve projeksiyon yılı 2035 olan mevcut Ulaştırma Ana Planı'nın yeni beklentiler çerçevesinde lojistik sektörde dâhil edilerek hedef yılları değiştirilip değişen makro göstergeler ışığında revize edilmesi ile hazırlanan plan 2022 yılı Nisan ayında kamuoyu ile paylaşılmıştır.

Tüm dokümanlarda yer alan iki temel perspektifin bu planda da yer aldığı gözlenmektedir. Buna göre;

"Havalimanları, deniz limanları, demiryolu, metro ve otobüs terminalleri birbirine bağlanmalı ve çok modlu bağlantı platformları oluşturulmalıdır.

Ülkemizde lojistik alanında farklı kamu otoritelerince yönetilen farklı görevlerin ve tüm lojistik hizmetlerin düzenleme, denetim ve geliştirme çalışmalarının tek noktadan yönetimi sağlanarak, kurumlar arası planlama, izleme ve raporlama gerçekleştirilmelidir. Bölge Planları, Kentsel Lojistik ve Ulaşım Ana Planları birbirleriyle uyumlu olarak oluşturulmalıdır."

Alt sektörler bazında plan hedefleri şöyle özetlenebilir.

"Demiryolu

- Yolcu taşımacılığı payının % 0,96'dan % 6,20'ye, yük taşımacılığı payını % 5,08'den % 21,93'e çıkartılması,
- Yüksek Hızlı Tren ve Hızlı Tren bağlantısına sahip olan il sayısının 8'den 52'ye yükseltilmesi,
- Yıllık yolcu taşımacılığının 19,5 milyondan 269,8 milyona çıkartılması,
- Yıllık yük taşımacılığının 55 milyon tondan 448 milyon tona ulaşması,

- Toplam enerji ihtiyacının %35'inin yenilenebilir enerji kaynaklarından karşılanması,

Karayolu

- Özel araç yolculuklarının payının % 67,23'ten % 68,35'e çıkarılırken; otobüs yolculuklarının payının % 26,29'dan % 20,79'e düşürülmesi,
- Yük taşımacılığı payının % 71,39'dan % 57,47'ye düşürülmesi,
- Karayollarında fosil yakıt yerine elektrikli ve alternatif enerji kullanımının artırılması

Denizyolu

- Liman tesisi sayısının 217'den 255'e çıkarılması,
- Kanal İstanbul projesi ile İstanbul Boğazı'nda seyir emniyetinin artırılması

Havayolu

- 56 olan havalimanı sayısının 61'e, 2023 yılında 214,9 milyon olan gelen-giden yolcu sayısının ise 2053 yılında 344,4 milyona yükseltilmesi

Lojistik

- Lojistik merkez sayısının 13'ten 26'ya çıkarılması
- Lojistik Performans Endeksi sıralamasında ilk 10 ülke arasında yer alınması
- Kuru liman sisteminin geliştirilerek yaygınlaştırılması
- Orta koridorda lojistik bir üs haline gelmesi"

Öngörülen Yatırım Büyüklükleri (Milyar €)

	2019-2023	2024-2028	2030-2035	2036-2053	Toplam
Karayolu	8,33	13,87	11,05	3,00	36,25
Demiryolu	9,00	27,18	21,85	5,90	63,93
Denizyolu	4,80	14,32	2,13	0,13	21,38
Havayolu	0,71	3,01	0,15	0,05	3,92
Toplam	22,84	58,38	35,18	9,08	125,48

Plan döneminde; 125,48 Milyar € büyüklüğünde yatırım gerçekleştirileceği ve bu yatırımlardan 2053 hedef yılında 156,15 Milyar €'luk fayda sağlanacağı öngörülmüştür.

Plan dönemi sonunda 386 milyonu yurt dışı olmak üzere toplam 2.430 milyon ton yük, 4.352 milyon yolcu taşınmasına ulaşılabileceği öngörülmüştür.

Tüm bu ayrıntılı belirlemelere karşın gerçekleştirmelerin öngörülen hedeflerin uzağında kaldığı görülmektedir.

Öngörülen Taşımlar

	Yük (Milyon Ton)				Yurt Dışı Yük (Milyon Ton)				Yolcu (Milyon Kişi)				
	Demir-yolu	Deniz-yolu	Karayolu	Toplam	Demir-yolu	Deniz-yolu	Karayolu	Toplam	Oto-büs	Tren	Özel Araç	Havayolu	Toplam
2019	33	260	754	1.048	3	207	69	279	510	17	1.267	112	1.906
2023	55	254	772	1.081	6	213	71	290	535	20	1.368	112	2.035
2029	146	276	881	1.303	18	222	71	310	579	98	1.556	128	2.361
2035	306	314	901	1.522	25	251	77	353	642	146	1.826	132	2.746
2053	448	421	1.175	2.044	46	261	79	386	905	270	2.974	203	4.352

Türkiye lojistik sektörünün büyüklüğüne dair yapılan varsayımlarda vergi ve sübvansiyonlar hariç GSYH içerisindeki payının %12'lere kadar çıktığı ancak uzun süredir %10'lar düzeyinde seyrettiği görülmektedir. Türkiye'nin lojistik büyüklüğü 2020 itibarıyla yaklaşık 400 milyar TL'dir.

Yıllar İtibarıyla GSYH (Bin TL)

	Ulaştırma ve Depolama	Sektörel Toplam	GSYH*
1998	5 925 723	66 262 261	71 944 700
1999	9135127	97 991 018	107 374 258
2000	15 610 015	153 640 276	171 494 210
2001	24 354 502	220 718 383	247 266 207
2002	38 075 227	319 950 645	362 109 648
2003	48 617 977	414 242 214	472 171 775
2004	58 257 909	510 087 759	582 852 799
2005	67 187 208	594 883 276	680 275 847
2006	78 752 670	696 783 871	795 757 109
2007	87 075 700	787 510 233	887 714 414
2008	99 470 530	893 612 618	1 002 756 496
2009	91 258 471	898 263 064	1 006 372 482
2010	95 158 450	1 027 561 054	1 167 664 479
2011	108 028 465	1 237 146 314	1 404 927 615
2012	133 585 457	1 397 219 904	1 581 479 251
2013	149 900 570	1 599 039 310	1 823 427 315
2014	169 436 645	1 818 621 907	2 054 897 828
2015	191 669 299	2 073 020 639	2 350 941 343
2016	207 587 763	2 316 930 424	2 626 559 710
2017	253 735 702	2 779 809 362	3 133 704 267
2018	317 127 867	3 369 140 914	3 758 315 621
2019	370 496 577	3 891 943 504	4 320 191 227
2020	398 539 560	4 486 655 613	5 046 883 307

*Alıcı Fiyatları ile (Vergi ve Sübvansiyonlar Dahil)

Türkiye'ye Sermaye Girişleri (Milyon \$)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Sermaye	10.128	9.936	8.371	11.817	6.958	5.532	6.229	5.512	4.401	7.367
Yatırım	10.761	10.523	8.632	12.181	7.579	7.401	6.699	5.881	5.791	7.592
Tasfiye	633	587	261	364	621	1.869	470	369	1.390	225
Diğer Sermaye (Net)*	980	578	645	3.290	2.987	1.015	361	-918	-524	995
Gayrimenkul (Net)	2.636	3.049	4.321	4.156	3.890	4.643	5.915	4.979	3.954	5.634
Toplam	13.744	13.563	13.337	19.263	13.835	11.190	12.505	9.573	7.831	13.996

* Uluslararası Sermayeli Firmaların Yabancı Ortaklarından Aldıkları Kredi

Ulaştırma ve Haberleşme Sektörü yurt dışı kaynaklı yatırımlar için cazibe arz eden bir sektördür. 2011-2021 arasındaki dönemde toplam yatırım miktarı 6 milyar \$'ı aşmış durumdadır.

Türkiye'ye gelen doğrudan yabancı yatırım 2021 yılında 7,6 milyar \$ olarak gerçekleşmiştir. 2021 yılı doğrudan sermaye yatırımlarının araç imalatı da dahil %8,4'ü ulaştırma ve depolama sektöründe gerçekleşmiştir.

Değerlendirme

Günümüzde ulaşım ve lojistik talebi hızla artarak; bir yandan kombine taşımacılık çözümlerini bir yandan da yeni uluslararası ticaret yollarını gündeme taşımıştır.

Bu genel perspektif içerisinde Türkiye; üç kıtanın birbirine yaklaştığı, tarihi bakımdan önemli ticaret ve ulaşım koridorları üzerinde ve hem karayolu hem de demiryolu ile yapılacak kesin-tisiz taşımacılık için doğal bir köprü konumunda bulunmaktadır.

Üretim alanları olarak öne çıkan doğu ülkeleri ile bu ülkelerde üretilen malların temel pazarları konumunda yer alan batı ülkeleri arasında yer alması; Türkiye'nin transit taşımacılığa da vermesi gereken önemi vurgular niteliktedir.

Bu anlamda hayata geçirilmeye çalışılan; Pan-Avrupa, Trans-Avrupa Ulaşım Şebekesi (TEN-T), Avrupa Kafkasya Asya Ulaştırma Koridoru (TRACECA), Viking Treni, Kuşak ve Yol Girişimi vb. birçok uluslararası taşımacılık koridoru girişimleri dikkatle incelenmeli ve izlenmelidir.

Türkiye'nin bu koridorlar üzerinde söz sahibi olabilmesi için coğrafi avantajın yanı sıra söz konusu coğrafi avantajı en üst seviyede kullanmasını sağlayacak hem fiziki hem de hukuki anlamda güçlü bir ulaştırma altyapısının gerekliliği göz önünde bulundurulmalıdır.

Türkiye'nin ulaştırma sektörüne ilişkin temel strateji belgeleri incelendiğinde ortaya çıkan en önemli gerçek, belirlenen hedefler ile gerçekleştirmeler arasındaki uçurumdur. Bu da her yeni çalışmada hedeflerin değiştirilmesine ve belgelerin kağıt üzerinde sayılar mezarlığına dönüşmesine neden olmuştur. Bu alanda yapılacak altyapı yatırımlarını ulaştırma sektörünün gereklilikleri yerine sermaye aktarımının bir aracı olarak düşünen anlayış bunun temel nedenini oluşturmaktadır. Bu anlayışla ve bu amaca yönelik olarak ulaştırma sektörü, tarım ve sanayi gibi ekonominin diğer tüm alanlarını kesen özelliği göz ardı edilerek tekil bir alan olarak ele alınmış, bütüncüllükten uzak planlarla yatırım ve uygulamalar hayata geçirilmiştir.

Ancak, etkileyen ve etkilenen özelliği ile ulaştırma sektörünün bundan sonrasında da önem ve ağırlığını arttırmaya devam edeceğini söylemek mümkündür. Bununla birlikte, bu alana bütüncül bir yaklaşımla ele alınarak oluşturulacak planlarla müdahale edilmesi, sağlanacak faydanın en çoklaştırılması ve toplumsallaştırılması anlamında ülkemiz açısından da özel önem arz etmektedir.

İMO Ulaştırma Uzmanlık Kurulu tarafından hazırlanan rapor

2000'li Yıllarda Türkiye'de Demiryolları

21 Ekim 2022

Giriş

Demiryolu ulaştırması, ulaştırma türleri içinde, temelde ülke içi hareketliliğin gerçekleştirilmesinde en önemli kara ulaştırma türü olarak değerlendirilmelidir. Bunun yanı sıra uzak ve ağır taşımalardaki üstünlüğü ile de uluslararası taşımalarda ekonomik olarak öne çıkan bir ulaştırma türüdür.

Bu anlamda, ülkemizde demiryolu sistemi için yapılan bir SWOT analizi ile 11. Kalkınma Planı Ulaştırma Özel İhtisas Komisyonu tarafından bu nitelikler daha anlaşılır hale getirilmiştir. Buna göre demiryolu sistemi için;

Güçlü Yanlar

- Birim enerjiyle daha çok iş üretme kapasitesine sahip olması ve büyük miktarda yükü taşıma imkânı ile birim maliyeti aşağıya çekmesi,
- Çevre dostu olması ve petrole olan bağımlılığı azaltması,
- Sanayi merkezlerinin çoğunu içine alan bir demiryolu ağının olması,
- Başta YHT olmak üzere artan yatırımlar,
- AB'ye uyum doğrultusunda yapısal dönüşüm süreci içerisine girilmesi ve demiryolu sektörünün serbestleştirilmesine ilişkin hükümet politikaları,
- Avrupa-Asya ve Avrupa-Ortadoğu eksenlerinde, iyileştirilme ve yeni hatların varlığıyla etkin hizmet sunabilecek demiryolu hatlarına sahip olunması,

Zayıf Yanlar

- Demiryolu kamu ulaştırma işlevinin iyi gelişmemiş olması,
- Türkiye'nin düşük yoğunluklu bir ağa sahip olması, uluslararası ana güzergâhlar üzerindeki darboğazların yarattığı kapasite sorunları,
- Kamudaki mevcut iş ve know-how'dan özel sektörün yeteri kadar faydalanamaması, kamudaki iş gücünün ise özel sektör tecrübesine sahip olmaması,
- Demiryolu sisteminin yetersiz dağılımı nedeniyle pazar taleplerine uygun üretim, satış ve pazarlama yapılamaması, taşınan yükün hammadde ve yarı mamuller ile sınırlı kalması,

Fırsatlar

- Elektrifikasyon, sinyalizasyon, hatların çift yola çıkarılması, lojistik terminaller ve sanayi bağlantılarına ilişkin programlar,
- Tüm önemli şehirlerde banliyö ulaştırmasına olan ihtiyaç,
- Avrupa-Asya transit güzergahı üzerindeki Marmaray ve Bakü-Tiflis-Kars Projeleri,
- Demiryolu sektöründe işletmecilik alanının yanı sıra demiryolu altyapısının tamir, bakım, onarım yapabilecek kapasiteye sahip özel sektör girişimlerine ihtiyaç,
- Lojistik sektörünün gelişmesiyle birlikte kombine taşımacılığın öneminin artması,
- Türkiye'nin lojistik üs olması için uygun olan konumu,

Tehditler

- Avrupa'ya demiryolu bağlantısını sağlayan darboğazların halen giderilmemiş olması,
- Demiryolu yatırım projelerinde uzun bir hazırlık süresi olmasına karşılık ulaştırma sektörünün hızla değişmesi nedeniyle demiryolu yatırım hacminin sürdürülemez hale gelebilecek olması,
- Demiryolları ile karayollarının taşımacılık açısından rakip duruma gelmesi,
- Demiryolu yerli sanayinin yeterince gelişmemiş ve uzman işgücü ihtiyacının karşılanamayacak olması,
- Tüm illere demiryolu ulaşımı ve taşımacılığı olmaması,
- Rusya-İran-Hindistan'ın gelecekteki uygulaması olan Kuzey-Güney taşımacılık koridorunun, Türkiye'nin Avrupa ile Asya arasındaki rolünü tehdit etmesi,
- Bununla birlikte bu sonuçlar Maliye Hazinesi açısından bir başka yükü yani yatırımların maliyetini gündeme taşımaktadır.

TCDD Yatırım Harcamaları (Milyon TL)

	Cari Fiyatla	2020 Fiyatı
2000	64	830
2001	125	966
2002	111	631
2003	192	932
2004	383	1.638
2005	446	1.856
2006	856	3.116
2007	807	2.868
2008	1.059	3.321
2009	1.313	4.119
2010	2.373	7.355
2011	2.706	7.190
2012	2.304	5.972
2013	3.568	8.577
2014	3.846	8.404
2015	3.670	7.440
2016	4.466	8.388
2017	5.802	9.069
2018	7.456	9.402
2019	6.439	6.999
2020	9.632	9.632
Toplam	57.618	108.702

Bu hedeflere uygun olarak 2000-2020 döneminde TCDD yatırım bütçesinden cari fiyatlarla 57,6 Milyar TL harcama yapıldığı, Kamu Sabit Sermaye Yatırım Deflatörleri ile deflate ettiğimizde 2020 yılı fiyatları ile yapılan harcamanın 108,7 milyar TL'yi bulduğu görülmektedir. İşletme bütçelerini de eklediğimizde; 2000-2020 yılları arasında demiryolu sektörüne 200 milyar TL'ye yakın kaynak aktarıldığı görülecektir.

Bu çalışmada 2000'li yıllarda süreç değerlendirilmiş ve ülkemizde demiryolu sistemi için belirlenen hedeflerin gerçekleşme düzeyleri incelenmeye çalışılmıştır.

1. Ulaştırma-Demiryolları

1.1. Türler Arası Denge

Demiryolu yatırım kararının boyutunun şekillenmesi ile yapılabirlik kararında en etkili parametre olan trafik hacminin saptanmasını sağlayacak çalışmada işletmecilik döneminde beklenen yolcu ve yük taşıma hedeflerinin sağlıklı bir şekilde belirlenmesi özel önem arz etmektedir.

Bu anlamda elimizdeki temel belge 11. Kalkınma Planı hedefleridir. Buna göre uygulanması gereken öncelikli politika demiryolunun yük taşımacılığındaki payının %15'e, yolcu taşımacılığındaki payının ise %10'a çıkarılmasıdır.

Maliye hazinesi açısından 2020 yılı sonu itibariyle yapılabilecek ilk değerlendirme hedefin neresinde olduğumuzla ilgili olmalıdır.

Taşımacılığın Yıllara ve Ulaştırma Alt Modlarına Göre Dağılımı (%)

Yıllar	Yük (Net Ton-km)				Yolcu (Yolcu-km)			
	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu	Karayolu	Demiryolu	Denizyolu	Havayolu
1950	25,0	68,2	6,8	-	50,3	42,2	7,5	-
1960	45,0	52,9	2,0	0,1	72,9	24,3	2,0	0,8
1970	75,4	25,8	0,2	0,1	91,4	7,6	0,3	0,7
2000	90,1	5,3	6,4	0,1	96,0	2,2	0,0	1,8
2010	89,9	5,3	5,0	-	97,8	1,6	0,7	-
2015	89,8	3,9	6,3	-	89,2	1,1	0,6	9,1
2016	92,6	4,3	6,1	-	89,3	1,0	0,6	9,1
2017	89,2	4,3	6,4	-	88,8	1,0	0,6	9,6
2018	89,1	4,3	6,5	-	88,8	1,2	0,6	9,4

2018 yılından sonra bu bazda veriye ulaşılamamaktadır. Bu veri seti yerine karasal taşımacılık içerisindeki pay kullanılmaktadır. 2020 sonu itibariyle oluşan veri seti ise şöyle özetlenebilir.

Karasal Taşımacılığın Yıllara ve Ulaştırma Alt Modlarına Göre Dağılımı (%)

Yıllar	Yük (Net Ton-km)				Yolcu (Yolcu-km)		
	Demiryolu	Karayolu	İç Su yolu	Boru Hattı	Demiryolu	Otomobil	Otobüs
2018	3,7	79,7	-	16,6	2,5	69,3	28,2
2019	3,9	80,2	-	15,9	2,7	69,4	27,9
2020	4,5	83,4	-	12,1	2,7	70,2	27,0

Bu anlamda baktığımızda 2020 sonu itibariyle diğer planlarda olduğu gibi dengeli bir ulaştırma altyapısı oluşturmak konusunda bu plan döneminde de hedeflerin uzağında olduğumuz görülmektedir.

1.2. Ulaştırma-Çevre İlişkisi

20. yüzyılın özellikle son çeyreğinden başlayarak doğal çevrenin korunması yönündeki kaygılar tüm sektörlerde olduğu gibi ulaştırma sektöründe de ön plana çıkmıştır. Ulaştırma sektörünün çevre sorunları ile birlikte anılmasının temel nedeni, yaygın kullanımı ile yarattığı olumsuz çevresel etkilerdir.

Bu durum; tüm sektörlerle birlikte ulaştırma sektörü açısından da bir dizi sonuç oluşturmuştur. Dikkatle izlenmesi gereken temel belge, Avrupa Komisyonunun 2019 yılının sonunda açıkladığı Avrupa Yeşil Mutabakatı çerçevesinde çevreye yönelik yeni planıdır.

Bu kapsamda, Avrupa Birliği; 2030'a kadar karbon emisyonunun 1990 seviyelerinin %55 oranında altına çekilmesini, 2050 yılında ise sıfır karbon emisyonu hedefi ile kıtanın karbon-nötr bir alan olmasını amaçlamaktadır.

Avrupa Yeşil Mutabakatı Avrupa kıtası ile sınırlı kalmayacak olup, doğası gereği küresel bir sorun olan iklim değişikliğine yönelik atılacak adımlarda AB'nin ticari ortakları ve komşuları da bu planda öngörülen tedbirlerden doğrudan doğruya etkilenenecektir. Etkilenecek sektörlerden birisi de sera gazı emisyonunda önemli paya sahip taşımacılık ve lojistik sektörleridir.

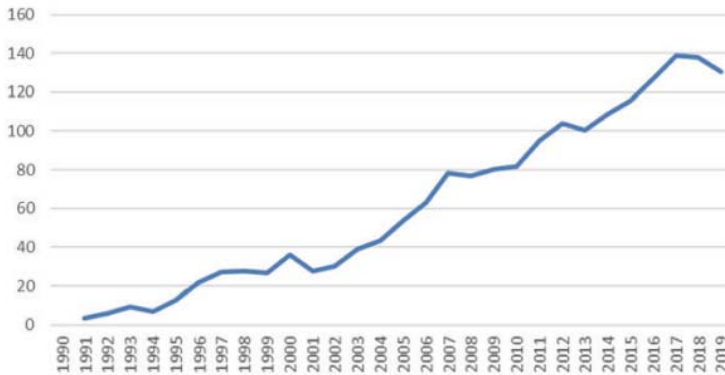
Taşımacılık ve lojistik sektörünün 2030 yılına kadar elektrifikasyon, gelişmiş biyoyakıtlar veya diğer sürdürülebilir alternatifler gibi yenilenebilir ve düşük karbonlu yakıtların kullanımı yoluyla yenilenebilir enerji payını yaklaşık %24'e çıkarması gerekmektedir.

Bu amaçla taşıtlarda daha yeni teknolojilere geçiş hızlanmış, fosil yakıtlardan kaynaklanan emisyonların düşürülmesi amacı ile yeni teknolojilerin kullanılması yaygınlaşmaya başlamıştır. Yine bu amaçla, birim yük başına daha düşük emisyon hacmine sahip demiryolu ve denizyolu ulaşımının özendirilmesi hedeflenmiştir.

CO2 emisyonlarının azalması amacı ile karayolu ağırlıklı ulaşımda dengenin demiryolu, denizyolu ve iç suyu lehine değiştirilmesi Avrupa ulaştırma politikasının önceliği olmuştur. Ayrıca kombine taşımacılığın geliştirilmesi bu anlamda uzun mesafe taşımalarının demiryolu ve denizyolu ile gerçekleştirilmesi, karayolu taşımalarının ise daha kısa mesafelere yoğunlaştırılması, enerji kullanımını en uygun düzeye getiren özel yük koridorlarının oluşturulması politika olarak benimsenmiştir.

Buna karşın ülkemizin toplam sera gazı emisyonu grafikten de görülebileceği üzere %130 oranında artmıştır.

Türkiye'de Sera Gazı Emisyonu Değişim %'si



1.3. Trafik Kazaları

Ülkemizde tüm önleyici çalışmalara karşın karayolu kazaları azalmakla birlikte önemini korumakta ve dikkate alınması gereken önemli dışsallıklar yaratmaktadır.

Türkiye Kaza İstatistikleri

	Milyon Yolcu Km Başına															
	Milyon Yolcu Km				Kaza Sayısı				Ölü Sayısı				Yaralı Sayısı			
	Karayolu	Demir-yolu	Karayolu	Demir-yolu	Karayolu	Demir-yolu	Karayolu	Demir-yolu	Karayolu	Demir-yolu	Karayolu	Demir-yolu	Karayolu	Demir-yolu	Karayolu	Demir-yolu
2004	174 312	5 237	537 352	555	4 427	218	136 437	467	3,08	0,11	0,03	0,04	0,78	0,09		
2005	182 152	5 036	620 789	522	4 505	153	154 086	273	3,41	0,1	0,02	0,03	0,85	0,05		
2006	187 593	5 277	728 755	455	4 633	101	169 080	246	3,88	0,09	0,02	0,02	0,9	0,05		
2007	209 115	5 553	825 561	394	5 007	108	189 057	204	3,95	0,07	0,02	0,02	0,9	0,04		
2008	206 098	5 097	950 120	386	4 236	111	184 468	247	4,61	0,08	0,02	0,02	0,9	0,05		
2009	212 464	5 374	1 053 346	299	4 324	89	201 380	303	4,96	0,06	0,02	0,02	0,95	0,06		
2010	226 913	5 491	1 106 201	194	4 045	69	211 496	142	4,88	0,04	0,02	0,01	0,93	0,03		
2011	242 265	7 300	1 228 928	177	3 835	71	238 074	112	5,07	0,02	0,02	0,01	0,98	0,02		
2012	258 874	6 612	1 296 634	147	3 750	55	268 079	101	5,01	0,02	0,01	0,01	1,04	0,02		
2013	268 178	6 225	1 207 354	89	3 685	45	274 829	52	4,5	0,01	0,01	0,01	1,02	0,01		
2014	276 073	7 401	1 199 010	93	3 524	65	285 059	51	4,34	0,01	0,01	0,01	1,03	0,01		
2015	290 734	8 326	1 313 359	101	7 530	50	304 421	33	4,52	0,01	0,03	0,01	1,05	0		
2016	300 852	7 829	1 182 491	120	7 300	81	303 812	72	3,93	0,02	0,02	0,01	1,01	0,01		
2017	314 734	8 465	1 202 716	53	7 427	41	300 383	24	3,82	0,01	0,02	0	0,95	0		
2018	329 363	8 938	1 229 364	71	6 675	76	307 071	51	3,73	0,01	0,02	0,01	0,93	0,01		
2019	339 601	14 259	1 168 144	83	5 473	54	283 234	28	3,44	0,01	0,02	0	0,83	0		
2020	288 992	7 948	983 808	66	4 866	32	226 266	17	3,4	0,01	0,02	0	0,78	0		

2. Demiryolu Sistemi

2.1. Altyapı

2.1.1. Hat Uzunlukları

2003 yılından itibaren başta YHT'ler olmak üzere demiryolu yatırım ödeneklerinin arttığı görülmektedir. Belirlenen hedef 2023 yılına kadar demiryolu hat uzunluğunun 25.000 km'nin üzerine çıkarılmasıdır.

Yıllar İtibariyle Hat Uzunlukları (Km)

	Ana Hatlar	Tali Hatlar	Konvansiyonel Toplam	YHT	Toplam
2000	8.671	2.251	10.922		10.922
2001	8.671	2.269	10.940		10.940
2002	8.697	2.277	10.974		10.974
2003	8.697	2.262	10.984		10.984
2004	8.697	2.271	10.984		10.984
2005	8.697	2.276	10.973		10.984
2006	8.697	2.287	10.984		10.984
2007	8.697	2.294	10.991		10.991
2008	8.699	2.306	11.005		11.005
2009	8.686	2.322	11.008	397	11.405
2010	8.722	2.330	11.052	888	11.940
2011	8.770	2.342	11.112	888	12.000
2012	8.770	2.350	11.120	888	12.008
2013	8.846	2.363	11.209	888	12.097
2014	8.903	2.369	11.272	1.213	12.485
2015	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2016	8.947	2.372	11.319	1.213	12.532
2017	9.023	2.372	11.395	1.213	12.608
2018	9.131	2.396	11.527	1.213	12.740
2019	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803
2020	9.194	2.396	11.590	1.213	12.803

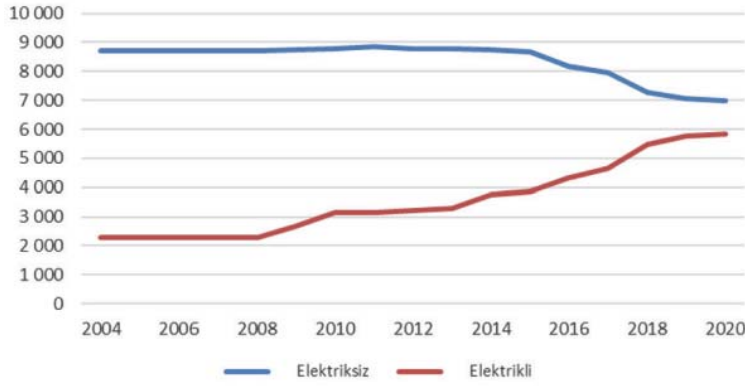
2000 yılında 10.922 km olan toplam demiryolu uzunluğu 2020 yılı sonu itibariyle 1.213 km'si YHT hattı olmak üzere 12.803 km'ye çıkmıştır. 2023 yılı hedefinin yakınına bile yaklaşamadığı, özellikle asıl katma değeri yaratacak olan yük taşımalarının yapılacağı konvansiyonel hatlar üzerinde yeterli bir iyileşme sağlanamadığı görülmektedir.

2.1.2. Elektrifikasyon

Demiryolu sistemimize yapılan yatırımların özellikle fizibilitelerinde yer alan net karşılıkları alınamamaktadır.

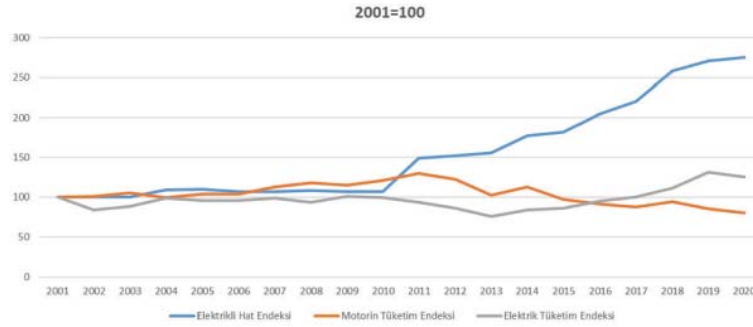
Bu kapsamda demiryolu sisteminde elektrifikasyon yatırımları sürdürülmektedir. 2020 yılında elektrikli hatların oranı %45,5'e yükselmiştir.

Hat Uzunluğu (Km)



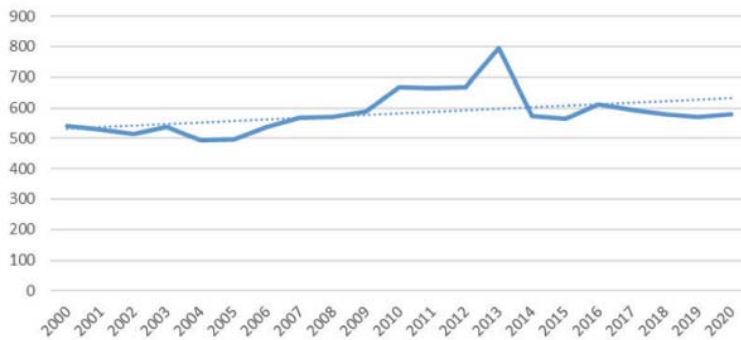
Yıllar itibariyle enerji tüketim değerlerini irdelediğimizde; elektrikli hat uzunluğu süreç içerisinde üçe katlanırken, enerji tüketimlerinde kısmi iyileşmeler sağlanmışsa da henüz yatırıma paralel bir değişimden söz etmek mümkün gözükmemektedir.

Elektrifikasyon Projelerinin Enerji Tüketimi Üzerindeki Etkisi



Aynı şekilde elektrikli lokomotiflerin sağladığı güçten de yeterince faydalanamadığımız gözlenmektedir. 2000-2020 arasında tren başına düşen yük miktarının istenilen oranda artmadığı gözlenmektedir.

Tren Başına Taşınan Yük Miktarı (Ton)



2.1.3. Yüksek Hızlı Tren

Sürecin en önemli yatırım kalemini YHT hatları oluşturmaktadır. Bu çerçevede öne çıkan bazı verilerin dikkatle irdelenmesi gerekmektedir.

Yatırım karar süreçlerinde projelere ilişkin yapılabirlik etütlerinin yeterince kullanılmadığı ve/veya projelerin yapılabirliği esasına göre çalışmaların yönlendirilmediği gözlenmektedir.

YHT hatları ile ilgili olarak başta fizibilite etütleri olmak üzere yapılan tüm çalışmalarda hatlar üzerinde hem yolcu hem de yük taşımacılığı yapılacağı öngörülmesine rağmen bu hatların hiçbirinde yük taşımacılığı yapılmamaktadır.

Fizibilitele uyum olmayan bir diğer husus ise öngörülen birim taşıma ücretleridir.

Bilet Ücretleri (\$)

	Fizibilite	16.12.2021 Tarihli	
		Ekonomik	Business
Ankara-İstanbul	33	6,3	9,4
Ankara-Eskişehir	16	2,8	4,2
Ankara-Konya	15 €	2,8	4,2
Konya-İstanbul	45€	7,6	11,5

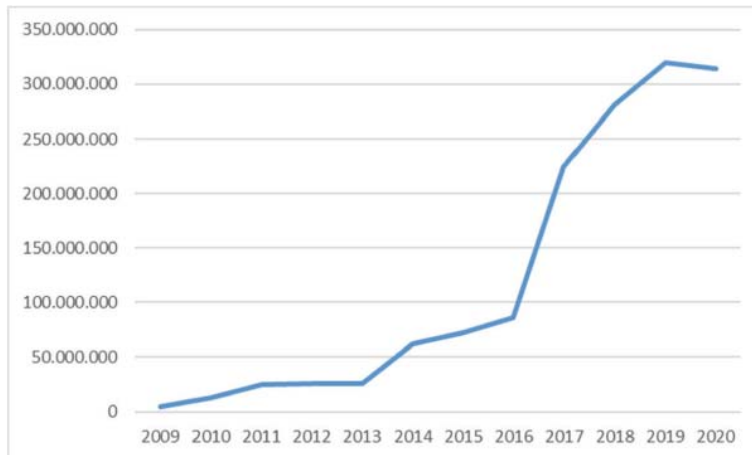
Türkiye'deki mevcut ve yeni yapılan hatlara baktığımızda maksimum işletme hızının 250 km/saat olduğu görülmekte ise de ticari hızlara baktığımızda, durum farklılık arz etmektedir. Bu durum YHT gerçekten hızlı mı sorusunu gündeme taşımaktadır.

YHT Hatlarında Ticari Hızlar

	Mesafe (Km)	Seyahat Süresi	Ticari Hız
Ankara- Konya	306	1 saat 50 dakika	166 km/saat
Ankara- Eskişehir	245	1 saat 30 dakika	163km/saat
Ankara- İstanbul Söğütlüçeşme	583	4 saat 40 dakika	124 km/saat
Ankara- İstanbul Halkalı	616	5 saat 30 dakika	112 km/saat
Konya- İstanbul Söğütlüçeşme	695	5 saat	139 km/saat
Konya- İstanbul Halkalı	728	5 saat 45 dakika	126 km/saat

TCDD maliyet kitaplarında yer alan YHT gelir-gider tablosu da önemli bir perspektife işaret etmektedir. Özellikle yol bakım onarım giderlerinin katlanarak arttığı gözlenmektedir. 2009-2020 yılları arasında YHT hatlarında cari fiyatlarla 1,4 ve 2020 yılı fiyatlarıyla ise yaklaşık 2 milyar TL tutarında yol bakım ve onarım harcaması yapılmıştır.

YHT Yol Bakım ve Onarım Giderleri (TL)



Şu ana kadar işletmeciliğe geçilen hatlarda 1 km demiryolu ortalama maliyetlerinin 6-9 milyon TL olarak gerçekleştiği düşünüldüğünde yol bakım giderleri için yapılan harcamalar üzerinde öncelikle durulmalıdır.

Özellikle yol bakım onarım giderlerinin katlanarak arttığı gözlenmektedir.

Bunun sonucu olarak YHT tren işletmeciliğinin ilk üç yıldan sonra zarara geçtiği, 2016 yılında gelir oranının %50'nin altına gerilediği görülmektedir.

2017 yılındaki kurumsal ayrışma sonrasında ise veriler aynı bazda bir değerlendirmeye olanak tanımamaktadır. Buna rağmen yayınlanan istatistiklerle yapılan analizlerde bile YHT hatlarında gelirin gideri karşılama oranı sübvansiyon hariç %50'nin altına gerilemiş durumdadır.

Kurumsal Ayrışma Sonrası Yüksek Hızlı Tren Gider-Gelir Tablosu (TL)

	TCDD			
	2017	2018	2019	2020
Yol Bakım Onarım	224.536.394	280.602.924	320.188.298	314.630.359
Giderler Toplamı*	249.500.685	339.598.534	396.173.602	393.858.817
Toplam Gelir	69.998.551	89.866.172	91.540.572	73.324.517
Taşıma Gelirleri	69.998.551	89.866.172	91.540.572	73.324.517
Sübvansiyonlar				
Sübvansiyon Dahil Gelir / Gider %				
Sübvansiyon Hariç Gelir / Gider %	28	26	23	19

	TCDD Taşımacılık			
	2017	2018	2019	2020
Yol Bakım Onarım				
Giderler Toplamı*	157.795.124	317.223.605	393.797.627	233.300.190
Toplam Gelir	286.704.041	371.058.923	468.401.150	219.028.671
Taşıma Gelirleri	188.680.609	238.179.613	274.612.858	123.720.976
Sübvansiyonlar	98.023.432	132.879.310	193.788.292	95.307.695
Sübvansiyon Dahil Gelir / Gider %	182	117	119	94
Sübvansiyon Hariç Gelir / Gider %	120	75	70	53

	Konsolide Demiryolu			
	2017	2018	2019	2020
Yol Bakım Onarım	224.536.394	280.602.924	320.188.298	314.630.359
Giderler Toplamı*	407.295.809	656.822.139	789.971.229	627.159.007
Toplam Gelir	356.702.592	460.925.095	559.941.722	292.353.188
Taşıma Gelirleri	258.679.160	328.045.785	366.153.430	197.045.493
Sübvansiyonlar	98.023.432	132.879.310	193.788.292	95.307.695
Sübvansiyon Dahil Gelir / Gider %	88	70	71	47
Sübvansiyon Hariç Gelir / Gider %	64	50	46	31

*TCDD Taşımacılık A.Ş. Yönetim Giderleri Dahil Edilememiştir.

2.1.4. Lojistik Merkezler

Sayıştay Başkanlığının 2019 raporunun bulguları arasında, kent merkezi içinde kalmış olan yük garlarının; Avrupa ülkelerinde olduğu gibi etkin, karayolu ulaşımı olan ve müşteriler ta-

rafından tercih edilebilir bir alanda, yük lojistik ihtiyaçlarına cevap verebilecek özellikte, teknolojik ve ekonomik gelişmelere uygun, modern bir şekilde hizmet vermesi amacıyla lojistik merkezi projelerine başlandı ve bunlardan 12 adedinin tamamlanarak işletmeye açıldığı bilgisine yer verilmektedir.

Raporda bu lojistik merkezlerin maliyetinin yaklaşık 1 milyar TL olduğu, ayrıca kamulaştırılan ve kurum mülkiyetinde olup bu projelere tahsis edilen taşınmaz bedelleri de hesaba katıldığına maliyet tutarının yaklaşık 2,6 milyar TL seviyesine ulaştığı belirtilmektedir.

Buna karşılık, faaliyete açılan lojistik merkezlerinin son 5 yıldaki toplam gelirlerinin 51 milyon TL, giderlerinin ise 98 milyon TL seviyesinde olduğu ve merkezlerin son 5 yıllık zarar tutarının 47 milyon TL olarak gerçekleştiği, lojistik merkezler öncesi demiryolu yük taşıma miktarı yıllık yaklaşık 2,1 milyon ton iken bu lojistik merkezleri açıldıktan sonraki yıllarda, demiryolu yük taşıma miktarının yıllık ortalamasının 2,3 milyon ton düzeyinde kaldığına dikkat çekilmektedir.

TCDD 2020 yılı faaliyet raporu; demiryolu taşımacılığında 25 adet lojistik merkezde toplam 19,9 milyon metrekarelik alanda 75,2 milyon ton/yıllık taşıma kapasitesi oluşturulacağını öngörmektedir.

Lojistik Merkezlerin Analizi

		Açılış Tarihi	Kapasite 1000 Ton	Alan (1000 m ²)
1	Samsun (Gelemen)	2007	1.156	258
2	İzmit (Köseköy)	2010	2.000	694
3	Uşak	2012	246	40
4	İstanbul (Halkalı)	2013	2.000	220
5	Eskişehir (Haşanbey)	2014	1.400	541
6	Balıkesir (Gökköy)	2014	1.000	211
7	Denizli (Kaklık)	2014	500	125
8	K Maraş (Turkoğlu)	2017	1.900	805
9	Erzurum (Palandöken)	2018	437	350
10	Konya (Kayacık)	2020	1.700	1.000
11	Mersin (Yenice)	2020	896	416
	TOPLAM		13.235	4.660
12	Kars	2020	412	400

		Lojistik Merkezlerden Yapılan Demiryolu Taşımaları (Ton)								
		2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	Toplam
1	Samsun (Gelemen)	1.327.485	1.288.107	814.430						3.430.022
2	İzmit (Köseköy)	13.388	121.949	345.416	351.192	316.482	331.201	285.697	287.680	2.053.005
3	Uşak	210.915	277.904	93.925	110.440	28.716	25.854	28.025	28.156	803.935
4	İstanbul (Halkalı)	493.933	12.964	13.253	412.642	435.068	462.133	596.814	781.191	3.207.998
5	Eskişehir (Haşanbey)	110.528	184.648	159.061	184.629	69.040	45.341	65.788	83.257	902.292
6	Balıkesir (Gökköy)			90.521	70.289	218.938	287.468	207.989	150.714	1425.919
7	Denizli (Kaklık)	156.794	23.530	229.582	219.180	176.700	66.669	79.085	96.804	1.048.344
8	K Maraş (Turkoğlu)					17.351	48.600	102.641	276.908	445.500
9	Erzurum (Palandöken)						34.918	51.844	131.325	218.087
10	Konya (Kayacık)							1.207.945	1.258.443	2.466.388
11	Mersin (Yenice)									0
	TOPLAM	2.313.043	1.909.102	1.746.188	1.348.372	1.262.295	1.302.184	2.625.828	3.094.478	15.601.490

2020 yılı itibariyle bu 25 adet merkezden 11 adedi işletmeye açılmıştır.

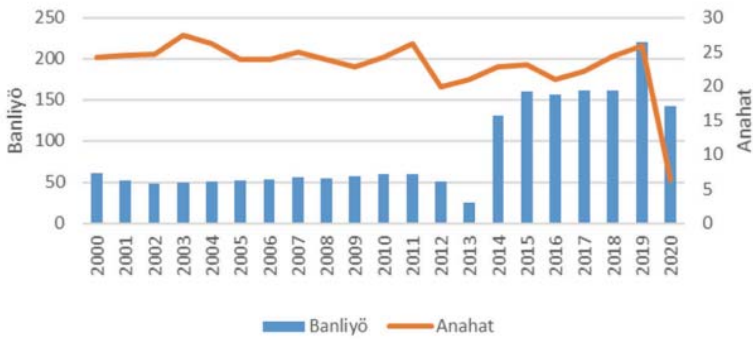
Tablodan da izlenebileceği üzere Kars lojistik merkezi ile birlikte planlanan lojistik merkezlerin yaklaşık yarısı tamamlanmış ve işletmeye alınmış durumdadır. Buna karşın yaratılan kapasite planlanan yatırımın ancak %18'inde kalmıştır. Öte yandan, kapasite kullanım oranı en yoğun olarak çalışılan 2020 yılında bile yaklaşık %23 olarak gerçekleşmiş durumdadır.

2.2. Taşımlar

2.2.1. Yolcu Taşımaları

Yolcu taşımacılığının kent içi yolcu taşımalarının etkisi ile arttığı görülmektedir. 2011 yılından itibaren İZBAN ve 2013'te işletmeye alınan MARMARAY etkileri grafikteki kırılmalara işaret etmektedir.

Yolcu Taşımacılığı (Milyon Kişi)

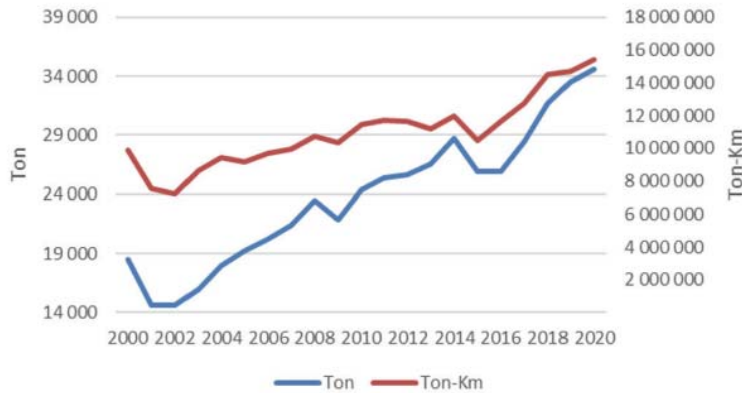


Bununla birlikte; anahat yolcu sayısında belirgin bir ivme gözlenmemektedir. Ancak, anahat yolcu taşımacılığına daha yakından yolcu-km'deki değişimler olarak baktığımızda bazı daha önce işletilen bölgesel trenlerden vaz geçildiği ve özellikle Ankara-İstanbul koridorundaki işletme profilinin değişimiyle YHT taşımalarının ağırlığının arttığı gözlenmektedir.

2.2.2. Yük Taşımaları

Yük taşımalarını incelediğimizde de benzer sonuçlarla karşılaştığımız görülecektir. Ton-Km cinsinden yaklaşık %50'lik bir artış sağlandığı gözlenmektedir.

Demiryolu Yük Taşımacılığı (Bin)



Taşınan kümülatif yük miktarı, bir başka deyişle yapılan işi gösteren hamton-km istatistikleri de yıllar itibariyle demiryolu taşımacılığının arttığına işaret etmektedir.

Hamton-km; 2000 yılında toplam 26,8 milyardan, %30'a yakın artarak 2020 yılında 32,4 milyara yükselmiştir.

İstatistiksel açıdan baktığımızda ise demiryolu payını artırmayan bu artışların büyüyen pazardan demiryolu sisteminin kendi payını almasından kaynaklandığı söylenebilir.

TÜİK verileri incelendiğinde 2000-2020 yılları arasında nüfusun yaklaşık %30 oranında arttığı görülmektedir. Öte yandan nominal olarak düzenli artan GSYİH son 7 yılda sürekli küçülmesine rağmen \$ bazında da 2000 yılına göre neredeyse iki katına çıkmış durumdadır.

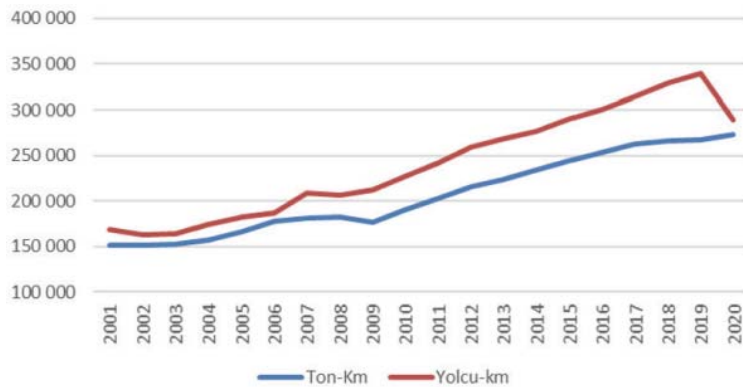
Kişi Başına Düşen GSYH

	Yıl Ortası Nüfus (Bin)	(TL)	Değişim Oranı (%)	(\$)	Değişim Oranı (%)
1998	62.464	1.152	-	4.445	-
1999	63.364	1.695	47,1	4.010	-9,8
2000	64.269	2.668	57,5	4.249	6,0
2001	65.166	3.794	42,2	3.108	-26,9
2002	66.003	5.486	44,6	3.608	16,1
2003	66.795	7.069	28,8	4.739	31,4
2004	67.599	8.622	22,0	6.021	27,0
2005	68.435	9.940	15,3	7.376	22,5
2006	69.295	11.484	15,5	7.971	8,1
2007	70.158	12.653	10,2	9.735	22,1
2008	71.052	14.113	11,5	11.018	13,2
2009	72.039	13.970	-1,0	9.044	-17,9
2010	73.142	15.964	14,3	10.629	17,5
2011	74.224	18.928	18,6	11.289	6,2
2012	75.176	21.037	11,1	11.675	3,4
2013	76.148	23.946	13,8	12.582	7,8
2014	77.182	26.624	11,2	12.178	-3,2
2015	78.218	30.056	12,9	11.085	-9,0
2016	79.278	33.131	10,2	10.964	-1,1
2017	80.313	39.019	17,8	10.696	-2,4
2018	81.407	46.167	18,3	9.792	-8,5
2019	82.579	52.316	13,3	9.213	-5,9
2020	83.385	60.537	15,7	8.599	-6,7

TÜİK, Dönemsel Gayrisafi Yurtiçi Hasıla, IV. Çeyrek: Ekim-Aralık, 2020

Karayolu taşıma istatistikleri de aynı noktaya ışık tutmaktadır. İnceleme dönemi boyunca Karayolu ile yük taşımalarının %80, yolcu taşımalarının ise %100'ün üstünde arttığı görülmektedir.

Karayolu Taşımaları (Milyon)



2.3. Mali Durum

2.3.1. Mali Yapı

Söz konusu yatırımları mali açıdan irdelediğimizde; yani makro bir perspektiften yatırımın toplam maliyeti ile bu süreçte sağlanan nakit akışlarının bizi bir başa baş noktasına ulaştırıp ulaştıramayacağını değerlendirdiğimizde elde ettiğimiz sonuçlar üzerinde dikkatle durulmalıdır.

Demiryolu Toplam Gelir/Gider Dengesi Üzerinden Nakit Akım Tablosu (Milyon TL)

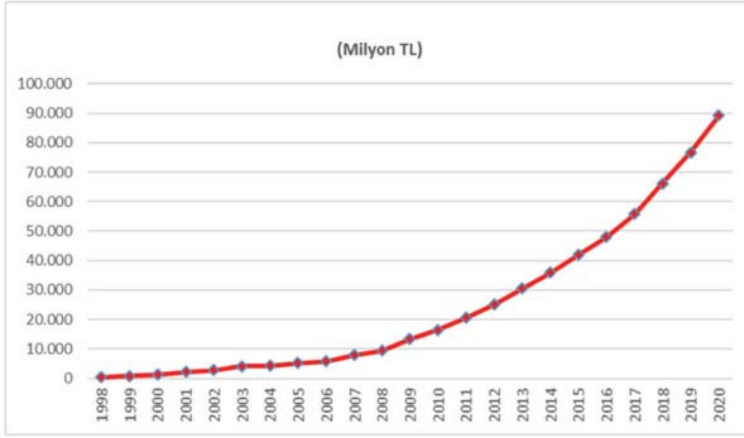
	TCDD Yatırım Harcamaları		Demiryolu Toplamı				Nakit Akım Tablosu	
	Cari Fiyatla	2020 Fiyatı	Gelir		Gider		Cari Fiyatla	2020 Fiyatı
			Cari Fiyatla	2020 Fiyatı	Cari Fiyatla	2020 Fiyatı		
2000	64	830	365	5.599	694	10.643	-393	-5.874
2001	125	966	596	4.740	1.167	9.287	-696	-5.512
2002	111	631	834	5.349	1.366	8.760	-643	-4.042
2003	192	932	1.187	6.147	1.615	8.366	-621	-3.151
2004	383	1.638	1.244	5.629	1.870	8.465	-1.009	-4.475
2005	446	1.856	1.863	8.627	2.076	9.610	-658	-2.840
2006	856	3.116	1.548	6.418	2.052	8.507	-1.360	-5.205
2007	807	2.868	1.643	6.240	2.273	8.633	-1.437	-5.261
2008	1.059	3.321	1.754	5.814	2.566	8.507	-1.871	-6.013
2009	1.313	4.119	2.108	7.137	2.624	8.883	-1.829	-5.865
2010	2.373	7.355	2.007	6.713	2.874	9.611	-3.239	-10.252
2011	2.706	7.190	2.661	7.011	3.394	8.943	-3.439	-9.123
2012	2.304	5.972	2.563	6.915	3.440	9.282	-3.182	-8.339
2013	3.568	8.577	2.540	6.333	3.821	9.527	-4.849	-11.770
2014	3.846	8.404	1.973	4.368	3.847	8.518	-5.721	-12.554
2015	3.670	7.440	2.214	4.758	4.312	9.265	-5.768	-11.947
2016	4.466	8.388	2.089	4.290	4.595	9.438	-6.973	-13.536
2017	6.333	9.899	2.936	4.722	5.569	8.959	-8.967	-14.135
2018	8.284	10.446	3.431	4.739	6.914	9.549	-11.766	-15.256
2019	6.888	7.487	4.661	5.195	8.295	9.246	-10.522	-11.537
2020	9.944	9.944	4.288	4.288	9.488	9.488	-15.144	-15.144
Toplam	59.738	111.376	44.503	121.030	74.852	191.487	-90.087	-181.833

Yapılan hesaplamalar 2000-2020 döneminde yaklaşık cari fiyatlarla 90, 2020 yılı fiyatları ile ise 182 milyar TL nakit açığı oluştuğunu göstermektedir. Bununla birlikte yıllar itibariyle hizmet üretim değerlerini incelediğimizde belirgin bir yükseliş olduğu gözlenmektedir.

2.3.2. Sermaye Arttırımı

TCDD bu süreçte gerek yüksek yatırım bütçeleri gerek tahkim vb. uygulamalarla borç silimleri ve gerekse sermaye arttırmaları yoluyla mali yönden güçlü bir şekilde desteklenmiştir.

Ödenmiş Sermayenin Yıllara Göre Dağılımı



3. Demiryolları-Özelleştirme

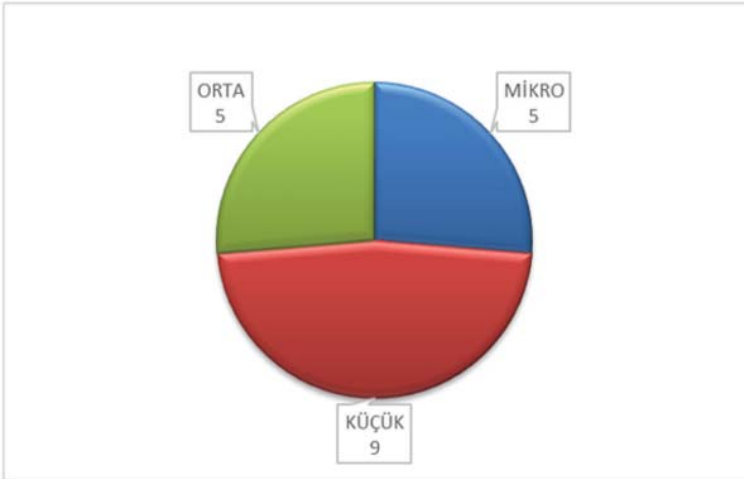
3.1. Özel Sektör Katılımı

2000'li yıllar boyunca demiryollarında özel sektörün katılımı önceliğinde sistemin yeniden yapılandırılması konusunda adımlar atılmıştır. Buna karşın demiryolu sektörüne sektörün yapısı gereği beklenen ölçüde yeterli özel sermaye girişinin sağlanamadığı görülmektedir.

Demiryolu sisteminde sahibine ait vagon taşımaları çok eski zamanlardan beri yapılmaktadır. Ancak demiryolu tren işletmeciliği uygulaması 2017 yılında başlamıştır.

Merkez Bankası'na 2019 sonu itibarıyla demiryolu ile yük taşımacılığı hizmeti veren 15'i anonim şirket statüsünde 20 şirket incelenmiştir. Bu şirketlerde çalışan sayısı sadece 515 kişidir. Firmaların 2019 sonu itibarıyla ödenmiş sermayeleri 348,2 milyon TL'dir.

Sektörde Faaliyet Gösteren Firmaların Ölçeği



Buna karşılık 2019 yılı Merkez Bankası verileri üzerinden lojistik sektörün genel panoramasına baktığımızda; yaklaşık 25 bini karayolu sektöründe olmak üzere toplam 41 binin üzerinde firmanın faaliyet gösterdiği ve bu şirketlerin ödenmiş sermayeleri toplamının 86 milyar TL'yi aştığı görülmektedir.

Yolcu ve yük taşımacılığı yapmak üzere TCDD'nin bağlı ortaklığı statüsünde TCDD Taşımacılık AŞ kurulmuş ve Demiryolu Tren İşletmecisi (DTİ) olarak yetkilendirilmiştir.

Özel sektör katılımının bir diğer örneği KÖİ projelerinde karşılığını bulmaktadır. 1986-2021 arasında toplam 253 KÖİ Projesi gerçekleştirilmiştir.

Lojistik Sektörünün Genel Panoraması

	Demiryolu			Karayolu		
	Yolcu	Yük	Toplam	Yolcu	Yük	Toplam
Firma Sayısı	0	20	20	10.645	13.982	24.627
Çalışan Sayısı	0	515	515	149.205	182.104	331.309
Ödenmiş Sermaye (Milyon TL)	0	348	348	9.083	12.878	21.961

	Denizyolu			Havayolu		
	Yolcu	Yük	Toplam	Yolcu	Yük	Toplam
Firma Sayısı	860	975	1.835	251	21	272
Çalışan Sayısı	5.858	14.308	20.166	42.639	1.670	44.309
Ödenmiş Sermaye (Milyon TL)	1.997	9.942	11.939	4.626	309	4.935

	Toplam Taşımacılık			Depolama Ambarlama	Destekleyici Faaliyetler	Posta Kurye	LOJİSTİK GENEL TOPLAMI
	Yolcu	Yük	Toplam				
Firma Sayısı	11.756	14.998	26.754	1.220	12.303	764	41.041
Çalışan Sayısı	197.702	198.597	396.299	16.024	163.320	36.254	611.897
Ödenmiş Sermaye (Milyon TL)	15.706	23.477	39.183	4.426	41.606	1.355	86.570

KÖİ Projeleri genel olarak değerlendirildiğinde toplam 80,6 milyar \$ tutarında yatırım gerçekleştirildiği, buna karşın demiryolu ile sadece 1 projenin gerçekleştirildiği görülmektedir.

Dönemlere Göre KÖİ Projeleri

1986-1995	19
1996-2001	53
2002-2021	181
Toplam	253

KÖİ Projeleri Özet Değerlendirme (\$)

Sektör	Sayı	Sözleşme Tutarı	Yatırım Tutarı
Karayolu	42	25.883.120.306,51	25.115.429.924,12
Havaalanı	18	74.330.308.120,87	19.425.455.687,32
Yat Limanı ve Turizm Tesisi	18	2.201.171.730,65	1.274.857.615,28
Demiryolu	1	282.541.294,87	282.541.294,87
Kültür ve Turizm Tesisi	1	295.784.353,60	295.784.353,60
Gümrük Tesisi	23	605.291.420,47	597.573.926,60
Endüstriyel Tesis	2	1.484.700.984,25	1.484.700.984,25
Sağlık Tesisi	18	10.987.570.058,54	10.987.570.058,54
Enerji	97	38.121.006.239,35	18.915.408.421,35
Liman	23	4.874.876.343,86	2.147.546.529,24
Madencilik	8	260.926.157,84	0
Katı Atık	2	93.353.065,83	93.353.065,83
TOPLAM	253	159.420.650.076,64	80.620.221.861,00

3.2. Görev Bölüşümü

Şebeke Bildirimi hükümlerine göre, sektörde 2017'den itibaren TCDD Taşımacılık AŞ, 2018'den bu yana da İZBAN AŞ, Körfez Ulaştırma AŞ ve OMSAN Lojistik AŞ demiryolu tren işletmecisi olarak faaliyet göstermektedir. Ve 2020 itibarıyla toplam 34,6 milyon ton/yıllık demiryolu taşımasının yaklaşık %13,5'ini gerçekleştirmektedirler.

DTİ'lerle ilgili olarak elimizde yeterli bilgi bulunmamaktadır. Bununla birlikte sahibine ait vagon uygulamasına ilişkin sonuçlarla bazı çıkarımlar mümkün gözükmemektedir.

Tablodan da görülebileceği üzere toplam taşımanın yaklaşık üçte birlik bölümü sahibine ait vagonlarla gerçekleştirilmektedir. Bir başka anlatımla, sektöre giren firmalar kamunun işini elinden almıştır.

Demiryolu Sistemi Yük Taşımacılığı (Milyon Ton)

		Demiryolu Yük Taşımaları (Milyon Ton)			
		TCDD / Taşımacılık	Sahibine Ait Vagon	DTİ	Toplam
TCDD	2000	17	1,9		18,9
	2001	12,8	1,8		14,6
	2002	13,4	1		14,4
	2003	14,9	1		15,9
	2004	16	1,9		17,9
	2005	17,4	1,8		19,2
	2006	17,4	2,8		20,2
	2007	17,5	3,9		21,4
	2008	19,2	4,3		23,5
	2009	17,6	4,2		21,8
	2010	20,1	4,3		24,4
	2011	19,7	5,7		25,4
	2012	19,6	6,1		25,7
	2013	19,5	7,1		26,6
	2014	20,4	8,3		28,7
	2015	17,4	8,5		25,9
2016	16,8	9,1		25,9	
Taşımacılık A.Ş.	2017	18,8	9,7		28,5
	2018	19,2	9,6	2,9	31,7
	2019	19,3	10	4,2	33,5
	2020	19,7	10,2	4,7	34,6

TCDD ve/veya Taşımacılık AŞ'ye ait vagon başına düşen taşıma miktarı, sahibine ait vagon başına düşen taşımanın yarısının bile altındadır. TCDD vagonları ile yılda yaklaşık 1.100 ton taşıma yapılırken; sahibine ait vagonlarla yapılan taşımanın giderek arttığı ve 2.600 tona ulaştığı görülmektedir.

Benzer bir ilişkiyi DTİ taşımalarını da dahil ederek ortalama taşıma mesafeleri için de görmek mümkündür. Grafikten de izlenebileceği üzere 2000 yılında 450 km'nin de altında olan sahibine ait vagonlarla yapılan taşımalardaki ortalama taşıma mesafesi, yıllar içinde artmış ve pandemi sürecinde yaşanan dalgalanmalara karşın 600 km'nin üzerine çıkmıştır. 2018'den beri yapılan DTİ taşımalarında da benzer şekilde ortalama taşıma mesafesinin 550 km'nin üzerinde seyrettiği gözlenmektedir.

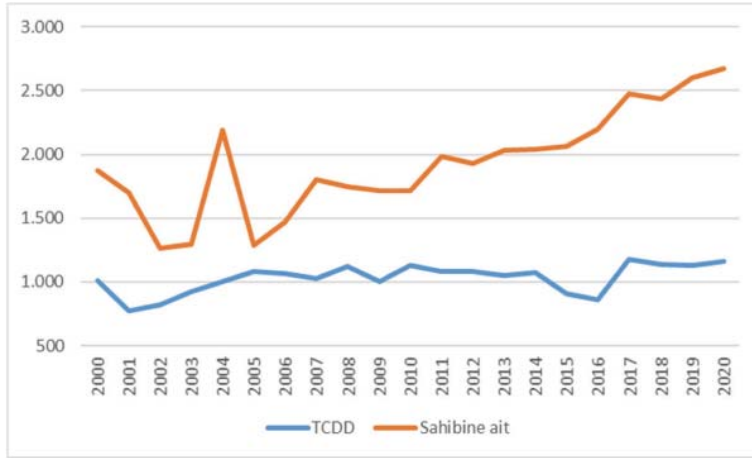
Aynı dönemde TCDD vagonlarıyla yapılan taşımalardaki ortalama taşıma mesafesi, pandeminin etkisi ile 2020 yılında gözlenen kıpırdanma dışında 550 km'lerden 350 km'ye kadar gerilemiştir.

Ücretlendirmenin temel unsuru maliyetlerdir. Bu anlamda TCDD'nin 1 tren-km maliyeti cari fiyatlarla DTİ'lerin tren işletmeciliğine başladığı süreçte yaklaşık olarak iki kattan fazla artarak 120 TL'ye yaklaşmış durumdadır.

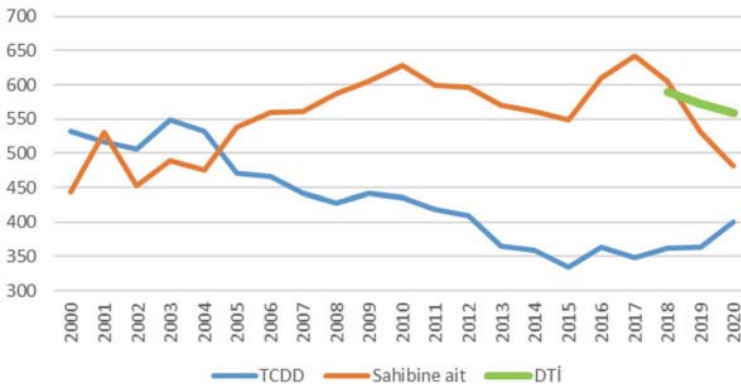
Özel tren işletmeciliğinin yaygınlaşmasıyla birlikte tren işletme ücretleri büyük önem taşımaktadır. Bu çerçevede şebeke bildirimlerinde yer alan ücretlendirmeler irdelenmelidir.

Buna karşın; yıllar itibarıyla tren-km için şebeke bildirimlerinde öngörülen birim fiyat 2022 için bile KDV Hariç 3,09 TL'dir.

Vagon Kullanım Verimliliği



Ortalama Taşıma Mesafesi (Km)



1 Tren-Km Maliyet ve Öngörülen Birim Fiyat

	Maliyet	KDV Hariç Bir
2017	56,58	2
2018	65,24	2
2019	72,18	2,2
2020	118,42	2,55
2021		2,8
2022		3,09

3.3. Kurumsal Ayrışma

Sayıştay 2018 raporunda; kaynakların verimli, etkin ve kârlılık ilkesine uygun olarak kullanılabilmesi için gerekli planlamaların yapılmaması, birimler arasında koordinasyonun sağlanamaması bulgusuna yer verilmiştir.

2019 raporlarında ise tren kazaları sonucu oluşan sorumluluk dağılımının tespiti için TCDD ve TCDD Taşımacılık AŞ'nin kendi bünyelerinde ayrı komisyonlar oluşturdukları ve komisyonların genellikle farklı oluşan görüşleri nedeniyle zararın hangi tarafa rücu edilmesi gerektiği yönünde iki şirketin anlaşmaya varamadıkları; tren iptali, gecikmesi veya bağlantının kaçırılması gibi durumlarda yolculara ödenecek tazminatın kusur oranına göre paylaşılmasına ilişkin düzenlemenin bulunmadığı belirlenmiştir.

Öte yandan 6461 sayılı Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun çerçevesinde sektördeki serbestleşme göz önüne alındığında, sorunun ana teşekkül TCDD ile bağlı ortaklığı arasında bir uyumsuzluk olarak değerlendirilmemesi gerekli görüldüğü, benzer uyumsuzlukların diğer tren işletmecileri ile altyapı işletmecisi olan TCDD ve/veya TCDD Taşımacılık A.Ş. arasında da yaşanması, her iki şirket açısından da ana teşekkül - bağlı ortaklık ilişkisini aşan çok taraflı hukuki problemlere yol açabileceği belirtilmektedir.

Kurumsal ayrışma sonrası TCDD maliyet kitaplarında Kurumun gelir/gider dengesi şöyle özetlenmektedir.

Değerlendirme

Ulaştırma genelinde bakıldığında ülkemizde, 2000'li yılların ilk çeyreği için türler arası dengeli bir ulaştırma yapısının oluşturulmadığını, ulaştırmanın çevre üzerindeki etkisinin verimli kullanılamadığını, önemli dışsallıklar yaratan trafik kazalarının azaltılmadığını söylemek mümkündür.

Demiryolu sistemi için ise öngörülen hat uzunluklarına ulaşılamamış, elektrifikasyon etkin kullanılamamıştır. Yüksek hız hatlarında uygulama ile fizibilite etüdü arasında önemli farklar oluşmuş, YHT hatlarında yol bakım onarım giderleri katlanarak artmış, sorunlar ve oluşan zararlar hızla yükselmiştir. Lojistik merkez yatırımlarından beklenen fayda sağlanamamıştır.

YHT yatırımlarına karşın ana hat yolcu taşımacılığı istenen seviyelere yükselmemiş, yük taşımacılığından öngörülen pay alınamamıştır. Demiryolları mali yapı açısından değerlendirildiğinde oldukça bozulmuş bir yapı ile karşılaşılmaktadır. Bu yıllar içinde sermaye artırımları kaynak transferinin bir aracı haline gelmiştir.

Özelleşmenin de hızlandığı bu yıllarda, demiryolu taşımacılığı alanına giren firmalar kamunun işini elinden alırken, kamuya ait vagon verimliliği düşmüş, yükler vagonlarını boş bırakmıyacak şekilde özel sektöre aktarılmıştır. Ayrıca demiryolu sisteminin yüksek gelir sağladığı uzun mesafeli taşımalar da özel sektöre aktarılmıştır. Demiryolu tren işletmecilerine güçlü bir kaynak transferi sağlanmasına karşın özel sektör sermayesi sisteme dahil edilememiştir.

Demiryollarında kurumsal ayrışma sorumluluk alanını belirsizleştirmiş, bu ayrışma ile sağlanacağı öngörülen faydaya ulaşamadığı gibi kargaşayı artırmıştır.

Tüm bu olumsuzluklara karşın demiryolu ulaştırmasının ve demiryolu sisteminin ülkemiz açısından taşıdığı önem yadsınamaz bir gerçekliktir. Bu nedenle bu alanda bugüne kadar işleyen süreçlerin toplumsal faydayı önceleyen bir bakış açısıyla analizi, değerlendirilmesinin yanı sıra bu yönde oluşturulacak planlarla bu alana müdahale edilmesi bir gereklilik olarak değerlendirilmelidir.

Kurumsal Ayrışma Sonrası TCDD Gelir/Gider Durumu

Altyapı	2017			2018		
	Gider	Gelir	Gelir/Gider %	Gider	Gelir	Gelir/Gider %
Kovansiyonel	1.978.631.339	266.707.647	13,48	2.402.781.799	336.658.398	14,01
YHT	249.500.685	69.998.551	28,06	339.598.534	89.866.172	26,46
Toplam Demiryolu	2.228.132.204	336.706.198	15,11	2.742.380.333	426.524.570	15,55

Altyapı	2019			2020		
	Gider	Gelir	Gelir/Gider %	Gider	Gelir	Gelir/Gider %
Kovansiyonel	3.003.244.597	597.020.512	19,88	3.368.314.473	631.513.131	18,75
YHT	396.173.602	91.540.572	23,11	393.858.817	73.324.517	18,62
Toplam Demiryolu	3.399.418.199	688.561.084	20,26	3.762.173.290	704.837.648	18,73

6461'e Göre Dikey Bütünlük Kurumsal Ayrışma Sonrası Mali Durum Özeti (Milyon TL)

	TCDD				TCDD Taşımacılık AŞ				Toplam Demiryolu			
	Gelir	Gider	İşletme Oranı	Zarar	Gelir	Gider	İşletme Oranı	Zarar	Gelir	Gider	İşletme Oranı	Zarar
2017	1.027	3.029	2,95	-2.002	1.908	2.540	1,33	-632	2.935	5.569	1,90	-2.634
2018	1.239	3.797	3,06	-2.558	2.192	3.116	1,42	-924	3.431	6.913	2,01	-3.482
2019	1.958	4.505	2,30	-2.547	2.703	3.790	1,40	-1.087	4.661	8.295	1,78	-3.634
2020	1.952	5.819	2,98	-3.867	2.336	3.669	1,57	-1.333	4.288	9.488	2,21	-5.200

İMO Ulaştırma Uzmanlık Kurulu tarafından hazırlanan rapor

Demiryollarının Yeniden Yapılandırılması Süreçleri

25 Ekim 2022

Giriş

Ulaştırma tüm ekonomiler açısından vazgeçilmez bir önem taşımaktadır. Çünkü ulaştırma hemen hemen tüm sektörler üzerinde bir hızlandırıcı etkisi oluşturmaktadır. Bir ülke açısından ihtiyaçlarına uygun olarak doğru biçimde kurulmuş ve örgütlenmiş geliştirilebilir bir ulaştırma sisteminin varlığı o ülkenin gelecekle ilgili iddialarını gerçekleştirmesinin bir gerekliliği olmasının yanı sıra mevcut durumda da kaynaklarını rasyonel kullanmasının bir aracı niteliğindedir.

Tarih boyunca bu gerçeklikten hareketle ulaştırma alanı bir savaş alanı olmuştur. Egemen güçler kendi çıkar ve beklentilerine koşut olarak özellikle ana ulaşım koridorlarının kontrolünün sağlanmasını temel hedef haline getirmiş ve bu hedefe yönelik geliştirdikleri araçlarla politikalarını gerçekleştirmenin peşine düşmüşlerdir.

Bir ülke açısından uygun ve doğru bir ulaştırma sisteminin oluşturulması ve yönetilmesinin olmazsa olmaz koşulu ülke ihtiyaçlarının belirlenmesini sağlayacak bütüncül yaklaşımdır. Bu yaklaşım ekonominin tüm alanlarını bütün olarak görebilmelidir. Bunun dışında parçacı yaklaşımlar kabul edilebilir nitelikte değildir.

1970'lerin ortasından itibaren dünyada uygulama alanı bulan neo-liberal politikalar "hantal devlet" söylemi altında "serbestleştirme, özzerleştirme, özelleştirme ve deregülasyon" araçları ile kamusal hizmet alanlarının piyasaya açılmasına ve bu alanlarda kamu denetiminin etkisiz hale getirilmesine yönelik olarak sürdürülmüştür. Bu politikaların en önemli özelliği bütünü parçalara ayırma ve bu parçaları ayrı ayrı bütünü gözetmeksizin inceleme konusu yapma niteliğindedir.

Ülkemizde demiryolları da bu sürecin bir parçası durumundadır. Özellikle 1980 sonrasında ülkemizde kamu alanında hızla gelişen taşeronlaşma ve alınabilecek tüm hizmetlerin dışarıdan alınmasına yönelik adımlar, 1990'lı yılların 2. yarısı ile birlikte Avrupa Birliği süreci ile de bağlantılanarak demiryollarımızda da atılmıştır.

25 yıla yakın bir süredir devam eden bu süreç, her geçen yılda yeni bir boyut kazanmakta ve bir bütün halinde demiryolu sistemi her seferinde farklı bir boyutuyla can çekişmeye devam etmektedir.

Bu çalışmada demiryollarında yeniden yapılanma çalışmaları ve yarattığı sonuçlar incelenecek ve değerlendirilecektir.

1. Demiryollarında Yeniden Yapılanma

Demiryolu sistemi açısından son 25 yıla damgasını vuran süreç hiç kuşku yok ki sistemin yapısal dönüşümünü içeren reorganizasyon çalışmaları ya da sık kullanımı ile yeniden yapılanma sürecidir. Elbette değişim ve değişen koşullara uyum sağlamak büyük önem taşır, ancak sü-

rekli aynı şeylerin söylenmesine karşın 25 yıl boyunca süreci bir türlü tamamlamamış olmak üzerinde dikkatle düşünülmelidir.

Demiryolu sisteminin reorganizasyonuna ilişkin çalışmaların AB sürecine koşut olarak 90'lı yılların ikinci yarısında yeni bir aşamaya geçtiği ve 2000'li yıllar boyunca günümüze kadar da değişik söylem ve şekillerde devam ettiği görülmektedir.

Bu politikaların dikkat çeken ve belki de en çok tartışma yaratan özelliği; başlangıçtan bu yana; her alan, mekân, durum ve şartta geçerli olacağına inanılan tek tip bir politikanın savunula gelmesidir.

Demiryolu sistemlerinin yeniden yapılanma süreçlerinin temel nedenleri şöyle sıralanmaktadır;

- Demiryollarının pazar payını diğer modlara kaptırması sonrasında oluşan gelir kayıpları.
- Doğrudan devletin işlettiği demiryolu sisteminde uygulanan katı regülasyonlar sonucu oluşan hantal yapıların; sübvansiyonlar, aşırı istihdam ve kârlı olmayan hatlarda faaliyetlerin sürdürülmesi gibi durumların yol açtığı zararları yeterince karşılayamaması.
- Kamu kuruluşlarının yavaş hareket eden, risk almayan, sonuçları değil sorumlulukları dikkate alan, bu nedenle hızlı karar alma süreçlerinden yoksun ve değişime yeterli derecede uyum sağlayamayan organizasyonlara dönüşmesi.
- Böyle bir yapı içindeki demiryollarının bir taraftan da politik müdahalelere açık olması hem fiyatlama hem de yatırım konularında yanlış kararların alınması.

Bu bağlamda reform çalışmaları, demiryolu sisteminde nihai olarak mali açıkların azaltılması, etkinliğin artırılması ve hizmet kalitesinin yükseltilmesi amacıyla hizmet eden bir araç olarak sunulmaktadır. Tanımlanan reform sürecini, tarihsel gelişim içindeki uygulamaları da dikkate alarak iki ana çerçevede sınıflandırmak mümkündür. Bunlardan ilkinin demiryollarının yönetiminde devlet müdahalesinin azaltılması; ikincisini ise demiryolu sektörünün rekabete açılması oluşturmaktadır.

Reformlar çerçevesinde sektörün serbestleştirilerek sektör içi rekabetin sağlanması yönünde adımlar atılmış; altyapı ve işletme faaliyetlerinin ayrıştırılmasıyla yolcu/yük taşımacılığı hizmeti vermek isteyen bağımsız demiryolu işletmelerinin pazara girişine olanak tanınmıştır.

Ülkeden ülkeye değişmekle birlikte reformlar çerçevesinde, borçların yapılandırılması, kamu hizmeti yükümlülüklerinin yeniden düzenlenmesi, serbestleşme faaliyetleri ile sektörün denetim ve gözetimi için düzenleyici otorite oluşturulması gibi farklı pek çok uygulama peşi sıra veya eş zamanlı gerçekleştirilmektedir.

Bu temel çerçevede, Avrupa Topluluğu ülkelerinin demiryollarını geliştirmelerini teşvik eden ortak kuralların oluşturulması konusundaki en somut adım 29 Temmuz 1991 tarih ve 91/440 sayılı Konsey Yönergesidir (Direktifi). Bu temel yönergeyi diğerleri izlemiş ve Avrupa Topluluğu demiryolları için bir yeniden yapılanma yol haritası oluşturmuştur.

Topluluk demiryollarının, tek pazarın gereklerine uygun olarak yapılanmasını kolaylaştırmayı ve verimliliklerini artırmayı amaçlayan bu yol haritası şöyle özetlenebilir:

- Üye ülkelerde demiryolu altyapısını geliştirme sorumluluğu devlet elinde tutulmalıdır.
- Üye ülkeler, demiryolu kuruluşlarının pazar ihtiyaçlarına ve ticari şirket normlarına uygun faaliyette bulunabilecekleri bağımsız bir yapıya kavuşmaları için gerekli önlemleri almalıdırlar.
- Buna göre devletin rolü, ulaştırma politikasının genel hatlarının belirlenmesi, altyapının elverişli ve işler halde tutulmasıyla bunlara ek olarak sektörde oluşabilecek pazar gücünün kötüye kullanımını engelleyecek düzenleyici önlemler almakla sınırlı kalmalıdır.
- Altyapı ve işletmecilikle ilgili faaliyetler asgari muhasebe bazında yönetsel olarak birbirinden ayrılmalı ve bütçeleri ayrı tutulmalıdır.
- Altyapı yönetiminin hukuki yapısı, organizasyon ve karar alma fonksiyonlarının herhangi

bir demiryolu işletmesinden bağımsız olmaması durumunda, kapasite tahsisi bağımsız bir organ tarafından yapılmalıdır.

- Altyapı yönetimleri, altyapı kapasitesinin tahsisi ve ücretlendirilmesinde dikkate alınan genel ilkeleri içeren şebeke bildirimini yayımlayarak; eşit ve adil bir erişimin sağlanmasının önündeki engellerden biri olabilecek bilgi asimetrisini engellemelidirler.
- Bu çerçevede; altyapı erişim ücretleri; altyapı tıkanıklığı ile çevresel faktörlerden doğan maliyetler de hesaplama dahil edilerek, tren işletilmesi sonucu oluşan doğrudan maliyetler dikkate alınarak belirlenmelidir.
- Üye ülkeler kamuya ait ya da kamu denetimi altındaki mevcut demiryolu şirketlerinin iyi bir mali yapıya kavuşmasını güvenceye almalıdırlar.
- Bu çerçevede demiryollarına verilen sübvansiyonların hangi faaliyetlerde kullanıldığının takibi yapılarak, altyapı yatırımları için verilen kamu fonlarının çapraz sübvansiyonla işletme faaliyetlerindeki zararları kapatmak için kullanılmasının önüne geçilmelidir.
- Altyapı-işletme hesaplarının ayrı tutulması prensibi genişletilerek, yatay bağlamda da yolcu-yük taşımacılığı hizmetleri ile kamu hizmeti yükümlülüğü çerçevesinde sürdürülen yolcu hizmetlerinin hesapları ayrıştırılmalıdır.
- Bu yolla, fonlar amaçları doğrultusunda kullanılırken altyapı yatırım planlamaları öngörülebilir hale getirilmeli ve bağımsız demiryolu işletmeleri açısından adil rekabet ortamı oluşturulmalıdır.
- Üye ülkelerin demiryolu şirketlerinin bir araya gelerek oluşturduğu uluslararası gruplara üye ülkelerin altyapısına erişim ve geçiş hakkı verilmelidir.
- Aynı şekilde uluslararası yük taşımacılığında kombine taşımacılık yapan Topluluk firmalarına üye ülkelerin altyapısına erişim hakkı verilmelidir.

2. Türkiye Demiryollarında Serbestleşme ve Yeniden Yapılandırma Çalışmaları

2.1. Genel

Yukarıda da belirtildiği üzere son 25 yılda yeniden yapılanma kapsamında ülkemizde birçok çalışma yapılmıştır.

Bu çerçevede 1990'lı yılların ikinci yarısından bugüne kadar yürütülen projeler şöyle özetlenebilir.

1990'ların İkinci Yarısından Bugüne Yürütülen Yeniden Yapılanma Çalışmaları

Firma Adı	Orijini	Çalışmanın Konusu	Destekleyen Kuruluş	Maliyet	Tarih
Booz-Allen & Hamilton	ABD	Yapısal teşhis ve yeniden yapılanma planının hazırlanması, Mevcut muhasebe sistem analizi, Kanun taslağı hazırlanması	Dünya Bankası	1.000.000 \$	1995-1996
Dünya Bankası Hizmet içi		Reform için seçenekler, Türkiye Devleti Demiryolları TCDD	Dünya Bankası		2002-2002
Halcrow Group Ltd & Carl Bro	İngiliz	Türk/AB Mevzuatı Farklılık Analizi Demiryolu Eylem Planı	AB	543.000 €	2003-2003

Argeda Araştırma Geliştirme Danışmanlık	Türkiye	Hızlı, Emniyetli, Kaliteli Ulaşım Projesi	Öz kaynak		2003-2006
CANAC	Kanada	İşgücünün Yeniden Yapılandırılması Sosyal Plan Hazırlanması	Dünya Bankası	700.000 \$	2004-2005
Eşleştirme 1. Aşama Deutche Bahn AG	Almanya	Mevzuat taslakları hazırlanmasında Almanya ile Eşleştirme Projesi,	AB	835.600 €	2005-2006
Eşleştirme 2. Aşama EUROMED	Almanya	Hükümetle mali ilişkilerin Düzenlenmesi,Mali Yönetim Bilgilendirme Sisteminin (MYBS) Kurulması Projesi	AB	3.430.000 €	2006-2006
R&H report	Fransa	TCDD'nin hat ve araç bakım sistem ve organizasyonunun iyileştirilmesi	Dünya Bankası	337.000 €	2009-2009
ECORYS	Hollanda	Yolcu hizmetlerinin rasyonalizasyonu ve Kamu Hizmeti yükümlülüğü sözleşmesi hazırlanması	Dünya Bankası	226.000 €	2010-2010
Italferr-Trenitalia	İtalya	Demiryolu yük taşıma pazarının incelenmesi	Dünya Bankası	532.000 €	2010-2012
ECORYS	Hollanda	Altyapı Tahsisi, Ücretlendirme, Emniyet ve Karşılıklı İşletilebilirlik Sistemleri dahil olmak üzere demiryollarının Yeniden Yapılandırılması için çerçeve şartlarını oluşturmak	AB	3.168.000 €	2011-2013
TÜSSİDE	Türkiye	TCDD Lojistik Etkinliğin Artırılmasına Yönelik Sistem Analizi ve İşletme Modeli Araştırma Projesi	Öz kaynak		2019-2021
TÜSSİDE	Türkiye	2019-2023 Stratejik Planın hazırlanması	Öz kaynak		2018-2018
TÜSSİDE	Türkiye	Ulusal Demiryolu Ağı Etkinliğini Artırmaya Yönelik Altyapı Kapasite Analizi Araştırma ve Kurumsal Dönüşüm Projesi	Öz kaynak	2.596.000 TL	2020-2021
TÜSSİDE	Türkiye	TCDD'nin tüm süreçlerinin analiz edilerek kurumun süreç envanterinin ve tüm süreç sahipliklerinin belirlenmesi Projesi	Öz kaynak		2019-2020
TÜSSİDE	Türkiye	TCDD Lojistik Merkezler detay fizibilite raporu			2021-

Açıkça görülebileceği üzere son 25 yıllık dönem demiryolları açısından önemli bir reorganizasyon süreci olarak tarif edilebilir.

Kabaca özetlemek gerekirse, Avrupa Birliği (AB) ve Dünya Bankası kaynaklı hibe ve kredilerle birlikte öz kaynakla finanse edilen projelerde; 10 milyon Euro'yu aşan bir bütçe ile AB mükte-

sebatına uygun olarak Türk demiryolu sektörünü serbestleştirip rekabete açması beklenen bir süreç ortaya konulmuştur.

Bu süreçte; ticaretin serbestleştirilmesi ve küreselleşme çerçevesinde atılan ilk önemli adım; 1995-1996 tarihleri arasında Dünya Bankası (DB) fonlarından sağlanan hibe ile Booz-Allen & Hamilton Firmasınınca yürütülen çalışmalardır. Çalışmalar Kurum içerisinde önemli tartışmalara neden olmuşsa da yapısal dönüşüme gidilmemiştir.

2000'li yıllarla birlikte yeniden yapılanma süreci tekrar gündeme taşınarak hızlandırılmıştır. 2002 yılında AB desteği ile Halcrow Firmasınınca, Booz-Allen & Hamilton Firmasınınca çalışmaları sonradan yürürlüğe giren AB müktesebatına uyum açısından değerlendirilmiştir.

Yapılan farklılık analizi sonuçlarına göre 2003-2008 yıllarını kapsayan bir eylem planı hazırlanmış ve buna uygun olarak AB'nin finansal desteğiyle (4.264.000 €'su AB hibesi, 477.000 €'su ulusal kaynak olmak üzere 4,741.000 €) yeniden yapılanma çalışmaları başlatılmıştır.

Çalışmalar kapsamında;

- Demiryolu sektörünü ve TCDD'yi düzenleyen kanunların ve hukuki altyapının hazırlanmasını içeren Eşleştirme Projesi çalışmaları yapılarak; "Genel Demiryolu Çerçeve Kanunu" ile "TCDD Kanunu" taslakları,
- Bu kanun taslaklarını tamamlayıcı nitelikte "Demiryolu Emniyeti Yönetmeliği", "Karşılıklı İşletilebilirlik Yönetmeliği", "Lisans Yönetmeliği" ve "Demiryolu Altyapısına Erişim (Altyapı Tahsisi ve Ücretlendirilmesi) Yönetmeliği" taslakları,
- TCDD'nin iş birimleri ve alt sektörler bazında yeni organizasyon yapıları,
- Ekonomik olmayan yolcu taşımacılığı hizmetleri için Kamu Hizmeti Yükümlülükleri ve sözleşme taslakları,
- TCDD yönetiminin yeni organizasyon yapısında etkili kararlar almasına destek vermek üzere Mali Yönetim Bilgi Sistemi (MYBS) çerçevesi,
- İşgücünün yapılandırılmasına yönelik sosyal plan,
- Altyapı yatırım ihtiyaçları planı

vb. birçok belge ve rapor hazırlanarak sistemin yeniden yapılandırılmasına yönelik gerekli yol haritası oluşturulmuştur. Çalışmalar çerçevesinde teorik anlamda yeniden yapılanma süreci içerisinde yapılması önerilenleri şöyle özetlemek mümkündür.

- Demiryolu yönetimi ile hükümet arasındaki ilişkiler yeniden gözden geçirilmeli ve kurum yönetimi idari ve mali bakımdan özerkleştirilmelidir.
- Hükümet ve demiryolu sektörü arasında yapılacak olan tüm finansal işlemler, TCDD için mutabık kalınan 5 yıllık iş planlarına dayanan yıllık performans sözleşmelerine göre yapılmalıdır. TCDD'nin yükümlülüğü, planda ve sözleşmede belirtilen operasyonel ve mali hedefleri sağlamak, Hükümetin yükümlülüğü ise plana ve sözleşmeye uygun bir şekilde demiryolları için gereken anaparayı ve işletme ödemelerini sağlamak olmalıdır.
- Demiryolu kuruluşu yeni bir iş stratejisi oluşturmalı ve
 - Liman ve iskeleler,
 - Hastane ve sağlık merkezleri,
 - Demiryolu dışındaki aktiviteler ile ilgili olan eğitim müesseseleri,
 - Demiryolu çalışanlarının çocukları için okullar gibi demiryolu dışındaki aktiviteler,
 - Sivas ve Afyon beton travers fabrikaları,
 - Çankırı makas fabrikası,
 - İştirakler ve Bağlı ortaklıklar TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜVASAŞ

gibi esas olmayan imalat birimleri demiryollarından ayrılarak kurum asli faaliyetlerine dönerek küçülmelidir.

- Atıl durumda bulunan taşınmaz mallar hızla satılarak değerlendirilmelidir.
- İşletme ve altyapı faaliyetleri birbirinden ayrılmalıdır.
- Yeniden örgütlenme çalışmalarına başlanarak işgücü verimliliğine ulaşılmasını sağlayacak şekilde personel sayısı azaltılmalıdır.
- Kuruluş bünyesinde verimlilik yükseltilecek ulaşılabilir ticari hedefler belirlenmeli, müşterilerin gereksinimlerini karşılayan müşteri odaklı girişimler başlatılmalıdır.
- Gerekliğinde bazı hatlarda özelleştirmeye gidilerek, özel kesimin sisteme katılımı sağlanmalı, kamu-özel kesim işbirliği sağlanmalıdır.
- Yerel yetki ve sorumluluklar artırılmalıdır.
- Bir demiryolu yasası çıkarılmalı ve yatırım, bakım ve onarım yaklaşımlarında gerektiğinde değişikliğe gidilmelidir.
- Uygun görülen işletmelere, demiryolu açma serbest erişim hakkı verilmelidir.
- Ekonomik olmayan hatlar kapatılmalıdır.
- Yük tren işletmeciliği için esas olan kârlılık olmalıdır. Yük operasyonlarında sübvansiyon sonlandırılmalıdır.
- Yolcu tren işletmeciliğinde zarar eden trenler hükümetle imzalanacak kamu hizmet sözleşmelerine göre işletilmeli tüm zarar doğrudan hükümet tarafından karşılanmalı, bunun dışındaki ekonomik olmayan tüm trenler seferden kaldırılmalıdır.
- Yerel yolcu hizmetleri yerel yönetimlere devredilmelidir.
- Demiryolunun bir kamu hizmeti olduğu düşüncesinden vaz geçilerek kârlılık ilkeleri ile çalışılmalıdır.
- Demiryollarının ticari ve toplumsal önceliklerini belirleyecek bir yasa çıkarılarak, demiryolu işletmeleri yöneticilerine işletmelerin verimliliğini arttırmaları için yetki ve destek sağlanmalıdır.
- Benzer işi yapan birimler birleştirilmeli, bölgesel yapılanmadan vaz geçilerek, bilançoları üzerinden hesap verecek ve performansları yine bilançoları üzerinden değerlendirilecek iş birimleri kurulmalıdır.

Kuşkusuz tüm bu çabaların sonucunda ulaşılabilecek varsayılan yeni noktanın mevcut durumdan farklılaşan belirgin pozitif öngörülerinden söz etmek mümkündür. Temel belgelerde yer alan verilere göz attığımızda raporların öngörülerini şöyle özetlenebilir.

Yeniden Yapılanma Sonrası Öngörüler

	Çalışma Tarihi	Sübvansiyon Dahil Öngörülen İşletme Oranı	
		Hedef Yıl	Oran
Booz-Allen & Hamilton	1996	2005	0,85
CANAC	2005	2010	0,92
EUROMED	2006	2011	0,98
ECORYS	2013	2023	0,98

Booz-Allen & Hamilton 1996 yılında yazdığı raporda; 1996 yılında, TCDD'nin işletme oranının sübvansiyonlar hariç 2.16, sübvansiyonlar dahil 1.69 olduğunu; reformların gerçekleştirilmesi durumunda 2005 yılına gelindiğinde işletme oranının sübvansiyon hariç 1.33'e, sübvansiyon dahil 0.85'e yükseleceğini öngörmüş ve gecikmenin gerek kamu kaynakları ve gerekse sektör açısından büyük kayıplara neden olacağını ifade etmiştir. Bu raporda personelin, erken emeklilik, tazminatlı çıkış vb. yöntemlerle 24.708 kişi azaltılması öngörülmüştür.

Halcrow 2003 yılında yazdığı raporda; TCDD'nin reform programında gecikildiğini belirttiikten sonra, yerel koşulların ilgili müktesebata uyumunun sağlanması için gereken ve 2 yıl içerisinde tamamlanacağı varsayılan yedi adet ana görevi tanımlayan bir Eylem Planı oluşturmuştur.

CANAC 2005 yılında yazdığı raporda; reform sürecinin önemine vurgu yaptıktan sonra, reformların hayata geçirilmesi ile 2010 yılına gelindiğinde, işletme oranının sübvansiyon hariç 1.48'e, sübvansiyon dahil 0.92'ye yükseleceğini öngörmüştür. CANAC teşvik vb. sosyal yumuşatma önlemlerinin de yer aldığı yeni iş planının hayata geçirilmesi ile 5 yıl içerisinde 12.500 kişinin TCDD'den ayrılabilceğini öngörmüştür.

EUROMED 2006 yılında yazdığı raporda; reformların gerçekleştirilmesi sonrasında 2011 yılına gelindiğinde işletme oranının sübvansiyon hariç 1.20'ye, sübvansiyon dahil 0.98'e yükseleceğini öngörmüştür.

ECORYS 2013 yılında yazdığı raporda; 2023 yılı yatırım hedefleri doğrultusunda yeniden yapılanma reformlarının yapılması ve yapılmaması durumları değerlendirilmiştir. Buna göre yapısal reformlar gerçekleştirilmedikçe 2023 yılı yatırım hedefleri ve öngörülen işletme sonuçları gerçekleştirilmiş bile olsa zararın devam edeceği ve 2011 yılına göre yaklaşık iki katlanacağını, buna karşın reformların gerçekleştirilmesi ile taşınacak yük miktarına göre değişmekle birlikte 500 milyon ile 1 milyar TL aralığında daha az sübvansiyona ihtiyaç duyulacağını ve demiryolu sisteminin sübvansiyonlar dahil 1-2 milyar TL aralığında kâra geçeceğini öngörmüştür.

TÜSSİDE 2019 yılında yazdığı raporda; 2019 verilerine göre Türkiye'de demiryolu sisteminin tren-km başına 11,27 \$ zarar ettiğini, 2011-2019 döneminde zararın 2,3 kat arttığını reform yapılmaması durumunda zararın 2030 yılına gelindiğinde kurumsal ayrışmanın gerçekleştiği 2017 yılına göre yaklaşık olarak 2 katına çıkacağını öngörmektedir. TÜSSİDE 2019 raporunda demiryollarında reformların geciktirilmesinin sektör için büyük kayıplar oluşturabileceğinin altını çizmektedir. TÜSSİDE raporunda dikey bütünleşik yeni bir yapılanma ve özel sözleşmeli eleman çalıştırılması konusunda gerekli adımların atılmasını önermektedir.

2.2. Kalkınma Planlarında ve Programlarda Demiryollarının Yeniden Yapılanması

Bu öylesine bir süreç haline gelmiştir ki bir türlü tamamlanamamakta ve sürekli sürdürülerek uzatıldıkça uzatılmaktadır. Demiryolu sisteminin yeniden yapılandırılması ile ilgili insanı düşündüren süreci Kalkınma Planlarından takip etmek mümkündür.

2.2.1. 1990-1994 VI. Kalkınma Planı;

Demiryolu ulaştırmasında sorunların çözümü ve verimliliğin artırılması için çağdaş bir işletmecilik ve yeni yönetim anlayışı uygulanacaktır.

Demiryolu taşımacılığında kullanıcıların taleplerini yakından izleyen, pazar koşullarındaki değişikliklere hızla uyum sağlayan yapısal düzenlemelerin en kısa zamanda gerçekleştirilmesi sağlanacaktır.

2.2.2. 1996-2000 VII. Kalkınma Planı

Taşımacılık alanında, Türkiye'nin henüz taraf olmadığı uluslararası anlaşmalara taraf olunması sağlanacak ve karayolu, demiryolu, havayolu taşımacılığı ile kombine taşımacılıkta AT mevzuatına uygun düzenlemeler yapılacaktır.

Bu amaca ulaşmak için; sektörde verimliliğin artırılması, mevcut kapasitelerin etkin bir biçimde kullanımı, ağırlıklı olarak karayolları ile yapılan yurt içi yük taşımalarının demiryolu, deniz yolu ve boru hatlarına kaydırılmasını sağlayacak altyapı ile yasal ve kurumsal düzenlemelerin gerçekleştirilmesi hedeflenmektedir. Ulaştırma alt sistemlerini ülkenin ekonomik ve sosyal gelişimi ile uyumlu ve birbirlerinin tamamlayıcısı olarak ele alan dinamik bir Ulaştırma Ana Planı yapılacak ve uygulamada sürekliliği sağlanacaktır.

Ulaştırma sistemlerinin niteliklerine uygun özelleştirme programları ve denetim mekanizmaları geliştirilecek, yatırımların gerçekleştirilmesinde Yap-İşlet-Devret modeline önem verilecektir.

Demiryollarında artan taşıma talebinden gerekli payı alabilmek için taşıtıcıların taleplerini yakından izleyen ve pazar koşullarındaki değişikliklere uyum sağlayabilen modern işletmecilik yöntemleri uygulanacaktır.

Demiryollarında örgütsel yapıdaki yetersizlik ve eksikliklerden kaynaklanan sorunların çözüme kavuşturulması amacıyla TCDD Genel Müdürlüğünün yeniden yapılanma programı tamamlanarak kısa sürede uygulanacaktır.

2.2.3. 2001-2005 8. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Demiryolu işletmeciliğinin piyasa koşullarına uyumlu, ticari odaklı ve etkin hizmet üretir konuma getirilerek ülke ulaşım sistemi içindeki rolünün artırılmasının yanı sıra işletici kuruluş TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğünün dikey entegrasyona sahip yapısının küçültülerek iş birimi bazında yeniden yapılanması sağlanacaktır.

Bu bağlamda, yük ve yolcu temel iş birimleri ile altyapı ve atölyeler destek iş birimleri oluşturulacaktır. Hizmette etkinliği artırmak ve özel kesim katılımına uygun ortam hazırlamak üzere altyapı işletmeciliği ile taşımacılık hizmetleri ayrılacak, demiryolu altyapısı ile ilgili tüm işlevler, oluşturulacak altyapı biriminde toplanacaktır.

İşletmeciler kuruluşun ulusal ulaşım sistemine odaklanmasını, hizmetlerin kentin ulaşım talepleriyle uyumlu ve diğer ulaşım sistemleriyle bir bütünlük içinde yürütülmesini sağlamak amacıyla, altyapı hizmetleri oluşturulacak birim tarafından yürütülmek üzere, banliyö hizmetleri mahalli idarelere devredilecektir. Mahalli idarelerin, yolcu taşımacılığı hizmetlerini ve/veya bu hizmetlerden kaynaklanan mali yükümlülükleri üstlenmediği yeni banliyö talepleri karşılanmayacaktır. AB'ye tam üyeliğe hazırlık sürecinde, işletmeciler kuruluşun ve sektörün yeniden yapılandırılmasında AB'nin yapısal ve teknik normları ile politikalarına uyum sağlanacaktır.

Başta kamusal nitelikli hizmetler olmak üzere devletin ve işletici kuruluşun sorumluluklarını yeniden tanımlayan, işletici kuruluşa mali ve idari özerklik sağlayan ve sektörde özel kesim katılımına uygun ortam hazırlayan yasal düzenlemeler yapılacaktır. Bu çerçevede, demiryolu altyapısının kullanım esasları belirlenecek, bu esaslara uyumu gözetilen bir düzenleyici kurum oluşturulacaktır. Kurumsal yapıdaki yetersizlik ve eksikliklerden kaynaklanan sorunlar çözülerek demiryolu işletmeciliğinin geliştirilmesi amacıyla TCDD İşletmesi Genel Müdürlüğü yeniden yapılandırılacaktır.

2.2.4. 2007-2013 9. Yedi Yıllık Kalkınma Planı

Demiryollarında tekel konumunda işletmecilik yapan TCDD'nin yeniden yapılandırılması çalışmaları devam etmektedir.

Plan döneminde demiryolu ulaşımı altyapısı alanında özelleştirilme öngörülmemektedir.

TCDD'nin taşıma tekeline son verilmesi ile birlikte özel sektör trenlerinin TCDD hatlarında çalışmaya başlaması, yolcu seferlerinin klasik trenlerden hızlı trenlere kayması ile yük trenlerine ayrılacak ilave kapasite ve özel sektörün verimlilik artışları dikkate alınarak 2007-2013 döneminde yurt içi demiryolu yük taşımalarında yıllık ortalama yüzde 12'lik artış öngörülmüştür.

Yük taşımalarının demiryolu ağırlıklı yapılması ulaştırma sektöründe stratejik bir amaçtır. Bu doğrultuda demiryolunda özel sektör tren işletmeciliği geliştirilecektir. Yük taşımacılığı özel sektörün işletmecilik avantajlarından yararlanılmak üzere serbestleştirilecek ve TCDD yeniden yapılandırılarak kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir.

Özel sektörle ortaklıklara gidilerek başta sanayi bölgeleri olmak üzere demiryolu bağlantı hattı yatırımları yapılacak ve araç yatırımları özel sektöre bırakılacaktır.

Ankara merkez olmak üzere İstanbul-Ankara-Sivas, Ankara-Afyonkarahisar-İzmir, Ankara-Kon-

ya koridorlarından oluşan çekirdek ağ üzerinde hızlı tren ile yolcu taşımacılığına başlanacaktır. Bu ağ üzerinde inşa edilecek hatların yapım ve işletiminde kamu-özel sektör iş birliği modellerinden yararlanılacaktır.

2.2.5. 2014-2018 10. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanunla TCDD şebekesinin özel kesime açılması ve yük taşımacılığında rekabetçi bir piyasanın oluşturulması yönünde yeniden yapılandırma süreci başlatılmıştır. Demiryolu taşıtları imalat sanayiinde özel kesimin katılımının artırılması hedefi kapsamında TCDD ile yerli ve yabancı şirketler arasında işbirlikler kurulmuş, bu doğrultuda Adapazarı'nda demiryolu araçları, Çankırı'da hızlı tren makasları ve Sivas'ta beton travers üretimine başlanmıştır.

Yük ve yolcu taşıma hizmetlerinin etkin, verimli, ekonomik, çevreye duyarlı, emniyetli bir şekilde sağlanması; yük taşımacılığında, kombine taşımacılık uygulamalarının geliştirilerek demiryolu ve denizyolunun paylarının artırılması, kalitenin ve güvenliğin yükseltilmesi ve taşıma planlamasında koridor yaklaşımına geçilmesi esastır.

Avrupa ile kesintisiz ve uyumlu demiryolu ulaşımının sağlanmasına yönelik teknik ve idari karşılıklı işbirlikler düzenlemelerine uyum sağlanacaktır.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun çerçevesinde TCDD'nin yeniden yapılandırılması tamamlanacak, demiryolu yük ve yolcu taşımacılığı özel demiryolu işletmelerine açılacaktır. TCDD şebekesi yenileme ve bakım-onarım hizmetlerinin özel kesim eliyle yürütülmesi esas olacaktır. TCDD'nin kamu üzerindeki mali yükü sürdürülebilir bir seviyeye çekilecektir.

Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkında Kanun kapsamında, ikincil mevzuat çalışmalarının tamamlanarak TCDD şebekesinin özel taşıyıcılara açılması ve demiryolu taşımacılığında serbestleşme sağlanacaktır.

2.2.6. 2019-2023 11. Beş Yıllık Kalkınma Planı

Yük ve yolcu taşımalarında taşıma türleri arasında karayolu baskın yapı devam etmiş olup taşıma yatırımlarında yük taşımacılığının ve demiryolunun odağa alınması ihtiyacı devam etmektedir.

Demiryolu ve denizyolu taşıma paylarının artırılması; hızlı, esnek, emniyetli, güvenilir, öngörülebilir ve entegre bir lojistik ve taşıma sisteminin tesis edilmesi yönündeki ihtiyaç devam etmektedir.

Demiryolu yatırımlarında yük taşımacılığına odaklanılması, uygun yer ve ölçekte denizyolu altyapılarının geliştirilmesi, modlar arası (inter-modal) taşımacılığın yaygınlaştırılması ve lojistik maliyetlerin azaltılması yoluyla verimliliğin ve rekabetçiliğin artırılması temel amaçtır.

Modlar arası taşımacılığın yaygınlaştırılması ve sanayinin rekabet gücünün artırılmasını teminen petro-kimya tesisleri, otomotiv sanayiine yönelik imalat tesisleri ile liman, OSB ve maden sahaları başta olmak üzere önemli yük merkezlerine hizmet edecek iltisak hatları ve lojistik merkezler tamamlanacak, yük taşımacılığında demiryolunun payı artırılabilecektir.

Karasal yük taşımacılığında demiryolunun payı yüzde 5,15'ten yüzde 10'a çıkarılacaktır. Özel demiryolu işletmeciliğinin teşvik edilmesi ve demiryollarında serbestleşmenin geliştirilmesine yönelik ikincil mevzuat tamamlanacaktır.

Kaynakların daha etkin kullanılması, verimliliğin artırılması ve görev odaklı organizasyon yapısının sağlanmasını teminen demiryolu sektöründeki teşekküllerin altyapı yapımı, işletmeciliği ve bakım onarımı ile tren işletmeciliği ve bakım-onarımı ayrımında görev dağılımları yeniden organize edilecektir.

Demiryolu altyapı yapımı, bakımı, altyapı erişimi ve tahsisi, şebeke bildirim, emniyet yönetimi, düzenleme ve denetleme, tren işletmeciliği ile demiryolu araçlarının sahipliği, imalatı ve

bakım onarımı faaliyetleri organizasyonel olarak birbirinden ayrıştırılacak, faaliyetler arasında etkin bir çalışma mekanizması kurulacak ve sektör yeniden yapılandırılacaktır.

Demiryolu yolcu taşımacılığı kamu hizmeti yükümlülüğünün yerine getirilmesi görevi yeniden düzenlenecek, kamu hizmeti yükümlülükleri ihale yoluyla belirlenerek demiryolları alternatif tren işletmecilerine açılacaktır.

2.2.7. 2022 yılı Cumhurbaşkanlığı yıllık programı

Tedbir 507.5. Özel demiryolu işletmeciliğinin teşvik edilmesi ve demiryollarında serbestleşmenin geliştirilmesine yönelik ikincil mevzuat tamamlanacaktır.

Yürütülecek faaliyet

1. Ulusal emniyet makamı ve rekabet makamını içerecek şekilde demiryolu çerçeve kanunu çalışmaları tamamlanacaktır.

Tedbir 509.1. Demiryolu altyapı yapımı, bakımı, altyapı erişimi ve tahsisi, şebeke bildirim, emniyet yönetimi, düzenleme ve denetleme, tren işletmeciliği ile demiryolu araçlarının sahipliği, imalatı ve bakım onarımı faaliyetleri organizasyonel olarak birbirinden ayrıştırılacak,

Faaliyetler arasında etkin bir çalışma mekanizması kurulacak ve sektör yeniden yapılandırılacaktır.

Yürütülecek faaliyet

1. Diğer ulaşım modlarına uygulanan teşvik sisteminin demiryolu sektörüne uygulanmasına yönelik çalışmalar yapılacaktır.

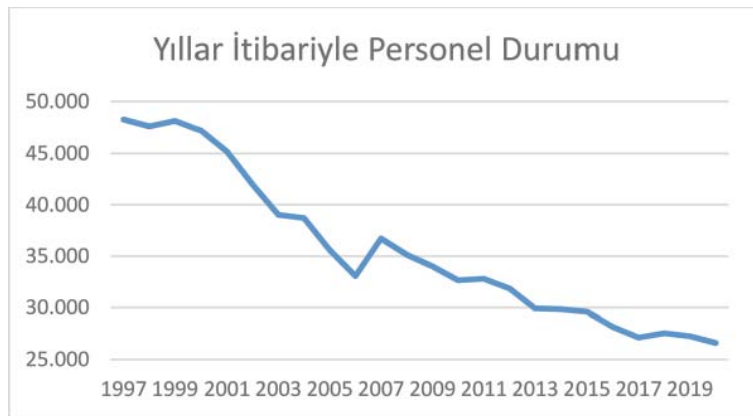
2.3. Hayata Geçirilen Uygulamalar

Tüm bu süreçte önerilerin birçoğunun hayata geçirildiği görülmektedir. Başlangıçtan bugüne yeniden yapılandırma süreci çerçevesinde hayata geçirilen uygulamalar şöyle özetlenebilir.

- Ekonomik olmayan istasyonlar kapatılmış ve/veya saydınge dönüştürülmüştür.
- Kuruma ait basımevi, dikimevi, çamaşırhane, eczane, bazı iskeleler vb. birimler kapatılmıştır.
- TCDD Meslek Lisesi, öğrenci yurtları (pansiyonlar) kapatılırken, TCDD hastaneleri kurum bünyesinden ayrıştırılarak Sağlık Bakanlığına devredilmiştir.
- Kurumsal ayrışma öncesinde yük ve yolcu birimleri oluşturularak faal personelin bu birimlere göre dağılımı gerçekleştirilmiştir.
- Başta yol atölyeleri olmak üzere birçok atölye ve tesis kapatılarak araç bakım ve onarımları, temizlik, güvenlik vb. birçok hizmet piyasadan tedarik edilmeye başlamıştır.
- Birçok unvan kaldırılarak ve/veya iş tanımları yenilenecek unvanlarda konsolidasyona gidilmiş ve esnek çalışma koşulları oluşturulmuştur.
- Çeşitliliği, rekabet edebilirliği ve verimliliği artırmaya yönelik makas, travers, vagon vb.lerini üreten yeni iştirakler kurulmuştur.
- Teşekküle ait 7 liman işletme müdürlüğünden 5'i işletme hakkı devri yöntemiyle özelleştirilmiş diğer ikisi ise özelleştirme kapsamındadır.
- İhtiyaç olup olmadığı bakılmaksızın taşınmazlar gerektiğinde emlak danışmanları da kullanılarak satılmıştır. Kuruluşa ait kimi işyerleri boşaltılmış; birimlerin kimi kuruma ait değişik binalara yerleştirilirken kimi de kiraya çıkartılmış ve boşaltılan binalar özel kuruluşlara devredilmiştir.
- Yeniden yapılanma sürecini tarifleyen çalışmaların önerileri doğrultusunda; personelin erken emekliliğe özendirilmesi için teşvik uygulanmış olup, Yeniden yapılanma süreci başında yaklaşık 50 bin olan çalışan sayısı 2020 sonu itibarıyla TÜRASAŞ personeli de dahil olmak üzere 26.599 kişiye düşmüştür.

Yeniden Yapılanma Sürecinde Personel Hareketleri

	Sözleşmeli	Memur	İşçi	Toplam
1997	21.039	1.521	25.736	48.296
1998	21.612	1.465	24.551	47.628
1999	22.997	1.431	23.738	48.166
2000	22.524	1.453	23.235	47.212
2001	22.088	1.442	21.645	45.175
2002	21.291	1.395	19.292	41.978
2003	20.068	1.308	17.647	39.023
2004	18.433	1.204	19.073	38.710
2005	17.334	1.166	17.093	35.593
2006	16.550	1.160	15.354	33.064
2007	17.433	1.165	18.122	36.720
2008	16.902	1.115	17.124	35.141
2009	16.343	1.087	16.568	33.998
2010	16.010	1.042	15.590	32.642
2011	15.781	1.178	15.843	32.802
2012	15.928	1.196	14.733	31.857
2013	14.185	1.075	14.641	29.901
2014	14.499	1.057	14.273	29.829
2015	14.389	1.030	14.171	29.590
2016	14.075	1.002	13.069	28.146
2017	13.665	960	12.503	27.128
2018	13.850	987	12.703	27.540
2019	13.615	1.039	12.606	27.260
2020	13.396	1.018	12.185	26.599



- Yeniden yapılanma öncesinde %5-10 aralığında seyreden sahibine ait vagonlarla yapılan yük taşımaları özendirilerek toplam taşınan tonajın %35'ine, yapılan ton-km'nin ise %40'ına yaklaşmıştır.
- 2011 tarihli 655 sayılı «Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname» ile reform sürecine uygun olarak:
 - Emniyet, Lisans, Rekabeti Düzenleme Makamı ve Kamu hizmet sözleşmeleri yöneticisi olarak; Demiryolu Düzenleme Genel Müdürlüğü,

- Tüm taşıma türleri için Bağımsız İnceleme ve Tavsiye Birimi olarak Kaza Araştırma ve İnceleme Kurulu,
- Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü kurulmuştur.
- 10/1/2019 tarihinde Ulaşım Emniyeti İnceleme Merkezi Başkanlığı kurulmuştur.
- 17/1/2020 tarihinde Karayolu Düzenleme Genel Müdürlüğü'nün ismi Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü olarak değiştirilmiştir.
- 17/1/2020 tarihinde Tehlikeli Mal ve Kombine Taşımacılık Düzenleme Genel Müdürlüğü kapatılarak görevleri Ulaştırma Hizmetleri Düzenleme Genel Müdürlüğü'ne devredilmiştir.
- 2013 tarihli 6461 sayılı "Türkiye Demiryolu Ulaştırmasının Serbestleştirilmesi Hakkındaki Kanun" ile dikey bütünleşik bir yapılanma hedefiyle;
 - TCDD, kamu demiryolu altyapı işletmecisi olarak yeniden yapılandırılmış,
 - Yük ve yolcu taşımacılığı yapmak üzere TCDD'nin bağlı ortaklığı olarak "TCDD Taşımacılık A.Ş." kurulmuş,
 - Özel sektörün tren işletmeciliği ile demiryolu altyapı işletmeciliği yapmasına imkân sağlanmıştır.
- 6461 sayılı Kanunun uygulanmasına yönelik olarak;
 - TCDD'nin Yeniden Yapılanma Stratejisi ve Yapısal Eylem Planı; TCDD Yönetim Kurulu tarafından kabul edilmiş ve Ulaştırma, Denizcilik ve Haberleşme Bakanlığı (UDHB) tarafından onaylanmıştır.
 - TCDD Yönetim Kurulu tarafından kabul edilen TCDD Ana Statüsü ve TCDD Taşımacılık AŞ'nin Esas Sözleşmesi Yüksek Planlama Kurulu (YPK) Kararı ile onaylanmıştır.
 - TCDD ile TCDD Taşımacılık AŞ arasında personelin kadrosu ve pozisyonlarıyla, demirbaş niteliğindeki çeken ve çekilen araçlar dahil olmak üzere her türlü araç-gereç ve cihazlar ile taşınmazların Devir, Tahsis ve İşletme Protokolü 28.12.2016 tarihinde imzalanmıştır.
 - TCDD ile TCDD Taşımacılık AŞ'nin hesapları 1 Ocak 2017 tarihi itibarıyla ayrıştırılmıştır.
 - TCDD tasarrufundaki demiryolu altyapı ağı, erişim koşulları, başvuru ve kapasite tahsis süreçleri ile verilen hizmetler ve ücretlendirme konularında gerekli bilgileri de içeren ilk Şebeke Bildirimini, 2017 Dönemi için 29 Kasım 2016 tarihinde yayımlamıştır.
 - 2017 Döneminde TCDD Taşımacılık AŞ, İZBAN AŞ, Körfez Ulaştırma AŞ, OMSAN Lojistik AŞ tarafından 7773 adet kapasite talebi yapılmış olup bu taleplere Şebeke Bildirimi hükümleri çerçevesinde tahsis işlemi gerçekleştirilmiştir.
 - Ayrıca 2019 – 2023 dönemini kapsayan ilk çerçeve anlaşması da Körfez Ulaştırma AŞ ile imzalanmıştır.
 - 2018, 2019, 2020, 2021 ve 2022 Dönemi Şebeke Bildirimleri de Bakanlığın onayı ile yayımlanmış olup, aynı firmalarla çalışmalar sürdürülmektedir.
- 11.03.2021 tarihli 7297 sayılı yasayla 6461'in TCDD ve TCDD Taşımacılık AŞ'nin desteklenmesini içeren geçici 3. ve 4. maddeleri değiştirilerek kurumlara verilecek desteğin süresi 2020 yılından 2023 yılına kadar uzatılmış; ayrıca her iki maddeye eklenen birer fıkra ile maddede belirtilen destek süresinin (yeni duruma göre 2023 sonu) 10 yıla kadar uzatılabilmesi konusunda cumhurbaşkanı yetkilendirilmiştir.
- 4 Mart 2020 tarihli Resmi Gazetede yayınlanan 2186 sayılı Cumhurbaşkanlığı Kararı gereği TÜLOMSAŞ, TÜDEMSAŞ ve TÜLOMSAŞ; TCDD bağlı ortaklığından çıkarılarak, birleştirilmiş ve iktisadi devlet teşekkülü olan Türkiye Raylı Sistem Araçları Sanayii Anonim Şirketi (TÜRASAŞ) kurulmuştur.

- TCDD bu süreçte gerek yüksek yatırım bütçeleri gerek tahkim vb. uygulamalarla borç silimleri ve gerekse sermaye artırımları yoluyla mali yönden güçlü bir şekilde desteklenmiştir.

Ayrıca özellikle 2007 yılında Karayolları Genel Müdürlüğü'nün de Ulaştırma Bakanlığına bağlanması sonrasındaki büyük ulaştırma yatırımlarından demiryolları da payını almış ve önemli yatırımcı kuruluşlar arasına girmiştir.

2000-2020 döneminde TCDD yatırım bütçesinden cari fiyatlarla 57,6 Milyar TL, Kamu Sabit Sermaye Yatırım Deflatörleri ile deflate edildiğinde 2020 yılı fiyatları ile 108,7 milyar TL harcama yapılmıştır.

Söz konusu yatırım büyüklüklerinin üzerine işletme bütçelerini de eklediğimizde; 2000-2020 arasındaki dönemde demiryolu sektörüne 200 Milyar TL'ye yakın kaynak aktarıldığı görülmektedir.

Bu dönemde; 2000 yılında 10.922 km olan toplam demiryolu uzunluğu 2020 yılı sonu itibarıyla 1.213 km'si YHT hattı olmak üzere 12.803 km'ye çıkmıştır.

Bu süreçte ağırlıklı olarak başta Ankara-İstanbul olmak üzere değişik güzergahlarda yürütülen YHT projeleri öne çıkmaktadır. Diğer ulaştırma projelerinden temel farklılık ise kamu, özel sektör iş birliği ile hayata geçirilen sadece tek bir projenin bulunmasıdır. Ankara YHT Garı dışındaki tüm projeler kamu eliyle yürütülmüştür.

TCDD Yatırım Harcamaları (Milyon TL)

	Cari Fiyatla	2020 Fiyatı
2000	64	830
2001	125	966
2002	111	631
2003	192	932
2004	383	1.638
2005	446	1.856
2006	856	3.116
2007	807	2.868
2008	1.059	3.321
2009	1.313	4.119
2010	2.373	7.355
2011	2.706	7.190
2012	2.304	5.972
2013	3.568	8.577
2014	3.846	8.404
2015	3.670	7.440
2016	4.466	8.388
2017	5.802	9.069
2018	7.456	9.402
2019	6.439	6.999
2020	9.632	9.632
Toplam	57.618	108.702

2.4. Varılan Nokta

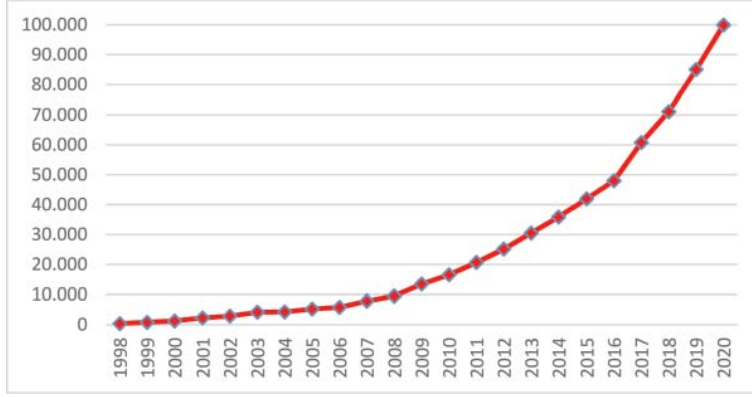
Bu süreçte; yeni demiryolu hatları yapılarak 2023 yılına kadar demiryolu uzunluğunun 25.000 km'nin üzerine çıkarılması hedefinin oldukça gerisinde kalındığı gözlenmektedir. 2000 yılında

10.922 km olan toplam demiryolu uzunluğu 2020 yılı sonu itibariyle 1.213 km'si YHT hattı olmak üzere 12.803 km'ye çıkmıştır.

Bunun bir sonucu olarak; 20 yılı aşkın sürecin sonrasında halen yük taşımalarının %87'si, yolcu taşımalarının ise %95'i yine karayolu ile gerçekleştirilmektedir.

Bu süreçte ödenmiş sermaye hızla arttırılmış ve 2020 itibariyle 100 milyar TL'ye ulaşmıştır. Bunun anlamı bu süreçte oluşan görev zararlarının sermaye artırımları ile bir nevi kamufle edildiğidir.

Ödenmiş Sermayenin Yıllara Göre Dağılımı (Milyon TL)



Buna karşın elde edilen mali sonuçlar; süreç üzerinde dikkatle düşünülmesi gerektiğine işaret etmektedir.

Kurumsal Ayrışma Sonrası Mali Durum Özeti (Milyon TL)

	TCDD				TCDD Taşımacılık AŞ				Toplam Demiryolu			
	Gelir	Gider	İşletme Oranı	Zarar	Gelir	Gider	İşletme Oranı	Zarar	Gelir	Gider	İşletme Oranı	Zarar
2017	1.027	3.029	2,95	-2.002	1.908	2.540	1,33	-632	2.935	5.569	1,90	-2.634
2018	1.239	3.797	3,06	-2.558	2.192	3.116	1,42	-924	3.431	6.913	2,01	-3.482
2019	1.958	4.505	2,30	-2.547	2.703	3.790	1,40	-1.087	4.661	8.295	1,78	-3.634
2020	1.952	5.819	2,98	-3.867	2.336	3.669	1,57	-1.333	4.288	9.488	2,21	-5.200

Kurumsal ayrışmanın işletme oranı üzerinde beklenen faydayı sağlamadığı gözlenmektedir. Son 4 mali yılın toplam demiryolu işletme oranı yaklaşık 2 olarak gerçekleşmiştir. Öte yandan aynı dönemde tüm demiryolu sistemi; cari fiyatlarla, 15 milyar TL zarar etmiştir.

Milenyum süresince mali durum irdelendiğinde ise daha karışık bir tablo ile karşılaşılmaktadır. Tüm demiryolu sisteminin toplam bütçesi bu dönemde cari fiyatlarla 30, 2020 yılı fiyatları ile 80 milyar TL açık vermiştir. Yatırım bütçesi ile birlikte değerlendirildiğinde demiryolu sisteminin milenyum süresince gelirleri (Sübvansiyonlar dahil) düşüldükten sonra Hazineye olan yükü cari fiyatlarla 90, 2020 yılı fiyatları ile ise 180 milyar TL'ye ulaşmıştır.

Değerlendirme

Demiryollarının yeniden yapılanma süreçlerinde, söylemde farklı olmakla birlikte ulaşılmak istenen temel amacın, demiryolu ulaştırmasında da neo-liberal politikalara koşut bir yapının kurulması ve demiryolu ulaştırmasının da piyasa koşullarında çalışmasının hedeflendiği görülmektedir. Aslında çıkarılan yasalar ve hayata geçirilen uygulamalarla zaten önemli ölçüde

kurumsallaşan bu yapı 25 yıllık süreçte kamusal alanın talanından başka sonuç vermemiştir.

Bu süreç içerisinde; neo-liberal politikalar doğrultusunda yeniden şekillendirilen yapıların sosyo-ekonomik, siyasal, psikolojik vb. etkileri üzerinde hiç durulmadığı gibi piyasa koşullarında çalışması öngörülen yapıların ekonominin diğer alanlarına etkileri de göz önüne alınmamıştır. Neo-liberal politikaların amacı, "hantal devlet" söylemi ile tanımlanan devletin rolünün sermayenin etki sahası dışında kalan alanları da kapsayarak, "özelleştirme" aracının tüm kamusal hizmet alanlarında genişletilerek uygulanması yoluyla kamu kesiminin küçültülmesi olarak biçimlenmektedir.

Bu süreçte özelleştirme, dayanışmacı ekonomik yapılar yerine her biri ayrı ayrı düzlemlerde olduğu ön kabulü ile tüm yapıları piyasacı mantığa terk etmenin aracı, buna yönelik yapılan yeniden yapılanma çalışmaları ise özelleştirme öncesi oluşabilecek engellerin giderilebilmesine yönelik çalışmalar niteliğine bürünmüştür.

Bu çerçevede küreselleşme tasarımına uygun olarak rekabet ve piyasa hızla kutsanırken yüz yılları bulan sınıf mücadelelerinin bir kazanımı olan gelişkin kamu hizmetleri, dayatılan politikalar sonucunda hızla eritilmiş özel sektöre ait büyük tekellerin oluşumu ise görmezden gelinmiştir.

Bu bağlamda, demiryolları ve bir bütün olarak ulaştırma sisteminin, toplumsal faydanın sağlanması açısından, bu bakış açısının aksine bütüncül ve kamucu bir bakış açısına ve bu bakış açısıyla müdahaleye ihtiyaç duyduğu açıktır.

İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanan

23 Kasım 2022 Gölyaka-Düzce Depremi Ön Değerlendirme Raporu

23 Aralık 2022

1. Giriş

23 Kasım 2022 tarihinde Türkiye saati ile 04:08:15'de merkez üssü Düzce'nin Gölyaka İlçesi olan şiddetli bir deprem meydana gelmiştir. Avrupa-Akdeniz Sismoloji Merkezi (EMSC)'nin telefon uygulaması üzerinden toplamış olduğu geri bildirimler, depremin Edirne'den Adana'ya, hatta Romanya'ya dek hissedildiğine işaret etmektedir, (Şekil 1). Farklı merkezlerce yapılan ölçümler, depreme ait aletsel büyüklüğün M_w 5.9~6.1 arasında değiştiğini, şiddetinin ise merkez üssünde VIII olduğunu göstermektedir. Tablo 1, bu merkezler tarafından yapılan ölçümlere ait bulguları özetlemektedir.

Depremin meydana geldiği bölge ve yakın civarı tarih boyunca yıkıcı depremlere maruz kalmıştır. 1900'lerin başından bu yana geçen aletsel dönem süresince 26 Mayıs 1957 tarihli M_s 7.1 Mudurnu depremi ile 12 Kasım 1999 M_w 7.2 Düzce depremi çok şiddetli depremler olarak kay-



Şekil 1 - 23.11.2022 Gölyaka depreminin hissedilme yaygınlığı (EMSC)

da girmiştir. Büyüklüğü 6.0~6.9 arasında 2 adet şiddetli ve büyüklüğü 5.0~5.9 arasında 29 adet orta şiddette deprem de aletsel dönem kayıtlarında yerini almaktadır.

Tablo 1 - Farklı Merkezler Tarafından Yapılan Ölçüm Sonuçları

Merkez	Enlem (N°)	Boylam (E°)	Derinlik (km)	Büyüklük (M_w)
AFAD	40.823	31.025	6.81	5.9
KRDAE	40.817	30.987	10.6	6.0
EMSC	40.820	30.990	11.0	6.1
USGG	40.836	30.983	10.0	6.1

AFAD : Afet ve Acil Durum Yönetimi Başkanlığı

KRDAE : Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsü

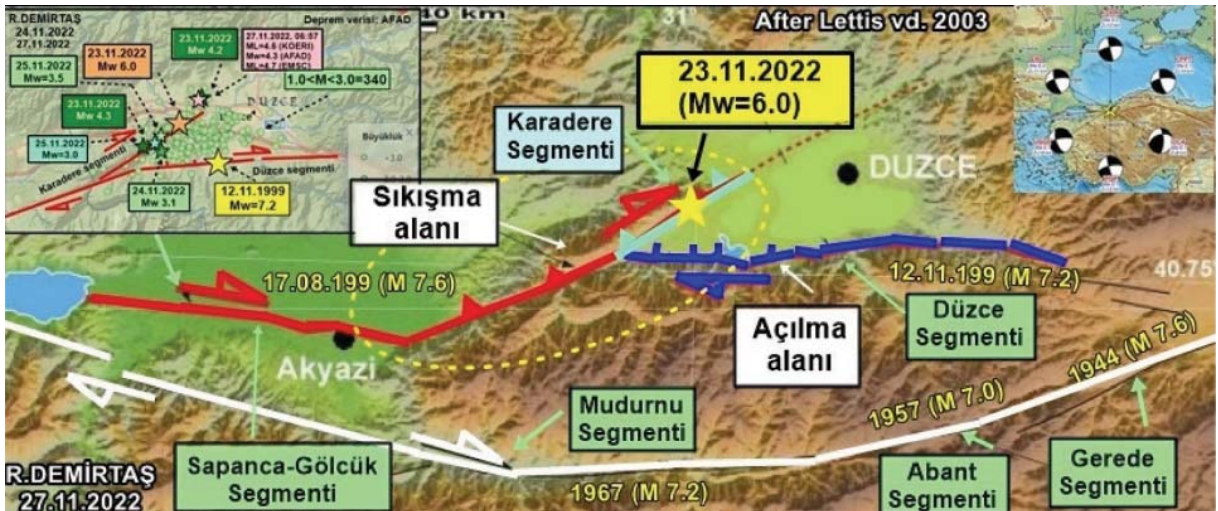
EMSC : European-Mediterranean Seismological Centre

USGS : United States Geological Survey

Özalp ve Kürçer (2022) tarafından hazırlanan rapora göre Düzce Ovasının, Kuzey Anadolu Fay Zonunun K71°D doğrultulu Karadere Segmenti ile D-B doğrultulu Düzce Segmentleri arasında gelişmiş bir fay kaması havzası olduğu ifade edilmiştir. 23 Kasım 2022 Gölyaka depreminin meydana geldiği Karadere Segmenti, batı ucunda Akyazı'nın doğusundan başlamakta ve doğu-kuzeydoğu doğrultulu olarak devam etmektedir. Karadere Segmentinin büyük bir kısmının 17 Ağustos 1999 depreminde meydana gelen 1.0m~2.1m yerdeğiştirme ile kırıldığı Duman ve diğerleri (2003)'nin çalışmasında belirtilmiştir. Gölyaka depremi ise Özalp ve Kürçer'in (2022) raporuna göre 1999'da kırılmayan yaklaşık 7 km'lik kesiminin kırılması ile oluşmuştur. Demirtaş (2022) ise bu kesiminin yaklaşık 12 km uzunluğunda olduğunu ifade etmiştir, (Şekil 2).

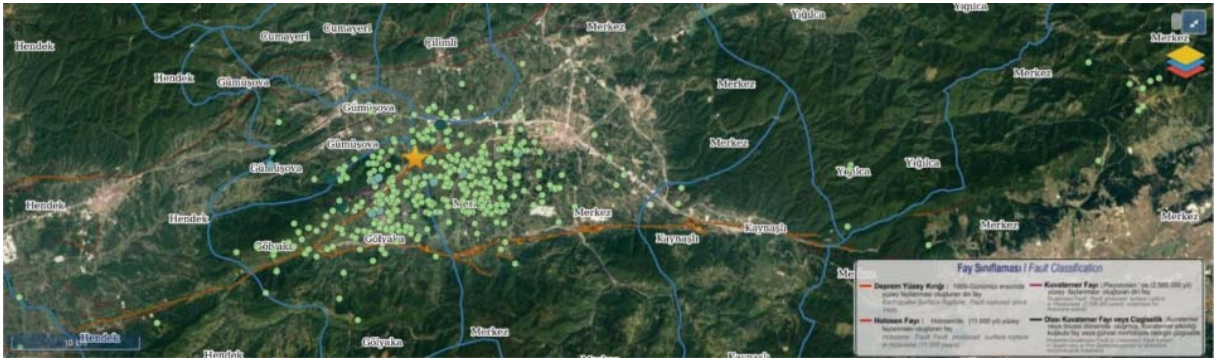
Ana şoku takiben Şekil 3'te görülen bölgede en büyüğü Mw4.3 olan 500'e yakın artçı yer hareketi kaydedilmiştir. Artçı depremlerin günlük değişimleri ve büyüklüğe göre dağılımları ise Şekil 4'te görülmektedir.

Gölyaka depreminin hemen ardından bölgede kamu kurum ve kuruluşları ile sivil toplum örgütlerinden 3748 personel ve 812 araç görevlendirilerek Türkiye Afet Müdahale Planı (TAMP) kapsamında destek çalışmalarına başlanmıştır. Lojistik hizmetler dahilinde bölgeye 10 adet mobil baz istasyonu; Düzce Merkez, Gölyaka, Çilimli, Gümüşova ve Cumayeri İlçelerine mobil mutfak tırları; 20 adet genel amaçlı büyük çadır ile 689 adet aile yaşam çadırı ve bunlara ait

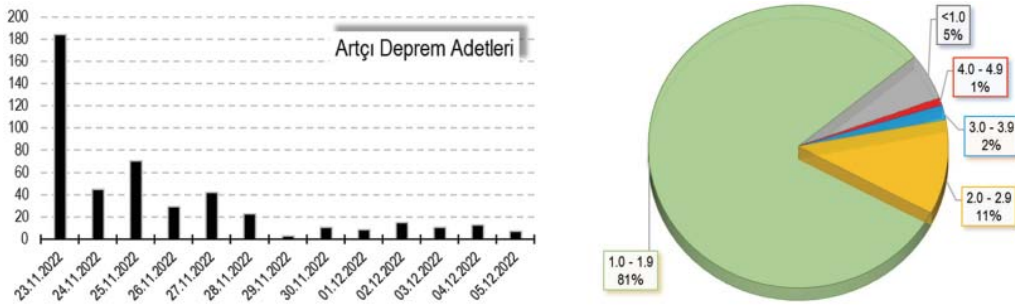


Şekil 2 - Gölyaka depreminin meydana geldiği Karadere Segmenti (Demirtaş, 2022)

donanımlar; gıda ve ihtiyaç malzemeleri sevk edilmiştir. Şekil 5'te bu lojistik hizmetlere ait genel görüntüler verilmektedir.



Şekil 3 - Artçı depremlerin merkez üssü dağılımı (AFAD - 05.12.2022 tarihi itibarıyla)



Şekil 4 - Artçı depremlerin günlük (sol) ve büyüklük (sağ) bakımından dağılımları



Şekil 5 - Afet yönetimi açısından bölgedeki durum (01.12.2022)

2. Yer Hareketlerinin Değerlendirilmesi

23 Kasım 2022 Gölyaka depremi AFAD Deprem Dairesi Başkanlığı kayıt şebekesi dâhilinde aktif olan 182 farklı istasyonda kaydedilen ilk şiddetli deprem olmuştur. Türkiye İvme Veri Tabanı ve Analiz Sistemi (tadas.afad.gov.tr) üzerinden erişime açık yer hareketleri incelendiğinde, en büyük yer ivmesinin (PGA) Düzce Merkez İlçesinde 8105 kodlu kayıtçıdan geldiği ve kuzey-güney (NS) bileşenin 581.91 cm/s², doğu-batı (EW) bileşenin 592.03 cm/s², düşey (UD) bileşenin ise 212.96 cm/s² olduğu görülmektedir. Merkez üssüne en yakın kayıtçı, yaklaşık 5 km uzaklıktaki 8109 kodlu Gölyaka istasyonunda bulunmakta olup, bu istasyondan alınan kayıtlar sırasıyla 265.3m cm/s² (NS), 356.87 cm/s² (EW) ve 237.47 cm/s² (UD)'dir. En büyük yer hızı (PGV) ve en büyük yerdeğiştirme (PGD) değerleri Düzce Merkez'de bulunan 8102 kodlu istasyonda sırasıyla 73.99 cm/s ve 24.39 cm ölçülmüştür. Tablo 2, depremde en yüksek ivmelerin kaydedildiği 15 adet istasyon verisini özetlemektedir.

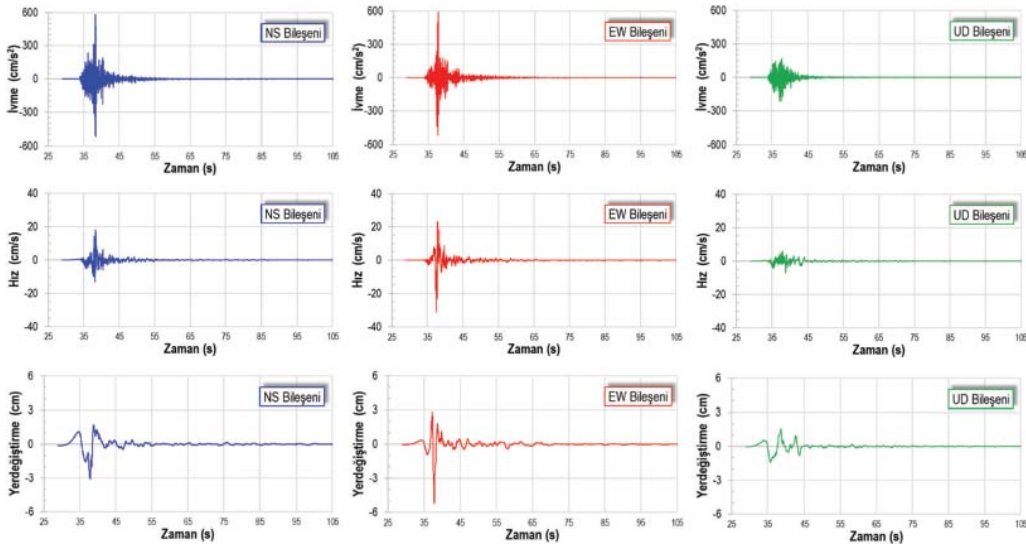
Tablo 2 - En Yüksek İvmelerin Kaydedildiği İstasyonlar ve Yer Hareketi Parametreleri

Kod	İl	İlçe	R (km)	PGA (cm/s ²)			V _{s,30} (m/s)	YZS
				NS	EW	UD		
8105	Düzce	Merkez	13.88	581.91	592.03	212.96	914	ZB
8102	Düzce	Merkez	11.79	218.04	407.76	244.31	280	ZD
8106	Düzce	Merkez	9.63	343.10	377.30	226.16	338	ZD
8104	Düzce	Merkez	13.74	353.19	367.14	226.69	398	ZC
8109	Düzce	Gölyaka	4.75	265.33	356.87	237.47	183	ZD
8101	Düzce	Merkez	10.67	291.64	306.75	251.97	282	ZD
8110	Düzce	Akçakoca	31.29	108.35	156.73	64.26	407	ZC
1411	Bolu	Merkez	52.22	95.23	141.25	50.59	229	ZD
8108	Düzce	Merkez	17.76	105.44	117.28	69.90	487	ZC
1407	Bolu	Mudurnu	26.89	141.89	101.15	67.67	273	ZD
5414	Sakarya	Karasu	41.96	70.27	86.30	44.65	-	-
8111	Düzce	Yığılca	38.80	113.74	86.18	36.21	-	-
5406	Sakarya	Akyazı	37.92	72.80	71.33	24.63	272	ZD
1403	Bolu	Göynük	51.22	46.00	64.79	19.04	472	ZC
5404	Sakarya	Geyve	70.37	74.94	63.23	38.39	381	ZC

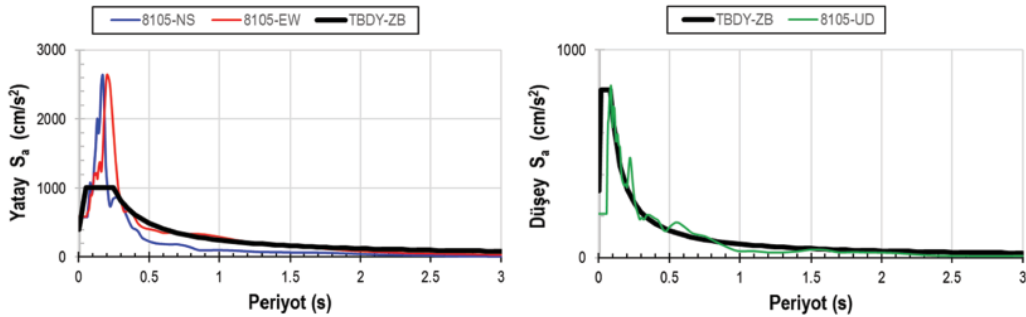
En yüksek PGA değerinin ölçülmüş olduğu Şekil 6'da görülen 8105 kodlu istasyona ait yer hareketleri öncül kayıt kısımları çıkartılmış halde Şekil 7'de verilmektedir.



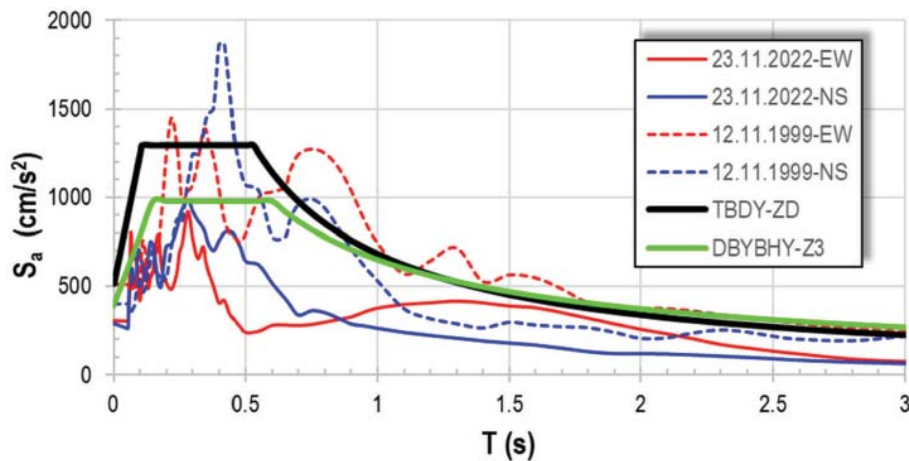
Şekil 6 - 8105 kodlu kayıt istasyonunun görünüşü



Şekil 7 - 8105 kodlu istasyonda ölçülen yer hareketleri (0.1Hz-25Hz Butterworth filtreli-TADAS)



Şekil 8 - 8105 kayıtlarına ait davranış spektrumlarının tasarım spektrumları ile karşılaştırması



Şekil 9 - 12.11.1999 ve 23.11.2022 depremlerinin davranış spektrumları açısından karşılaştırması

ZB yerel zemin sınıfı üzerinde teşkil edilmiş istasyona ait ivme ve yerdeğiştirme davranış spektrumları, Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği (2018) esaslarında tanımlanan 50 yılda aşılma olasılığı %10 olan tasarım depremi spektrumları ile karşılaştırılmış halde Şekil 8'de sunulmaktadır.

Tablo 2'de verilen istasyonlar arasında 8101 kodlu Düzce Merkez istasyonu hem 12 Kasım 1999 Düzce, hem de 23 Kasım 2022 Gölyaka depremlerini kaydetmiş ortak bir istasyondur. ZD

yerel zemin sınıfı üzerinde yerleşik olan istasyonda en büyük yer ivmeleri M_w 7.2 büyüklüğünde ve 11.0 km odak derinlikli 12 Kasım 1999 depremi esnasında 400.08 cm/s^2 (NS); 512.95 cm/s^2 (EW) ve 314.53 cm/s^2 (UD) değerlerinde ölçülmüştür. Her iki depreme ait ivme spektrumları, gerek TBDY (2018) ZD yerel zemin sınıfı, gerekse DBYBHY (2007) Z3 yerel sınıfı için karşılaştırılarak Şekil 9'da verilmektedir. Gölyaka deprem kayıtlarının her iki yönetmelikte tanımlanan tasarım spektrumunun altında kalmakta olduğu, buna karşılık Düzce depremin hâlihazırda yürürlükte olan TBDY'nin de üzerinde değerlere sahip oldukça yıkıcı bir deprem olduğu görülmektedir.

3. Mevcut Binaların Değerlendirilmesi

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı 6 Aralık 2022 tarihinde yaptığı açıklama ile hasar tespit çalışmalarının tamamlanmış olduğunu, içlerinde inşaat mühendislerinin de olduğu 300 kişilik hasar tespit ekiplerinin 166,375 bağımsız bölümden oluşan 66,172 binayı incelediğini, 791 adet binanın ağır hasarlı olduğunun tespit edildiğini, basın açıklaması yapılan 06.12.2022 tarihi itibarıyla de bunlardan 210 adedinin yıkımının tamamlandığını bildirmiştir. Hasar incelemesi yapılan 452 adet bölge okul binası arasından 1 adedinin orta hasarlı olduğu ve MEB tarafından güçlendirme çalışmalarının yapılacağı belirtilmiştir. Açıklamaya 577 adet kamu binasının 5'inde ağır hasar olduğu belirtilerek devam edilmiş ve yıkılan binaların yerine yenilerinin yapılması amacıyla ihale sürecinin başlatıldığının altı çizilmiştir.

İMO, İMO İstanbul Şubesi, İMO Ankara Şubesi ve İMO Sakarya Şubesi ile İMO Düzce İl temsilciliğinden yöneticiler ve oda üyesi uzmanlardan oluşan teknik heyet, 01.12.2022 tarihinde Düzce'nin Merkez, Gölyaka ve Çilimli İlçelerinde incelemelerde bulunmuştur. Genel olarak iki ve üç katlı binalardan oluşan yapılaşmaya sahip bölge, hatırlanacağı üzere ilk olarak 17 Ağustos 1999 Kocaeli ile hemen peşinden meydana gelen 12 Kasım 1999 Düzce depremlerinden etkilenmiş ve birçok yapısı bu depremlerde yıkıldığı için yenilenmiş ya da güçlendirilmiş bir bina envanterine sahiptir. Bununla birlikte 12 Kasım 1999 depreminde Düzce'de yıkılmamış çok sayıda bina olduğu da anlaşılmıştır. İnceleme tarihinde yapmış olduğumuz tespitler, betonarme binalar için, yığma ve geleneksel binalar için ve güçlendirilmiş binalar için tasnif edilerek aşağıda özetlenmektedir.

3.1. Betonarme Binalar

İnceleme kapsamındaki bölgelerde betonarme binaların çoğunluğunun zemin kat üzerinde 1 veya 2 normal kattan oluştuğu gözlenmiştir. 23.11.2022 Gölyaka depremi sonrasında bitişik düzende inşa edilmiş binaların derz bölgelerinde açılmalar, cephe ve bölme duvarlarında farklı seviyelerde kayma çatlakları, betonarme kiriş-duvar birleşimlerinde yatay ayrılmalar, betonarme perde/kolon-duvar birleşimlerinde düşey ayrılmalar ve pencere/kapı boşluk köşelerinde diyagonal çatlaklar tipik olarak gözlemlenen ve yapısal olmayan sistem hasarlarıdır, (Şekil 10).

Gerek bina stokunun nispeten yeni olması, gerekse depremselliği yüksek olan bölgede toplumsal duyarlılığın yüksek olması nedenleriyle mevcut betonarme yapıların genel ortalama-



Şekil 10 - Betonarme binalarda yapısal olmayan hasar örnekleri



Şekil 10 - Betonarme binalarda yapısal olmayan hasar örnekleri (devam)

ya göre daha yüksek mühendislik hizmeti almış olduğu gözlenmiştir. Her ne kadar mevcut betonarme binalar az katlı olsalar da bu yapıların belirgin bir miktarında betonarme perde bulunduğu tespit edilmiştir. Taşıyıcı sistem hasarları ise yaygın olarak perdeler arasında teşkil edilmiş bağ kirişi davranışı sergileyen kirişlerde kılcal ve orta düzeyli çatlaklardan oluşmaktadır. Şekil 11'de verilen örneklerden de anlaşılabilir olduğu üzere, düşey taşıyıcı sistem elemanlarında paspayı seviyesinde çatlaklar, beton dökümü sırasında oluşan iş derzlerinde çatlaklar ve ayrılmalar gözlemlenen diğer hasarlardandır. Daha büyük bir depremi (12 Kasım 1999 Düzce)



Şekil 11 - Betonarme binalarda yapısal hasar örnekleri



Şekil 11 - Betonarme binalarda yapısal hasar örnekleri (devam)

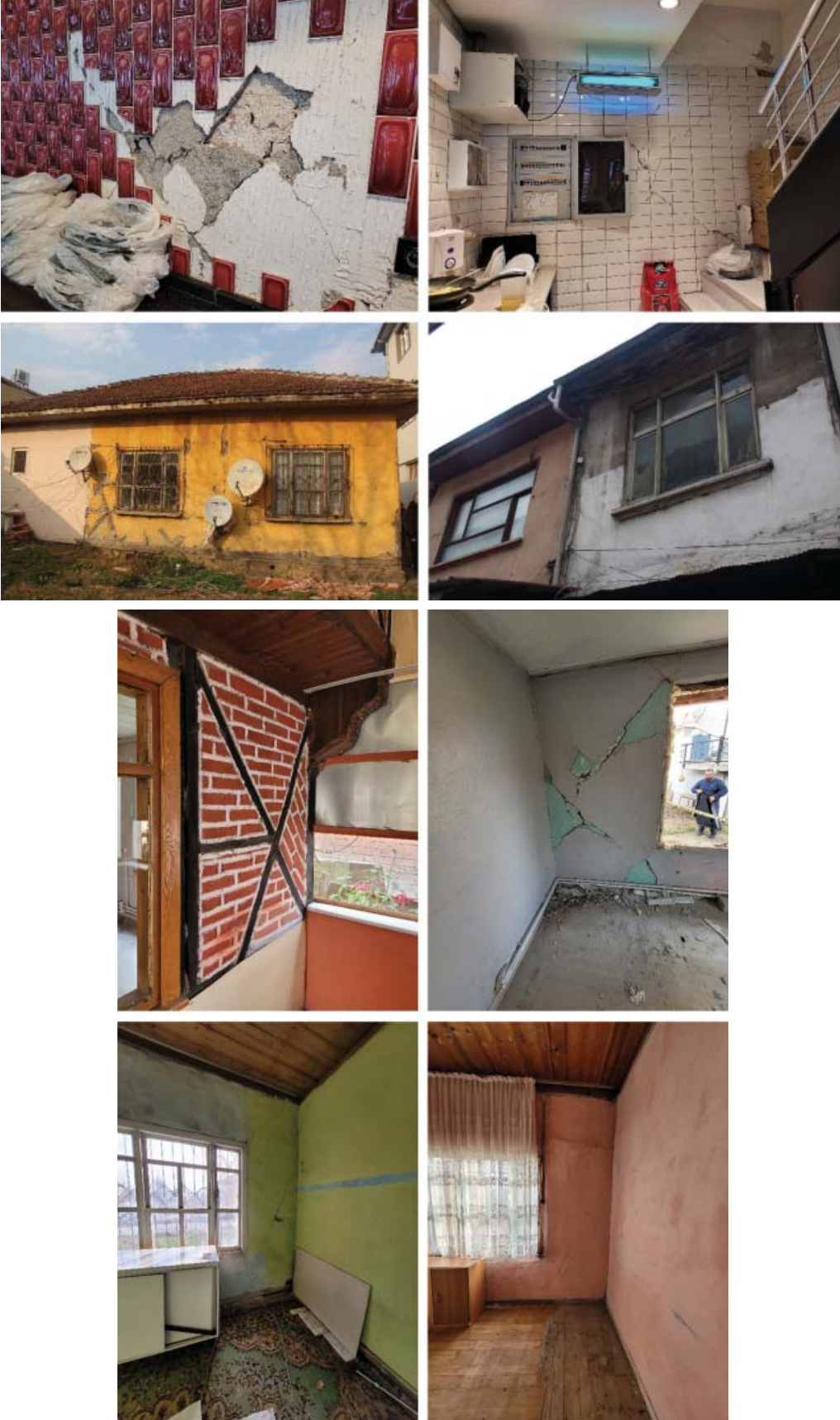
az ya da hasarsız olarak atlatmış yapıların daha küçük bir depremde (23 Kasım 2022 Gölyaka) hasar görmeyeceği veya hasarın beklenen şekilde duvar-taşıyıcı sistem arasında kılcal çatlak düzeyinde olabileceği görüşü de bir anlamda doğrulanmıştır.

3.2. Yığma ve Geleneksel Binalar

23 Kasım 2022 Gölyaka depremi şehir ve ilçe merkezlerinden ziyade kırsal yerleşim bölgele-



Şekil 12 - Yığma binalarda yapısal hasar örnekleri



Şekil 12 - Yığma binalarda yapısal hasar örnekleri (devam)

rinde geleneksel (hımış) ve yığma türü binalarda hasar oluşturmuş, hatta bir kısmı deprem sırasında kısmi veya toptan göçmeye maruz kalmıştır. Şekil 12, farklı kâgir üniteler ile teşkil edilmiş yığma taşıyıcı sisteme sahip binalarda gözlemlenen hasarlardan örnekler vermektedir. Birbirine dik duvar birleşimlerinde ayrılma türü çatlaklar, taşıyıcı duvarlarda diyagonal veya X türü kayma çatlakları, hatıl-duvar ayrılmaları yığma binalarda karşılaşılan genel hasar tiplerini oluşturmaktadır. Buna karşılık bazı iyi korunmuş bakımlı hımış binalarda hiç hasar gözlenmesi dikkat çekicidir. Bu yapıların bir kısmında hiçbir çatlak, ahşap elemanların birbirinden bağlantı noktasında ayrılması, hatta baca devrilmesi bile oluşmamıştır, (Şekil 13).



Şekil 13 - Hasarsız hımış bina örnekleri

3.3. Güçlendirilmiş Binalar

12 Kasım 1999 Düzce depremi sonrasında hafif ve orta hasar göyerek güçlendirilmiş olan binaların, 23 Kasım 2022 Gölyaka depremi sırasında oldukça iyi bir davranış gösterdiği göz-



Şekil 14 - Güçlendirilmiş binaların Gölyaka depremi sonrası durumları

lenmiştir. Güçlendirilmiş olmakla beraber, orijinal beton dayanımının gözle görülür düzeyde düşük olduğu ve betonarme taşıyıcı sistem elemanlarının donatılarında aderansı etkileyecek düzeyde korozyon olduğu görülen binalar da dâhil olmak üzere tespit edilen hasarlar oldukça hafif düzeydedir. Güçlendirilmiş yapılarda en çok dolgu duvar ile taşıyıcı sistem arasında kılcal çatlaklardan daha ötede hasar gözlemlenmemiştir. Bu durum güçlendirmenin etkili olduğunun kanıtıdır.

Şekil 14, güçlendirilmiş yapıların Gölyaka depremi sonrasındaki durumlarından bazı örnekler vermektedir.

4. Genel Değerlendirme ve Sonuç

23.11.2022 Gölyaka-Düzce depremi sonrasında İMO, İMO İstanbul, İMO Ankara ve İMO Sakarya Şubeleri ile İMO Düzce temsilciliğinden yönetici ve Oda üyesi uzmanlardan oluşan teknik heyet, 01.12.2022 tarihinde Düzce'nin Merkez, Gölyaka ve Çilimli İlçelerinde incelemelerde bulunmuştur. Büyüklüğü farklı kuruluşlarca M_w 5.9~6.1 arasında değişen değerlerde tanımlanan depremde kaydedilen en büyük yer ivmesi, yamaç etkisine maruz kaldığı değerlendirilen 8105 no.lu Düzce Merkez İstasyonunda 0.6g değerinde ölçülmüş olup, buna en yakın yüksek ivme değeri 0.46g ile 8102 kodlu istasyonda kaydedilmiştir. Dolayısıyla Gölyaka depremi her koşulda kuvvetli yer hareketleri üretmiş, şiddetli kategoride bir depremdir.

Yerinde yapılan incelemelerle sınırlı olarak aşağıdaki bulgulara ulaşılmıştır:

- Geçmişte yaşanmış ve M_w 5.9-6.1 olan depremlerdeki can kayıplarını incelediğimizde, 12 Mayıs 1971 Burdur depreminde 57, on gün sonra olan 22 Mayıs 1971 Bingöl depreminde 850, 1 Mayıs 2003 Bingöl depreminde ise 150 civarında can kaybı olduğunu görmekteyiz. 2003 Bingöl depremindeki can kaybının yarısı Çeltiksuyu Yatılı Bölge İlköğretim okulunun yatakhanelerinin yıkılması sonucunda olmuştur. 23 Kasım 2020 depreminde kalp krizi sonucu olan 2 can kaybı dışında yıkılmış bina nedeni ile can kaybı yoktur. Aynı büyüklükteki depremlere göre 23 Kasım 2022 depreminde can kaybının az olması olumlu bir gelişmedir.

Beton santrallerinde üretilen dayanımı yüksek betonlara ülkenin her yerinde ulaşılabilir olması, ilk kez 1968 deprem yönetmeliğinde adı geçmesine karşın uygulamada yapılmayan kolon kiriş uç bölgelerinde etriye sıklaştırmasının 17 Ağustos 1999 depremi sonrasında yapılmaya çalışılması, etkinliği konusunda kuşkular olsa bile yapı denetim sisteminin hayata geçirilmesi, nervürlü inşaat demirinin yaygın olarak kullanılması, 1998 ve sonrasında yürürlüğe giren deprem yönetmeliklerinde tasarım kuvvetlerinin daha yüksek olması ve dayanım fazlalığı katsayısı da dikkate alındığı zaman çok daha rijit binalar yapılıyor olması ve böylelikle yatay ötelenme oranlarının kısıtlanması bu olumlu gelişmenin nedenleri arasında sayılabilir. Zaten 12 Kasım 1999 Düzce depremine maruz kalan bölgede genel olarak toplumun deprem afeti farkındalığı oldukça yüksektir. Birçok yapının yıkılarak yenilediği bölgede, az katlı betonarme yapılarda bile yaygın düzeyde perde kullanılmış olduğu gözlenmiştir.

- 1999 Düzce depremi sonrasında hafif ve orta hasar görerek güçlendirilmiş olan binaların, 2022 Gölyaka depremi sonrasında oldukça iyi bir yapısal performans gösterdikleri tespit edilmiştir. Ancak şu da gözlemlenmiştir ki, 1999 depremi sonrasında bölge halkı büyük oranda güçlendirilmiş yapılarda yaşamak istememiş, bu yapıların bir kısmı metruk halde olduğundan bakımsızlık nedeniyle ağır yapı fiziki problemleri ile karşı karşıya kalmıştır. Yapıların güçlendirilmesi durumunda, güvenlik seviyelerinin yükseltilebileceği ve deprem etkileri altında, mevcut deprem yönetmeliklerinin öngördüğü davranışı sergileyebileceği konusunda Düzce halkının gösterdiği güvensizlik ne yazık ki toplumun büyük kesiminde hala yaygındır. Hatta bir kısım inşaat mühendislerinin bile aynı şekilde düşündüğünü söylemek dahi mümkündür.

“Depremle yaşamaya alışmak” sözü çok kullanılan bir slogan haline gelse de bunun hiç de kolay bir şey olmadığı açıktır. İnsanların titreşim algılama ivme eşiği yaklaşık 1 cm/sn^2 iken,

yapılarda kılcal çatlak başlatan ivme yaklaşık 100cm/sn^2 olduğundan hissetme eşiğinin 100 katı bir ivmesi olan salınımı yaşayan insanın ruhsal durumu çok bozulmaktadır. Diğer taraftan betonarme yapılarda taşıyıcı kolon, kiriş ve perde duvarlar ile dolgu duvarlar arasında ya da duvar içinde olan çatlakların, bölme duvar ile çerçeve arasında küçük depremlerde bile olabilecek açılmaların yarattığı algı, insanların yapısına olan güvenini yok edebilmektedir. Yani depremi yaşayanların güçlendirilme sonrasında dahi aynı yapıda tekrar yaşaması psikolojik etkenlerle zor olabilmektedir. Konunun tüm paydaşları toplumsal bilinci ve teşviği arttırmak için çaba göstermelidir. Çünkü, orta hasarlı, az hasarlı veya hasarsız bir binayı yıkıp yeniden yapmak için ekonomik, zamansal ve mülki koşullar uygun değilse binayı güçlendirmek en rasyonel çözümdür.

- İlçe merkezlerinde ve kırsal bölgelerde daha yüksek oranda bulunan yığma, geleneksel yığma ve geleneksel hıms binaların, orijinal hallerinin korunması ve genel olarak bakımlı olması durumunda, sınırlı düzeyde hasar ile Gölyaka depremini atlattığı oldukları, buna karşın taşıyıcı duvarlara müdahale edilerek boşluk oranı sonradan arttırılmış binalarda ise hasarın orta ve ağır seviyelere çıkmış olduğu belirlenmiştir.
- Betonarme yapılarda en yaygın hasar, perdeleri birleştiren bağ kirişlerinde görülmüş olup bu hasarların da sınırlı düzeyde kaldıkları anlaşılmaktadır.
- 1999 Kocaeli ve Düzce depremlerinden sonra toplumsal duyarlılığın bölgede yükselmesiyle, bu tarihten sonra nispeten daha iyi mühendislik hizmeti alan ve tecrübesine uygun şekilde inşa edilmeye çalışılan yapıların şiddetli bir depremi en az hasarla atlatabileceklerinin göstergesi olması bakımından 23 Kasım 2022 Gölyaka-Düzce depremi ulusal literatüre geçecek niteliğe sahiptir.
- 17 Ağustos ve 12 Kasım 1999 depremleri sonrasında ülke genelinde özellikle afet sonrası müdahale sürecinde önemli aşamalar kaydedildiği değerlendirilmektedir. Ancak bu depremde afet sonrası müdahale sürecinin önemli bir bölümü olan hasar tespit çalışmaları ve sonuçları incelendiğinde bazı soru işaretleri oluşmuştur. Şöyle ki:

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı'nın 6 Aralık 2022 tarihinde yaptığı açıklamada, içlerinde inşaat mühendislerinin de olduğu 300 kişilik hasar tespit ekibinin oluşturulduğu anlaşılmaktadır. Bu ifadeden anlaşılmaktadır ki hasar tespit ekiplerinin tamamı inşaat mühendislerinden oluşmamaktadır. Oysaki hasar sınıfını belirleyen, bina taşıyıcı sisteminde hasar olup olmadığı, yeri ve şeklidir. Bu tespiti de ancak bir inşaat mühendisi doğru olarak yapılabilir. Hatta bu tespiti yapacak inşaat mühendisi depremden kaynaklanan hasar türleri ve bunların taşıyıcı sistem taşıma gücüne etkisi konusunda bilgi ve deneyim sahibi olmalıdır. İnşaat mühendislerinin sayı olarak yeterli olmadığı durumlarda, bir inşaat mühendisi ile birlikte mimarlar da konuya dahil edilebilir.

- İnşaat Mühendisleri Odası uzun yıllardır hasar tespit konusunda Türkiye çapında üyelerine eğitim vermektedir. Bu eğitimler sonucunda da belge verilmektedir. İMO, deneyimli üyeleri ile İzmir depreminde olduğu gibi Gölyaka depreminde de hasar tespit çalışmalarına dahil olmak istemiş ancak ihtiyaç olmadığı resmi yetkililer tarafından bildirilmiştir. Oysaki, resmî açıklamaya göre 12 günde 66,172 bina 300 kişilik hasar tespit ekibi ile incelenmiştir. İki kişilik bir ekibin bir günde yaklaşık 36 binayı incelemiş olması gerektiği hesaplanmaktadır. Bir ekibin kesintisiz 8 saat çalıştığı bile kabul edilse, bina başına yaklaşık 13 dakika gibi çok kısa bir sürede yapı incelenmiş ve hasar sınıfı belirlenmiştir.
- ÇŞB resmi internet sayfasından hasar tespit sonuçları incelendiğinde Düzce'nin merkez mahallelerinin toplamında (68 adet) acil yıktırılacak 9 bina, ağır hasarlı 187 bina, orta hasarlı 6 bina, az hasarlı 2720 bina tespit edildiği anlaşılmaktadır. Depremin merkez üssü olan Gölyaka ilçesinin merkez mahallelerinde ise (10 adet) acil yıktırılacak bina ve orta hasarlı bina tespit edilmediği, ağır hasarlı 14 bina, az hasarlı 141 bina tespit edildiği anlaşılmaktadır. Bu rakamlara bakıldığında her iki bölgenin toplamında da çok az sayıda orta hasarlı yapı tespit edilmiş olması dikkat çekicidir. Acil yıktırılacak ya da ağır hasarlı yapıların yanında orta hasarlı ve az ya da hasarsız yapı sayıları arasında bir uyum olmalıdır. Yapıların ya ağır ya da hasarsız az hasarlı olması arasında "geçiş" durumunda olan orta hasarlı yapıların da önemli sayıda olması beklenirken, Düzce'de 187 ağır hasarlı bina varken 6 tane orta hasarlı

bina tespit edilmiş olması, Gölyaka'da hiç orta hasarlı bina tespit edilmemiş olması eşyanın tabiatına aykırı görünmektedir.

Kaynakça

- Demirtaş R (2022). Sosyal medya bilgisi: <https://twitter.com/Paleosismolog/status/1597231124706918401?t=qpo2QourBS0Nmo6QuFqnJA&s=19>
- Duman TY, Awata Y, Yoshioka T, Emre Ö, Doğan A, Özalp S (2003). 1999 İzmit Depremi Yüzey Kırığının Ayrıntılı Haritaları ve Envanter Bilgisi. İçinde: Emre Ö, Awata Y, Duman TY (Ed.) 17 Ağustos 1999 İzmit Depremi Yüzey Kırığı. Maden Tetkik ve Arama Genel Müdürlüğü, Özel Yayın Serisi: 1, 23-28, Ankara. ISBN: 975-6595-53-1
- Özalp S, Kürçer A (2022). 23 Kasım 2022 Gölyaka (Düzce) Depremi (Mw 6,0) Saha Gözlemleri ve Değerlendirme Raporu. MTA Jeoloji Etütleri Dairesi Başkanlığı, Ankara.
- Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği (2018). Çevre ve Şehircilik Bakanlığı, Ankara.
- Deprem Bölgelerinde Yapılacak Binalar Hakkında Yönetmelik (2007).
- AFAD web sitesi: <https://www.afad.gov.tr>
- ÇŞİDB web sitesi: <https://csb.gov.tr>
- KRDAE web sitesi: <http://koeri.boun.edu.tr>
- MTA web sitesi: <https://www.mta.gov.tr>
- EMSC web sitesi: <https://www.emsc-csem.org>
- USGS web sitesi: <https://usgs.gov>

İstihdam ve Özlük Haklarımıza Dair Sorunlar/ Çözüm Önerileri Özet Raporu

27 Aralık 2022

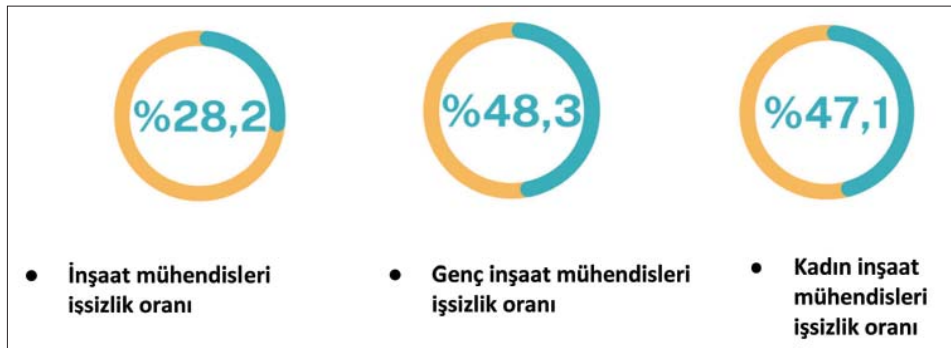
İnşaat Mühendislerinin ve Mesleğimizin Güncel Durumu

Toplumlar için yapı üretimi, can ve mal güvenliği açısından önem gösterilmesi gereken faaliyetlerin başında gelir. İnşaat mühendisliği mesleği de insanların can ve mal güvenliğini ilgilendiren bir üretim alanında, güvenli ve sürdürülebilir yapılaşma açısından önemli ve gerekli bir meslek alanıdır. Dolayısıyla bu üretimin doğru bir şekilde planlanması, gerçekleştirilmesi ve denetlenmesi açısından inşaat mühendisleri hayati bir rol oynar. Böylesi önemli bir rolü olan **inşaat mühendisleri bugün ülke tarihinin en yüksek işsizlik seviyeleriyle karşı karşıyadır**. İnşaat mühendisleri yalnızca işsizlikle değil, gasp edilen özlük hakları ve mesleki itibarını zedeleyen uygulamalarla da boğuşmaktadırlar.

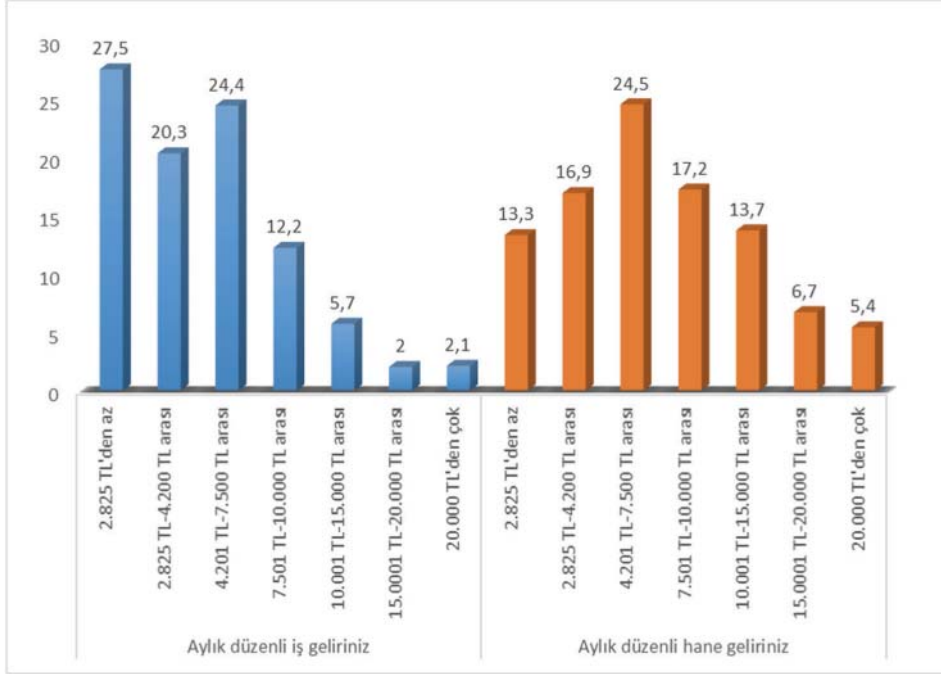
Odamızın 2021 yılında hazırladığı *Türkiye’de İnşaat Mühendisleri Gerçeği İş, İstihdam ve İşsizlik Raporu*’nda tespit edildiği üzere her on inşaat mühendisinden üçü işsizdir (%28,2). Bu oran kadın mühendisler ve genç mühendisler arasında çok daha vahim boyutlardadır. 35 yaş altındaki inşaat mühendislerinin yarısı ile yaş farkı gözetmeksizin kadın inşaat mühendislerinin yarısı işsizdir.

Çalışan inşaat mühendislerinin %28’i ortalama aylık gelirinin asgari ücretin altında olduğunu ifade etmektedir. Bunun nedeni büyük ölçüde tam zamanlı olmayan veya kısa süreli işlerde çalışmaları, iki ayrı işteki çalışma dönemleri arasına uzun işsizlik sürelerinin girmesidir. Bu durumun yarattığı baskı sürekli ve düzenli çalışan mühendislerinin de reel gelirlerinde düşüşe ve çalışma koşullarında kötüleşmelere yol açmaktadır. İnşaat mühendislerinin %58,9’u yaşamsal faaliyetlerini sürdürmek için borçlanırken, %51,7’si kredi borcu olduğunu bildirmektedir. Son dönemlerde ivme kazanan kamu iktisadi teşekküllerinin özelleştirilmesi kamu hizmetlerinin sağlanmasında taşeronlaştırma politikaları sonucu kamuda mühendis istihdamı neredeyse tamamen ortadan kaldırılmıştır. **Bugün çalışan beş mühendisten yalnızca biri kamu personelidir.**

Yukarıda da ifade ettiğimiz gibi inşaat mühendislerinin %28,2’si işsizdir. İşsizliğin bu kadar yüksek olduğu bir dönemde ülkemizin nicelik ve nitelik olarak inşaat mühendislerine ve in-

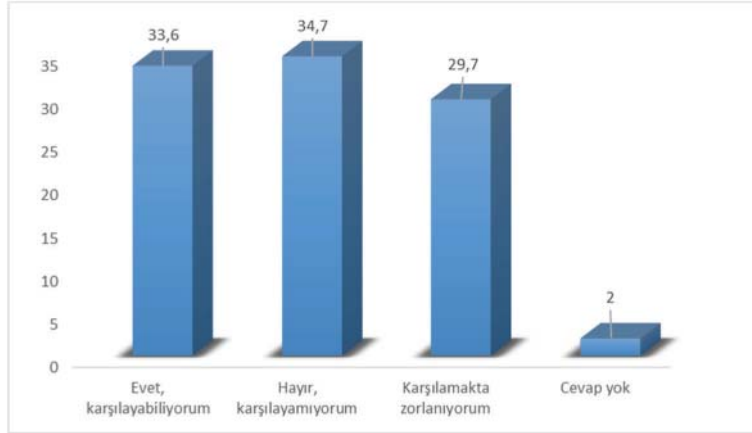


Şekil 1 - İnşaat Mühendislerinin Mevcut Çalışma Durumu



*Katılımcıların yüzde 5,9'u aylık düzenli meslek gelirlerine, yüzde 2,3'ü ise aylık düzenli hane gelirlerine ilişkin soruyu yanıtsız bırakmışlardır.

Şekil 2 - İnşaat Mühendislerinin Aylık Düzenli Meslek ve Hane Gelirleri



Şekil 3 - İnşaat Mühendislerinin Ailelerinin İhtiyaçlarını Karşılabilme Durumu



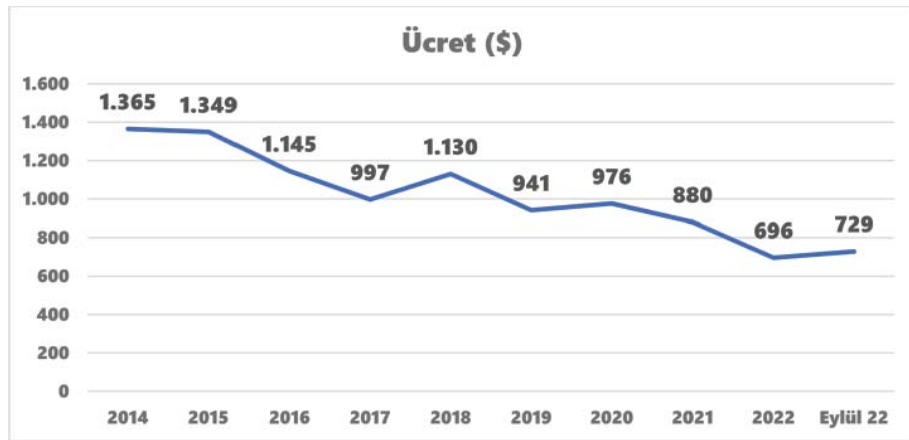
Şekil 4 - İnşaat Mühendislerinin Borçlanma Durumu



Şekil 5 - İnşaat Mühendislerinin Mevcut İşyerlerinin Statüsü

şaat mühendisliğine ihtiyacı hiç de az değildir. **Özelde konut ve genelde inşaat sektörünün popülizmin aracı haline getirilmesi, yapıların tasarım, üretim ve denetim süreçleri üzerinde yaratılan süre ve düşük maliyet baskısı maalesef meslek alanımızı denetimsizleştirmiş, bu da inşaat sektöründeki yapım ve hizmet işlerinde niteliğin genel olarak düşmesine yol açmıştır.** Politik tercihler meslek alanımızda kamusal denetimin yeterli düzeyde güçlenmesini ve yaygınlaşmasını engellemekte, mühendislerin üretim ve denetim süreçlerinin dışına itilmesine göz yummaktadır.

12 Eylül Darbesiyle başlayan süreçte, özellikle son 20 yıl içinde uygulanan “devletin küçültülmesi” politikaları doğrultusunda kamu kurum ve kuruluşlarının birçok faaliyeti özel sektöre devredilmiş, kamu hizmeti niteliğindeki bu faaliyetler kârlılık hesabına göre işleyen piyasa mekanizmasının insafına terk edilmiştir. Kamu yararının ikinci plana itilerek can ve mal güvenliğinin tehlikeye atılması, kamu hizmetlerinde niteliksizleşme, denetimsizlik gibi sonuçlar ortaya çıkarmaktadır. Bu dönüşüm aynı zamanda kamu istihdamının azalmasına, güvencesizliğe ve ekonomik hak kayıplarına yol açmıştır.

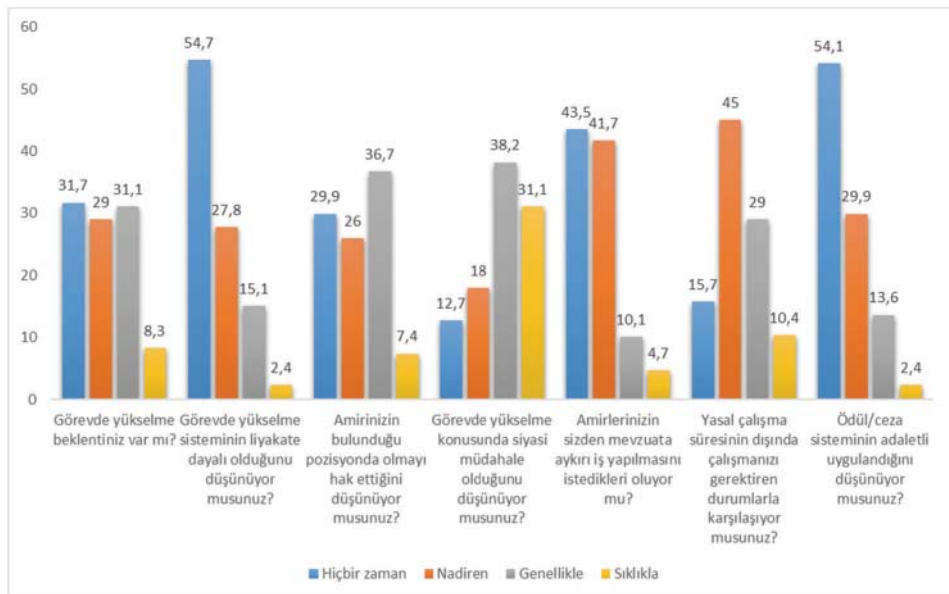


*Her yılın 15 Ocak tarihi itibarıyla 8. derece, 1. kademe, bekâr mühendis maaşı esas alınmıştır.

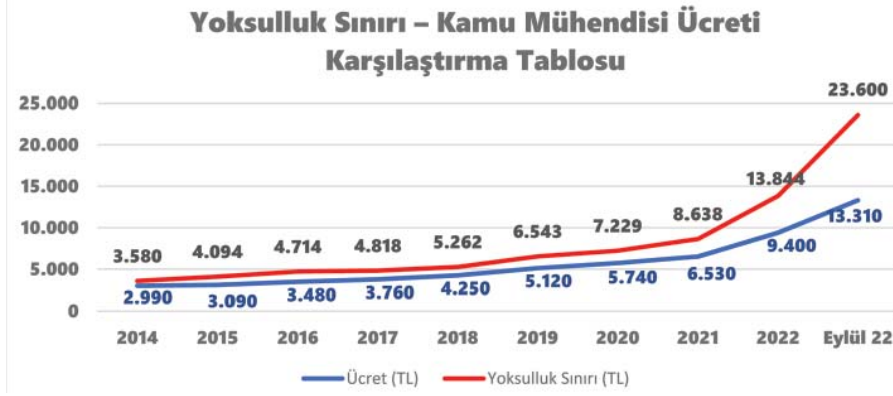
*Her yılın 15 Ocak tarihi itibarıyla Merkez Bankası Dolar Kurları esas alınmıştır.

*Dolar'ın son on yıldaki değer kaybı hesaplama dahil edilmemiştir.

Şekil 6 - Kamuda Çalışan Mühendislerin Dolar Bazında Ücretleri



Şekil 7 - İnşaat Mühendislerine Göre Kamuda Liyakat ve Görevde Yükselme



*Her yılın 15 Ocak tarihi itibarıyla 8. derece, 1. kademe, bekâr mühendis maaşı esas alınmıştır.

*Her yılın Ocak ayı TÜRK-İŞ yoksulluk sınırı değerleri esas alınmıştır.

Şekil 8 - Yoksulluk Sınırı – Kamu Mühendisi Ücreti Karşılaştırma Tablosu

Ülkemizde uygulanan neoliberal politikalar sonucunda kamu yatırımlarında plansızlık hâkim olmuştur. Politik veya popülist kaygılar sonucu anlık kararlarla yeni çılgın projeler ortaya çıkmakta mevcut planlar, kanunlar, yönetmelikler bu tekil projelerin ihtiyaçlarına göre eğilip bükülmektedir. Bunun sonucu olarak her türlü yapının planlama aşamasından başlayarak projelendirme, üretim ve denetim süreçlerinde etkin olması gereken mühendislik hizmetlerinde ciddi açıklar bulunmaktadır.

Başta yatırımcı kuruluşlar olmak üzere; Köy Hizmetleri, İller Bankası, Bayındırlık Bakanlığı, Karayolları Genel Müdürlüğü, DSİ Genel Müdürlüğü gibi kamu kurumları ya tasfiye edilmiş ya da ilgi ve yetki alanları daraltılmıştır. Özelleştirme süreci, kamunun yatırım ve üretim sürecinden elini çekmesi mesleğimizi, mesleki alanlarımızı da yakından etkilemiş ve olumsuz sonuçların doğmasına yol açmıştır. Bunun mesleğimizin uygulama alanlarını daralttığı açıktır. Özelleştirme; işsizlik, güvencesizlik, sağlıksız çalışma koşulları, düşük ücretler, genç meslektaşlarımızın maruz kaldığı emek sömürsü, çalışma saatlerindeki keyfilik, fazla çalışma ücreti ödenmemesi, sendikasızlık gibi olumsuz sonuçları da görmektedir.

Yapı Güvenliği İçin İnşaat Mühendisliği İstihdamının Sağlanması ve Çözüm Önerilerimiz

Biliyoruz ki yürürlükteki yetersiz olan mevzuatın ciddiyetle uygulanması halinde dahi çok sayıda inşaat mühendisi istihdam edilecek, yapı güvenliği konusunda zaten yapılması gerekenlerin bir kısmı kendiliğinden hayata geçirilmiş olacaktır. İnşaat mühendisleri arasındaki bu yüksek işsizlik oranına rağmen belli tip ve büyüklükteki projelerin neredeyse mühendisiz sürdürülmesi deprem tehlikesi altındaki ülkemizde yurttaşlarımızın can ve mal güvenliğini tehdit eden başlıca sebepler arasında yer almaktadır.

- Geçen yıl boyunca hazırladığımız raporlarla yetkilileri uyardığımız ve kamuoyunu bilgilendirdiğimiz **“Her Şantiyeye Bir Şef”** kampanyamızdaki istek ve öneriler dikkate alınmamıştır. Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından 18.11.2022 tarihli Resmî Gazete’de yayımlanan “Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik” mühendislerin ve mühendisliğin beklentilerini karşılamaktan uzaktır. Daha önceki çalışmalarımızda da pek çok kez ifade ettiğimiz gibi 1500 m² üzerindeki her şantiyede şantiye şefliğinin tam zamanlı bir iş olarak yürütülmesi sağlanmalıdır. Bir şantiye şefinin, belirtilen sınırın üzerine çıkan çalışma alanlarında birden fazla şantiyenin kâğıt üzerinde şantiye şefi olarak görev almasına izin verilmemelidir.
- Özel sektörde çalışan mühendislerinin işyerlerinde fiilen yaptıkları iş ile SGK kayıtlarında yer alan meslek kodları Sosyal Güvenlik Kurumu ve ilgili kamu kuruluşları tarafından kar-

şılaştırılmalı, meslektaşlarımızın yaptıkları işe uygun meslek kodlarında ve en az TMMOB tarafından belirlenen asgari mühendis maaşı ile çalışmalarını sağlanmalıdır. Mühendislik asgari ücretinin uygulanması ve denetlenmesi SGK ile TMMOB arasında daha önce denendiğinde önemli ölçüde başarılı olmuştur. Bu iş birliği yenilenerek ve geliştirilerek tekrar gündeme alınmalıdır.

- Yapı denetim hizmetleri kamu görevi sayılmalı, bu hizmetleri yerine getiren meslektaşlarımızı gerçekleştirdikleri işin niteliği sebebiyle bu güvence ile koruma altına alınmalıdır. Toplam inşaat bütçesi içindeki payı giderek daraltılan yapı denetim sistemi pek çok iyileştirme denemesine rağmen hâlâ beklenen niteliği sağlamaktan uzaktır. Bu konuda faaliyet yürüten firmalar aktif faaliyetlerini fiilen sürdürmekte zorlanmaktadır. Bu da denetim sürecindeki görevlerinin gereğini yapmalarını zorlaştırmaktadır.
- Büyük ölçekli ve sınırlı sayıdaki projede çalışanlar dışındaki meslektaşlarımız fazla mesai ve düşük ücret kısıncında varlık yokluk savaşı vermektedir. Tüm iş yerlerindeki çalışma koşulları ve süreleri mevcut durumda da denetim görev ve yetkisine sahip olan **Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı** tarafından aktif ve sürekli olarak denetlenmelidir. İş Kanunu ve ilgili mevzuatın fazla çalışma için belirlediği süre sınırına uyulması ve fazla mesai haklarından meslektaşlarımızın da yararlanması sağlanmalıdır. Bununla birlikte işçi sağlığı ve iş güvenliği önlemleri azami hassasiyetle yerine getirilmeli, çalışma alanları meslektaşlarımız da dahil olmak üzere tüm çalışanlar için güvenli ve sağlıklı hale getirilmelidir.
- Ülkemizde son derece sorunlu ve denetimsiz olan müteahhitlik alanının teknik olarak güçlendirilmesi ve güvenli yapı üretimi amacıyla Yapı Müteahhitlerinin Sınıflandırılması ve Kayıtlarının Tutulması Hakkında Yönetmelikte teknik kadro istihdamı artırılmalıdır.
- Kamuda çalışan meslektaşlarımıza aynı anda birden fazla işin kontrollüğünün verilmesi denetimde yetersizliğe neden olmakta, hizmetin kalitesini düşürmektedir. Mühendislik hizmetlerinin tam ve sağlıklı bir şekilde verilmesi için kadro açıkları ve yetersizlikleri ortadayken bu alanda işsizlik oranları ülke ortalamasının üstündedir. Özellikle son yıllarda kamu yatırımlarındaki denetim hizmetlerinin müşavirlik firmaları üzerinden yürütülmesi kamudaki mühendis istihdamının yetersiz olduğunun kanıtıdır. Bu çelişkili durumun ortadan kaldırılabilmesi için öncelikle planlı ve kamucu bir kalkınma modeli benimsenmelidir. Kamunun ülke yatırımlarında öncülük görevini tekrar üstlenmesi, buna bağlı olarak kamu yatırımcısı kuruluşların güçlendirilmesi son derece önemli ve vazgeçilmezdir. Kamu kurumlarında mühendislik hizmetlerinin sağlıklı sürdürülebilmesi için eksik kadrolar tamamlanmalı, yeni kadrolar tanımlanmalıdır.
- Depremler başta olmak üzere doğa olayları sonucu ortaya çıkan zararları en aza indirmenin ya da yok etmenin tek yolu güvenli yapılar inşa etmektir. Bu bütünlüklü sürecin bir ayağı merkezi yönetimse diğer ayağı da yerel yönetimlerdir. Belediyelerin görev ve sorumluluk kapsamında altyapı hizmetleri, sosyal donatıların ruhsatlandırılması ve denetlenmesi gibi faaliyetleri yer almaktadır. Yapı üretim sürecinin sac ayaklarından biri olan ilçe belediyelerinde yeterli sayıda ve nitelikte inşaat mühendisi bulunmaması uygulamada büyük bir eksiklik olarak karşımıza çıkmakta ve bu husus güvenli yapı üretimini olumsuz yönde etkilemektedir. Ülkemizde yapı stokunun durumu belirsizliğini korumaktadır. Olası bir depremde yapı stokunun nasıl yanıt vereceği bilinmemektedir. Oysa belediyeler tarafından yapı stoku taranarak depreme hazırlık konusunda önemli bir adım atılabilir. Bu önemli görevin ifası için de ilave inşaat mühendisi istihdamı gereklidir.
- Kamuda çalışan mühendis, mimar ve şehir plancısı meslektaşlarımız ekonomik ve sosyal haklar açısından oldukça ciddi kayıplar yaşamıştır. Son dönemde sağlık alanında tabiplere, hukuk alanında hâkim-savcılara ve polisler gibi diğer meslek gruplarına yapılan ekonomik iyileştirmeleri kapsayan düzenlemeler ile birlikte bu meslek çalışanları ile mühendis, mimar ve şehir plancıları arasındaki ekonomik fark açılmıştır. Benzer iyileştirmelerin kamu hizmetlerinin yerine getirilmesinde özel bir önemi bulunan meslektaşlarımıza da yapılması zorunluluk haline gelmiştir.

- Kamuda çalışan meslektaşlarımız sorumlulukları dahilinde mali yükümlülüklerle karşı karşıya kalmakta, hatta bazı durumlarda rücu davalarıyla muhatap olmaktadır. Kamu çalışanı meslektaşlarımıza sorumluluklarının karşılığı olan risk ve sorumluluk tazminatı ödemesi yapılmalıdır.
- Kamu yatırımlarında genç mühendis istihdamı zorunlu hale getirilmeli, işin nitelik ve hacmine uygun sayıda genç inşaat mühendisi istihdamı ihale şartları içerisinde yer almaktadır. Söz konusu işler kapsamında genç meslektaşlarımızın mevzuata ve ihale şartlarına uygun şekilde fiili olarak çalışıp çalışmadığı ilgili idare tarafından sürekli olarak denetlenmeli, istihdam şartının ihlali ciddi yaptırımlara bağlanmalıdır.
- Kamuda taşeronlaşmaya son verilmelidir. Kamu kurum ve kuruluşları, ihtiyaç duydukları mühendislik hizmetlerini taşeron firmalardan değil, halihazırda çoğunluğu boş olan mühendis kadrolarına yapılacak adil ve şeffaf inşaat mühendisi atamaları ile oluşturulacak özkaynaklarından temin etmelidir.
- Kamu kurumlarına yapılacak atamalarda, adı "torpil" ile özdeşleşen "mülakat" uygulamasından vazgeçilmeli, atamalar yalnızca KPSS puanı ile adil şekilde gerçekleştirilmelidir. Liyakat kriterleri objektif, personel alım süreçleri şeffaf ve denetime açık olmalıdır.
- Genç mühendislerin kamuda istihdamı, atama ve güvenceli kadro konularında ihtiyaca uygun alım talebi yaratılmalı ve buna uygun bütçe ayrılmalıdır.
- Kamuda çalışan mühendislerin üzerindeki siyasi baskı ve sürgün tehdidi son bulmalı, güvencesiz kamu istihdamı modelleri ortadan kaldırılmalıdır. Kamu çalışanı meslektaşlarımızın zaman içinde aşınan ücretleri ve özlük hakları iyileştirilmeli, kamuda yetersiz personel istihdamı nedeniyle artan iş yükü, yapılacak personel alımlarıyla uygun sınırlar içine çekilmelidir.
- Kamu görevlisi meslektaşlarımızın çalışma dönemlerinde ücretlerini oluşturan kalemlerden biri olan **ek ödeme** oranları **%180** ile **%200** seviyesine yükseltilmeli ve emekliliklerine yansıtılmalıdır.
- Ücretli kesimlerin omzuna yıkılan vergi yükü hafifletilmeli, ülkenin bütçe gelirleri ağırlıklı olarak kârların ve servetlerin vergilendirilmesine dayanmalıdır. Kamuda çalışan meslektaşlarımızın ücretlerinde meydana gelen gelir vergisi dilimine bağlı mağduriyet giderilmelidir.
- Kamuda çalışan meslektaşlarımızın **ek gösterge** oranları yeniden düzenlenmelidir. Çarpan grubu değişen diğer meslek grupları gibi meslektaşlarımızın da emeklilikte hak ettikleri ücretleri alabilmeleri için çarpan grubunu bir üste çıkaracak yeni ek gösterge rakamları, 1. derecenin 4. kademesindeki mühendisler için 6400 olarak belirlenmelidir.
- Teknik Hizmetler Sınıfı kapsamında Özel Hizmet Tazminatları belirlenen tavan oranı %160'tan %215-%260'a yükseltilmeli ve bu oran emekli aylık ücretlerine yansıtılmalıdır.

Kendi dallarında lisansüstü eğitimlerine devam etmiş mühendis arkadaşlarımız dahi iş arama süreçlerinde veya çalışma hayatlarında hayal kırıklığına uğradıkları için ülkeyi terk etmek istemekte, nitelikli emek sahibi veya eğitilmiş olmayı gerektirmeyen yurtdışı işlere başvurmaktadır. Artık istisna olmaktan çıkarak genellik kazanmış bu durumda iyi planlanmamış eğitim politikaları sonucu kamu kaynakları israf edilirken aynı zamanda yetişmiş işgücünün gelişmiş ülkelere ucuz yollu transferi anlamına gelmektedir.

Yüksek işsizlikle mücadele etmekten kaçındığımız her gün sosyal güvenlik sisteminin sürekliliğinin sağlanmasındaki ciddi sorunlar büyümekte, mevcut ve muhtemel emeklilerin yaşam koşulları güçleşmektedir. Bu nedenle de taleplerimiz geleceğimizdir, aynı zamanda ülkemizin de geleceğidir diyoruz.

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Özellik Arz Eden Binaların Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Hizmetlerine Dair Yönetmelik Taslağı Hakkında İMO Görüşü

2 Ocak 2023

ÇŞİDB Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü tarafından hazırlanan “Özellik Arz Eden Binaların Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Hizmetlerine Dair Yönetmelik” taslağına ilişkin görüşlerimiz aşağıda, maddeler halinde belirtilmiştir.

1. Yetki Sorunu:

Bakanlığın hazırlamış olduğu Özellik Arz Eden Binaların Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Hizmetlerine Dair Yönetmelik taslağının 1. (Amaç ve Kapsam) Maddesinde “*Bu Yönetmeliğin amacı; ileri tasarım yöntemleri ve teknolojileri gerektiren, özellik arz eden binaların tasarım gözetimi ve kontrolü hizmetleri ile bu hizmeti yerine getireceklerin eğitim koşulları, mesleki yeterlilik ve deneyim konuları ve bunların belgelendirilmesi ve hizmetin yürütülmesine dair usul ve esasları belirlemektir*” denilmektedir. 2. (Dayanak) Maddesinde ise “*...1 sayılı Cumhurbaşkanlığı Teşkilatı Hakkında Cumhurbaşkanlığı Kararnamesinin 107’nci maddesinin birinci fıkrası ile 3194 sayılı İmar Kanununun 28’inci maddesinin ikinci fıkrasına dayanılarak hazırlanmıştır*” denilmektedir.

Oysa, mühendislik mesleğinin niteliği, mühendislik eğitimi sonucu alınacak unvanlar, bu unvanların kimler tarafından kullanılacağı, mesleğe kabul ve ifa koşulları, ayrıca meslek alanında lisans eğitimi sonrasında yüksek lisans, doktora, doçentlik, profesörlük aşamalarıyla ilgili düzenlemeler 3458, 2547 ve 6235 sayılı Yasalarla düzenlenmiştir.

Yönetmeliğe “dayanak” olarak gösterilen 10/7/2018 tarihli ve 1 sayılı Cumhurbaşkanlığı kararnamesinin 107. Maddesinin 1. fıkrası ile 29.6.2011 günlü, 644 sayılı Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararnamenin 12. Maddesinin (Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğünün görevleri) (a) bendi ile aynıdır. Bu kararnameye karşı Anayasa Mahkemesinde görülen dava sonucu mahkemenin 2011/100 Esas ve 2012/191 No’lu kararında; “*... Bakanlığa, kendi görev alanıyla ilgili mesleki hizmetlerin norm ve standartlarını hazırlama, geliştirme, uygulanmasını sağlama ve meslek mensuplarının kayıtlarını tutma görevi verilmiştir. KHK’nin 2. maddesi bir bütün olarak dikkate alındığında, Bakanlığın görev alanının esas itibarıyla yerleşme, çevre ve yapılaşma hizmetlerinden oluştuğu anlaşılmaktadır. Sözü edilen hizmetler, 3458 sayılı Mühendislik ve Mimarlık Hakkında Kanun hükümleri uyarınca kurulan ve kamu kurumu niteliğinde meslek kuruluşu olan Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliğine bağlı meslek odalarına üye olarak faaliyet gösteren mimar ve mühendislerce yerine getirilen mimarlık ve mühendislik hizmetleridir. Bakanlığa verilen mesleki hizmetlerin norm ve standartlarını hazırlama görevi, mimar ve mühendislerin mesleki faaliyetlerini icra ederken uyacağı kuralların belirlenmesini değil, bu meslek mensuplarının sunulan hizmetin niteliklerinin ve standartlarının saptanmasını öngörmektedir...*”

“...Öte yandan mimarlık mühendislik faaliyetinde bulunan gerçek ve tüzel kişilerin kayıt-

larının Bakanlık tarafından tutulmasının öngörülmesi, istatistiksel bilgi sağlama amaçlı olup meslek mensubu üzerinde icrai bir etkisi bulunmamaktadır... denmektedir.

Yukarıda alıntılanan Anayasa Mahkemesi kararı ile Anayasanın 135. maddesi ve bir bütün olarak 6235 Sayılı Yasa birlikte değerlendirildiğinde; bir mühendislik hizmet alanında hizmeti yürüteceklerine eğitim koşulları, mesleki yeterlilik ve deneyim konuları ve bunların belgelendirilmesine ilişkin usul ve esasların Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından belirlenmesi, Anayasanın 135. maddesi başta olmak üzere Anayasaya ve Anayasa Mahkemesi kararlarına aykırıdır. Mühendislik ve mimarlık meslek alanına ilişkin eğitim koşulları, mesleki yeterlilik ve deneyim konuları ve bunların belgelendirilmesi ile ilgili hususların TMMOB'nin ve bağlı Odalarının ana görevleri ve yetkileri kapsamında olduğu pek çok yargı kararında da ortaya konmuştur. Bu husus Danıştay 8. Dairesinin E: 2008/11038 K: 2011/1400 sayılı ve 08.03.2011 tarihli kararında ve daha pek çok kararında **"... Bu kapsamda İnşaat Mühendisleri Odasının serbest çalışan inşaat mühendislerinin etkinliklerini denetlemek ve serbest inşaat mühendisliği hizmetinin esaslarını, mesleki deneyim, kapasite ve yeterlilik açısından değerlendirmekle görevli olduğu açıktır"** şeklinde vurgulanmıştır.

Dolayısıyla Yönetmeliğe dayanak olarak gösterilen 3194 sayılı İmar Kanununun 28. Maddesinde Bakanlığa verilen yönetmelik çıkarma yetkisi "yeterli uzmanlığa haiz" mühendislerin tespitini içermemektedir. Yani Bakanlık, özellik arz eden binaların proje norm ve standartlarını tespit etme, proje yapılırken hangi kriterlere uyulacağını belirleme, nasıl bir denetim prosedürünün uygulanacağını kuralını koyma yetkisine sahipken, o projeyi yapan veya denetleyen mühendisin "yeterli uzmanlığını" yani yetkinliğini belirleme ve belgelendirme yetkisine sahip değildir. Bu görev 6235 sayılı TMMOB Kanunu gereği meslek kuruluşlarına aittir.

2. Yetkinlik/Yeterlilik Sorunu:

Yalnızca özellik arz eden binaların değil, tüm tasarım faaliyetlerinin bağımsız bir denetim mekanizması tarafından denetlenmesi, hatta eş zamanlı olarak müellifin tasarımı esas alınarak tekrar analiz edilmesi tüm gelişmiş ülkelerde yaygın bir uygulamadır. Gelişmiş ülkelerde aynı zamanda, özellik arz eden binaların tasarımını üstlenen meslek mensuplarının, mesleki yeterliliği, deneyimi, kişiliği, etik anlayışı ile belli bir mesleki olgunluk düzeyine eriştiğini, girdiği sınavda gösterdiği başarı ile kanıtlamış olması gereklidir. Bu başarıyı gösteren meslek mensupları farklı ülkelerde farklı isimler ile (Professional Engineer (P.E.), Chartered Engineer (CEng.)) anılmaktadır. Benzer bir sistemin ülkemizde de oluşturulması için İnşaat Mühendisleri Odası çatısı altında uzun yıllardır meslek mensuplarının belgelendirilmesi ve yetkilendirilmesi için çalışmalar yapılmıştır.

Son 20 yıllık dönem içerisinde Yetkin Mühendislik, devletin de gündemine girerek, 5 yıllık kalkınma planlarına konulmuş, Deprem Şurasında hayata geçirilmesi konusunda kararlar alınmış, TÜBİTAK raporlarına geçmiş, Deprem Master planlarına girmiş, Strateji ve Eylem Planlarında ifade edilmiş, TBMM Araştırma Raporlarında yer almış olmasına rağmen yasal mevzuat haline dönüşmemiştir.

Bu süreçlerdeki çabanın amacı şudur. %96'sı çeşitli derecelerde deprem bölgesinde bulunan ülkemizde; nüfusumuzun %98'i değişik derecelerde deprem tehlikesi altında yaşarken ve 20. yüzyıl boyunca 80'i aşkın hasar verici depremde 100.000 insanımızı kaybetmişken, can kayıplarının ve hasarların azaltılması için alınacak önlemlerin başında, imar ve inşaat faaliyetlerinde yetkin elemanların görev almasını sağlamak olması gerekir. Yeni mezun bir meslek mensubunun sınırsız yetkilere sahip olması son derece tehlikelidir. Diplomanın belgediği eğitim her koşulda çok önemli ve gerekli ise de, bir işi gerektiği gibi yapabilmenin ölçütü olarak yalnız başına yeterli değildir. Oysaki günümüzde özellik arz eden yapıların yeni mezun bir mühendis tarafından tasarlanmasını engelleyecek hiçbir yaptırım yoktur.

Özellik arz eden binalar Yetkin Mühendisler tarafından tasarlanmalı, yine yetkinliği belgelenmiş mühendisler tarafından da tüm tasarım süreci boyunca kontrol edilmelidir. Taşıyıcı sistemi doğru kurgulanmamış bir binanın tasarım gözetimi anlamlı değildir.

Tasarım Gözetimi uygulamasından önce Yetkin Mühendislik sisteminin hukuki zeminin oluşturulması ve belgelendirmenin, İnşaat Mühendislerinin en detaylı şekliyle sicilini tutan kurum olan İMO'nun çatısı altında oluşturulacak ve diğer paydaşların da dahil olabileceği bir yapılaşma tarafından hayata geçirilmesi en elzem konudur. Tasarım Gözetmenleri de Yetkin Mühendisler içerisinde, ilgili konuda deneyimleri meslek kuruluşu tarafından belgelenen meslek mensupları tarafından oluşturulmalıdır.

3. Sistem Sorunu:

Bakanlık (Mesleki Hizmetler Genel Müdürlüğü) tarafından hazırlanan yönetmelik taslağı, daha önce yürürlükte bulunan "Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği Kapsamında Yapılacak Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Hizmetlerine Dair Tebliğ"deki gibi mesleki yeterliliği puanlandırma esasına göre saptamaktadır. Oysa özellik arzeden binaların tasarımı ve kontrolü işi tam anlamıyla yetkinlik gerektiren bir meslek uygulamasıdır. Puanlandırma sistemi mesleki yetkinliği/yeterliliği ölçmekten ziyade meslek mensuplarının genel hatlarıyla tasnifini sağlayabilir. Mesleki yetkinliği ölçme ve değerlendirme yöntemleri ise daha farklıdır.

Yetkin Mühendis bilgi, deneyim ve etik olmak üzere üç temel kritere sahip olmalıdır. Yetkin Mühendisin belgelendirilmesi ise bu üç kriterin ölçülmesi/değerlendirilmesi sonucu olmak durumundadır. Bilgi ve deneyim için belli bir meslek yaşına sahip kişilerin çeşitli seviyelerdeki sınavlarda başarılı olması, hazırlayacağı raporlar ile deneyimini ortaya koyması ve meslek yaşamındaki sicilinin sorunsuz olması gerekmektedir. Bunun yanı sıra ölçme ve değerlendirmeden sorumlu kurulların mesleki ve bilimsel saygınlığından şüphe edilmemesi gerekmektedir.

Sonuç olarak mesleki yetkinlik/yeterlik tespit ve belgelendirme sistemi yukarıda izah edilen bir çerçeveye sahip olmalıdır. Bunu yapabilecek kurum ise tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde 6235 sayılı kanun ile görevlendirilmiş ve yetkilendirilmiş meslek kuruluşlarıdır. İnşaat Mühendisliği meslek uygulaması ve İnşaat Mühendislerinin yetkinlik/yeterlik belgelendirilmesi İnşaat Mühendisleri Odasının dışında gerçekleşmesi hukuken mümkün olamayacağı gibi eşyanın tabiatına da aykırıdır.

Ekte İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanmış olan ve bu sistemin nasıl kurulabileceğine dair örnek teşkil eden "Referans Belgesi Yönetmeliği" sunulmaktadır.

4. Taslağa İlişkin Sorunlar:

"Özellik Arz Eden Binaların Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Hizmetlerine Dair Yönetmelik" taslağının "Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği Kapsamında Yapılacak Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Hizmetlerine Dair Tebliğ"den daha ileri bir noktada olduğu söylenemez.

- Tebliğde yer alan ve bu sistemin yürütücü pozisyonunda yer alan 5 kişilik "mühendislik komisyonu" yönetmelikte "teknik komisyon" olarak isimlendirilmekte ve sayısı 3'e düşürülmektedir. Komisyonunda görev alacak kişiler Tebliğde daha detaylı tarif edilirken, yönetmelik taslağında esnetilmiştir. Bu durum idarenin uygulamaya doğrudan müdahale etme imkanını kolaylaştırabilecektir. Bu durum belgelendirmeye olan güveni ve inancı etkileyecektir.
- Puanlandırma sistemi, bu taslakta da, akademik unvan sahibi olanların önünü daha çok açmakta profesyonel mühendislerin önünü ise tıkamaktadır. Oysa mühendislik mesleğinin icrası bilimsel bilgi ile sınırlı değildir. Bilimsel bilgi ve çalışmalar mühendisliğin temelini teşkil eder ancak Mühendislik/Mühendislik teknikleri uygulama ve deneyim ile gelişir. Dolayısıyla yetkin/yeterli mühendisi akademik unvanla tarif etmeye çalışmak son derece hatalı bir tutumdur.
- Yönetmelik taslağında bir kişinin en az kaç puan alarak Tasarım Gözetmeni olabileceğine dair herhangi bir kriter bulunmamaktadır. Buna karşın Geçici Madde 1'de belirtilen "...yeterli sayıda tasarım gözetmeni bulunmaması hâlinde..." geçici tasarım gözetmenliği

hizmeti için 42 puan tarif edilmiş durumdadır. Geçici belge için 42 puan belirleniyorsa normal Tasarım Gözetmeni için daha yüksek bir oranın düşünüldüğü varsayılmaktadır. Hal böyle olunca “Geçici” veya “İşe mahsus” olarak verilen belgelerin daha düşük “yetkinliğe” sahip kişiler tarafından verilebileceği ortaya çıkmaktadır ki, bu da sistemin daha başından işlemeyeceğinin itirafı niteliğindedir. Çünkü Geçici Madde için herhangi bir tarih belirtilmemiştir. Bu da “Geçici” adı altında kalıcı bir alternatif uygulama olacaktır. Çünkü 2019 tarinden bu yana uygulanmakta olan Tebliğ çerçevesinde verilen Tasarım Gözetmenliği son derece sınırlı kalmış durumdadır. Bakanlık “Geçici Madde” adı altında kendi kurallarını delme fırsatı aramaktadır.

- Yine Geçici Maddenin (b) bendinde “...yeterli sayıda tasarım gözetmeni bulunmaması hâlinde...” “Belirli uzmanlık alanları için Ek-1’de tarif edildiği şekilde ilgili alanda yüksek lisans/doktora yapmış/yönetmiş veya ders veriyor olması ve halen bir yükseköğretim kurumunda öğretim üyesi/görevlisi olması, yeterlidir” denmektedir. Bu durum, Bakanlığın yetkinliği akademik unvan ile eşdeğer tuttuğuna tipik bir örnek teşkil etmektedir. Akademik personelin doğrudan mühendislik hizmeti veriyor durumuna sokulması hem hukuken hem de pratik olarak doğru değildir. Bilgi birikimi ve deneyimi yüksek meslektaşlarımızın varlığı ülkemizde göz ardı edilemeyecek kadar çok olmasına rağmen, özel danışmanlıklar hariç, akademik personelin piyasa ilişkilerinin içine daha çok sokuluyor olması bilimin ve eğitimin gelişmesine de engel teşkil edecektir.
- Yine bu yönetmelik taslağında dikkat çeken unsurlardan birisi de, İnşaat Mühendisliği mesleğini hangi ad veya nam altında (tasarım gözetmeni vb.) uyguluyor olursa olsunlar, meslek icrasında bulunan kişilerin kendi meslek kuruluşları ile bağlarının koparılması veya yok sayılmasıdır.

“Özellik Arz Eden Binaların Tasarım Gözetimi ve Kontrolü Hizmetlerine Dair Yönetmelik” taslağına ilişkin yukarıdaki 4 ana madde dahilinde yaptığımız genel değerlendirmelerin yanı sıra işleyiş esnasında sorun çıkarabilecek pek çok detay eksikliği veya tali sorunlar bulunmaktadır. Esasa ilişkin bunca soruna karşılık, detaylarla ilgili görüş ve değerlendirmelerimizi saklı tutmak kaydıyla önerilerimizi aşağıda sıralıyoruz.

1. ÇŞİDB hazırlamış olduğu taslağı bütünüyle değiştirerek, sadece ileri tasarım yöntemleri ve teknolojileri gerektiren özellik arz eden binaların projeleri ve bu projelerde çalışacak Tasarım Gözetmenlerinin görev, yetki ve sorumlulukları ile proje üretim ve kontrol süreçlerinin belirlenmesi çerçevesinde hazırlamalıdır.
2. Anayasanın 135. Maddesi ve 6235 sayılı TMMOB Kanununun vermiş olduğu yetkiye dayanarak Tasarım Gözetmenliği yapacak meslek mensuplarının yetkinlik /yeterliliklerinin tespiti, belgelendirilmesi, sicilinin tutulması ve takibi hususunda TMMOB İnşaat Mühendisleri Odasınca yönetmelik hazırlanmalıdır.
3. Her iki yönetmeliğin hazırlanmasında ÇŞİDB ile İMO ortak ve koordineli bir çalışma yürütmelidir.

Takdirlerinize sunarız,

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu

İnşaat Mühendisliği Eğitimi Komisyonu tarafından hazırlanan İnşaat Mühendisliği Eğitiminde Sorunlar ve Çözüm Önerileri

Şubat 2024

Önsöz

Ülkemizde İnşaat Mühendisliği eğitiminin başlama tarihi olarak Mühendishane-i Berrî-i Hümâyûn'un kurulduğu 1795 yılı kabul edilmekle birlikte bugünkü anlamda İnşaat Mühendisliği eğitimi 1883'te kurulan Hendese-i Mülkiye ile başlamıştır. İnşaat Mühendisliği eğitimi alan mühendisler, ülkenin kalkınması için yol, köprü, baraj, bina gibi mühendislik eserlerinin projelendirilmesini ve inşasını üstün bir başarı ile gerçekleştirmiştir. Ülke nüfusunun artması, mühendislik hizmetlerine ihtiyacı da artırmış ve kurulan yeni üniversitelerle İnşaat Mühendisliği bölümlerinin sayıları ve bu bölümlerden mezun olan İnşaat Mühendislerinin sayıları da artmıştır.

Odamız kuruluşundan günümüze kadar, mesleki etik ilkelere bağlı kalarak İnşaat Mühendisliğinin ve İnşaat Mühendislerinin sorunlarının çözümü, güvenli yapılaşma ve sağlıklı kentleşmenin sağlanması, çevrenin korunması, İnşaat Mühendisliği uygulamalarının sürdürülebilir ve nitelikli kılınması ile bilimsel esaslara ve teknolojik gelişmelere uyumlu hale getirilmesi için çalışmalarını sürdürmektedir. Bu amaçla, birçok alanda komisyonlar oluşturarak raporlar düzenlemekte ve ilgili kurum ve kuruluşlara sunmaktadır. İnşaat Mühendisleri Odası Eğitim Kurulu da farklı dönemlerde İnşaat Mühendisliği eğitiminin durumunu ortaya koymuş, İnşaat Mühendisliğinin gelecekteki durumu ve mühendislik eğitiminin vizyonu ile ilgili çalışmalar yapmış, bu konuda sempozyum ve çalıştaylar düzenleyerek İnşaat Mühendisliği eğitimi sorunları ve çözüm önerilerini raporlar halinde sunmuştur.

Bu çalışma, Odamız tarafından uzun yıllardır sürdürülen İnşaat Mühendisliği eğitiminin niteliğini artırma çabasındaki ısrarın bir ürünüdür. Gerçekten de bugün İnşaat Mühendisliği bölümlerine matematik, fizik gibi alanlarda temel yeterliliğe sahip olmayan öğrenciler kabul edilmekte; kütüphane, laboratuvar gibi altyapısı yeterli olmayan bölümlerde, yetersiz akademik kadroyla İnşaat Mühendisliği eğitimi verilmektedir. Halkın can ve mal güvenliğini yakından ilgilendiren bir alanda bu yetersizliklerle mezun olan bir mühendis neredeyse sınırsız yetkiyle çalışabilmektedir.

Ülkemizde doğa olaylarının, can ve mal kaybıyla sonuçlanan afetlere dönüştüğüne sıklıkla tanıklık ediyoruz. Tarihimizin en büyük depremlerinden biri olan Şubat 2023 depremlerinin ortaya koyduğu yapı güvenliğine ilişkin zafiyetler başta olmak üzere meslek alanımıza yönelik köklü iyileştirmeler yapılması gerektiği açıktır. Bu iyileştirmelerin temelini de İnşaat Mühendisliği eğitimine dayandığı gerçeğinden hareketle bu çalışmanın, konunun muhatapları için verimli bir kaynak olacağına inanıyoruz.

1. Giriş

Türkiye’de İnşaat Mühendisliğinin öğretime başladığı tarih olarak Mühendishane-i Berrî-i Hümayûn’un kurulduğu 1795 yılı kabul edilir. Bugünkü anlamda İnşaat Mühendisliği eğitimi ise 1883’te kurulan Hendese-i Mülkiye ile başlamıştır. 1909 yılında okul Nafia Vekâleti’ne (Bayındırlık Bakanlığı) bağlanmış ve Mühendis Mekteb-i Alisi adını almıştır. Okulun adı Türkçeleştirilerek 1928 yılında Yüksek Mühendis Mektebi, 1941’de Yüksek Mühendis Okulu ve 1944 yılında İstanbul Teknik Üniversitesi adını almıştır. İnşaat Mühendisleri Odasının kurulduğu 1954 yılına gelindiğinde ise sadece İstanbul Teknik Üniversitesinde, Robert Kolejinde (1971’de Boğaziçi Üniversitesi oldu) ve İstanbul Teknik Okulunda (1992’de Yıldız Teknik Üniversitesi oldu) İnşaat Mühendisliği eğitimi verilmekteydi. Karadeniz Teknik Üniversitesi 1955 yılında, Orta Doğu Teknik Üniversitesi ise 1957 yılında kurulmuştur.

1967-1970 yıllarında kurulan on kadar Devlet Mühendislik Mimarlık Akademilerinde de İnşaat Mühendisliği eğitimi verilmiştir. 1982 yılında Yüksek Öğretim Kurumunun (YÖK) kurulmasıyla akademiler üniversite bünyelerine geçip eğitimlerine devam etmişlerdir. 1992 yılında 15 civarında olan İnşaat Mühendisliği Bölümü sayısı 1997 yılında 36’ya, kontenjan ise 3153’e ulaşmıştır. İnşaat Mühendisliği Bölümü sayısı 2003’te 40’a (34 devlet üniversitesi, 2 vakıf üniversitesi, 4 Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti), toplam kontenjan ise 3537’ye yükselmiştir.

2010 yılında 44 devlet üniversitesinde, 6 vakıf üniversitesinde ve 5 Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nde bulunan üniversitelerde olmak üzere toplam 55 Mühendislik Fakültesinde İnşaat Mühendisliği Bölümü bulunmaktaydı. Toplam kontenjan 6589 sayısına ulaşmıştı. Söz konusu devlet üniversitelerinin ikisinin Teknoloji Fakültesi altında da İnşaat Mühendisliği Bölümü bulunmaktaydı.

2010 yılından sonra, bölüm sayısının hızla artmaya başladığı, 2020 yılına gelindiğinde 91 devlet üniversitesinde, 34 vakıf üniversitesinde ve 8 Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti’nde bulunan üniversitelerde olmak üzere toplam 138 üniversitenin Mühendislik Fakültesinde İnşaat Mühendisliği Bölümü bulunduğu, bunlara ek olarak devlet üniversitelerinin beşinin Teknoloji Fakültesi altında da İnşaat Mühendisliği Bölümleri olduğu görülmektedir.

On yıl içerisinde Mühendislik Fakültesinde İnşaat Mühendisliği Bölümü bulunan devlet üniversitesi sayısının iki kattan fazla, vakıf üniversitesi sayısının ise beş kattan fazla artırılması, ülkemizin ihtiyaçlarının gözetilmediğini ve İnşaat Mühendisliği eğitiminin önemsenmediğini göstermektedir.

Bilimin uygulama alanı olan, teknolojinin doğuşunu ve gelişimini sağlayan, günümüz dünyasında yaşamı kolaylaştıran tüm yeniliklerin sahibi, mühendislik alanının yaratıcı beyinlerin bir oyun alanı olma özelliği, İnşaat Mühendisliğini sıradan bir meslek olmaktan çok ötelere taşımıştır. Türk Dil Kurumu sözlüğünde mühendis, *“İnsanların her türlü ihtiyacını karşılamaya dayalı yol, köprü, bina gibi bayındırlık, tarım, beslenme gibi gıda, fizik, kimya, biyoloji, elektrik, elektronik gibi fen, uçak, otomobil, motor, iş makineleri gibi teknik ve sosyal alanlarda uzmanlaşmış belli bir eğitim görmüş kimse”* olarak tanımlanmaktadır. ABET (Mühendislik ve Teknoloji Onay Kurulu) ise *“çalışma, deneyim ve uygulama yoluyla matematik ve fen bilimlerine ilişkin edinilen bir bilginin, doğanın sunduğu malzeme ve sahip olduğu güçlerin insanlığın yararına ekonomik bir biçimde kullanılması için yollar geliştirmek üzere, muhakeme edilerek uygulamaya döküldüğü meslek”* tanımını yapmaktadır.

Teknolojik gelişmeler, bugün var olan kentleşme ve sanayi anlayışını daha farklı boyutlara taşımaktadır. Gelecekte, bugün var olan kentleşme anlayışı, bilim ve teknolojilerdeki gelişmeye bağlı olarak çok daha karmaşık ve farklı boyutlara ulaşacak, hem kentlerde hem de kırsalda altyapılar ve üstyapılar yenilenme ihtiyacı duyacaktır. Günümüzde Dünya nüfusunun artmasıyla birlikte, daha fazla insan, doğal afetlerden etkilenmekte (ülkemizde sel ve depremler sonucunda oluşan büyük can ve mal kayıpları nedeniyle tüm ülkenin etkilenmesi) olduğu gibi, gelecekte insanlar daha farklı boyutlarda, daha da fazla etkilenecektir. İnsanoğlu, gelecekte karşısına çıkabilecek tüm zorlukları, bugünden daha başarılı bir şekilde çözmek zorunda kalacaktır. Bu da yukarıda tanımlandığı gibi, düşünebilen, muhakeme yapabilme gücüne sahip, karşılaştığı mühendislik problemini tanımlayıp çözüm yolu bulabilen ve diğer bilim dallarına

ve sanata da yabancı olmayan mühendislerle mümkün olabilecektir. Bu nedenle, bugün ve gelecekte ortaya çıkacak sorunların üstesinden gelebilecek İnşaat Mühendislerinin yetiştirilebilmesi için, mühendislik eğitiminin, bugün içinde bulunduğu sorunlarından kurtulması gerekmektedir.

Bu raporda, İnşaat Mühendisliği eğitiminde karşılaşılan sorunlar ve bu sorunlara ait çözüm önerileri sunulmaktadır.

2. İnşaat Mühendisliği Eğitiminin Önemi ve Bugünkü Durumu

İnşaat Mühendisliği ülkelerin kalkınmasına, çevre ve doğal kaynakların korunmasına katkı sağlayan ve diğer mühendislik alanları ile iş birliği sağlayarak inşaat metotlarının ve ihtiyaçlara cevap verecek tekniklerin geliştirilmesine, güvenilir ve sağlıklı yapılar ve kentler oluşturulmasına katkı sunan, bu amaçla teknolojik gelişmelere bağlı projeler üreten bir meslek olarak ortaya çıkmaktadır. Zira, mühendisliğin özü, hesap yapmak değil problemi tanımlamak, çözüm yolları geliştirmek ve sürdürülebilir bir şekilde çözmektir. Çalışma deneyim ve uygulama ile kazanılan temel bilimlerin bilgi dağarcığının karar verme yetisi ile harmanlayıp, doğanın sağlamış olduğu malzeme ve güçleri kullanarak, insanlığın yararına ekonomik çözümler üretmek olarak tanımlanan (ABET) mühendislik, teknolojiye bağlı olarak ortaya çıkan sorunlara da sürdürülebilir çözümler bulma yolunda gelişimini sürdürmektedir.

İnşaat Mühendisliğinde problemlerin karmaşıklığı, bu problemlerin çözümü için temel bilimlere (matematik, fizik ve kimya) dayalı derin bilgi temelini gerektirdiği, bu nedenle de mühendislik fakültelerinin ilk iki yılında bu derslerin, mühendislik bağlamındaki anlamlarıyla ilgili olarak pek az bilgi verilse de ders programlarının hemen tamamını doldurduğu görülmektedir. Dolayısıyla da temel bilim dersleri sonrasında mühendislik dersleri ile 4 yıllık bir lisans eğitimi sonunda İnşaat Mühendisi unvanı ile mezun olunmaktadır. İnşaat Mühendisi unvanı ile mezun olan mühendis için herhangi bir kısıtlama bulunmamaktadır. Yasal olarak İnşaat Mühendisi unvanına sahip her İnşaat Mühendisi büyük mühendislik yapıları da dâhil her projeyi yapma, onaylama, denetleme ve inşasını sürdürme yetkisine sahip olmaktadır. Üniversitemizde verilen 4 yıllık mühendislik eğitim-öğretimi ile her türlü yapı için bu yetkilerin kullanımının yarattığı ve yaratabileceği olumsuzluklara karşın (önemli mühendislik yapıları için, belli süre o alanda usta-çırak ilişkisi ile çalışma, deneyim kazanma aranmamaktadır) bu alanda yasal olarak kısıtlayıcı herhangi bir düzenleme bugüne kadar ne yazık ki yapılamamıştır. Mühendislik eğitiminin üniversitelerin lisans düzeyinde verilen dersleriyle sınırlı olmadığı, öğrenimde sürekliliğin sağlanması gerektiği de açıktır. Zira gelecekte kentleşme anlayışı, teknolojilerdeki gelişmeye bağlı olarak bugünden daha farklı boyutlara ulaşacak, dünyada nüfusun artmasıyla doğal afetlerden (deprem, sel, heyelan vb.) daha fazla insan etkilenecek ve bu afetlerden korunmanın yollarını, bugünkünden daha başarılı bir şekilde bulmak zorunda kalınacaktır. Dolayısıyla, gelecekte karşılaşılabilecek daha karmaşık problemleri tanımlayıp çözüm yolları geliştiren, kısıtlı kaynakları ekonomik olarak kullanabilen, doğal çevreyi koruyabilen, sektörde karbon salınımı en az olacak şekilde (atıkların değerlendirilmesi, geri dönüşüm) planlama yapabilen ve tüm bu süreçleri tasarlayabilen ve yönetebilen İnşaat Mühendislerine ihtiyaç duyulacaktır.

Ülkemizde İnşaat Mühendisliği eğitimi veren üniversitelerin sayısı 1992 yılında 15 civarında iken, 2010 yılında 55'e (44 devlet üniversitesi, 6 vakıf üniversitesi ve 5 Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti), 2020 yılında ise 138'e (91 devlet üniversitesi, 34 vakıf üniversitesi, 8 Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti) çıkmıştır. Günümüzde, kontrolsüzce açılan bölümler nedeniyle, bu sayı korunmakla birlikte, bazı üniversitelerde İnşaat Mühendisliği tercih edilmediğinden öğrenci alımı yapılmamaktadır.

Üniversitemizde, gelecekte karşılaşılabilecek, bugünkünden daha karmaşık problemlerin üstesinden gelebilecek, problemleri tanımlayabilecek ve çözüm yolları geliştirebilecek mühendisleri yetiştirmek gerekmektedir. Bu amaçla, bazı üniversiteler eğitim-öğretim planlarında iyileştirmeler yapsalar da İnşaat Mühendisliği bölümlerinin artması, bununla birlikte bu

bölmelerde eğitim-öğretimin sürdürülebilir olmasını engelleyen aşırı kontenjan artışları vb. nedenleriyle bu iyileştirmelerin etkin olmadığı, sorunların katlanarak devam ettiği görülmektedir. Gelecekte, bugünden daha karmaşık olacak problemlerin üstesinden gelebilecek İnşaat Mühendisinin, "Amerikan İnşaat Mühendisleri Birliğinin (ASCE)" "2025 Yılı İnşaat Mühendisliği için Vizyon" adlı raporunda da ayrıntılı bir şekilde belirtildiği gibi aşağıda verilen niteliklere sahip olması gerekmektedir.

1. *İnşaat Mühendisi bilgidir. Dolayısıyla da aşağıda sıralanan alanlardaki teorileri, prensipleri ve temel kuralları çok iyi anlamalıdır.*
 - *Mühendisliğin temeli olan matematik, fizik, kimya, biyoloji, mekanik ve malzeme konuları,*
 - *Yapıların, tesislerin ve sistemlerin tasarımı,*
 - *Risk/belirsizlik; veri tabanlı ve bilgi tabanlı olanların yanında olasılık ve istatistik kullanılarak yapılan risk tespiti,*
 - *Sosyal, ekonomik ve fiziksel boyutları kapsayan sürdürülebilirlik,*
 - *Politik süreçleri, kanunlar, tüzükler ve ödenek bulma mekanizmaları gibi öğeleri içeren kamu politikası ve yönetimi,*
 - *Temel iş kuralları; mühendislik ekonomisi ve pazarlama,*
 - *Ekonomi, tarih ve sosyoloji içeren sosyal bilimler,*
 - *Etik davranışlar; müşteri mahremiyeti, yolsuzlukla mücadele, halk sağlığı ve güvenliği vb.*
2. *İnşaat Mühendisi beceriklidir. Dolayısıyla da aşağıda verilenleri yerine getirme yollarını iyi bilmelidir.*
 - *Temel mühendislik araçlarını kullanma; istatistiksel analiz, bilgisayar modelleri, tasarım standart ve yönetmelikleri, proje gözlem metotları vb.*
 - *Bireysel ve kurumsal etkinliği artırmak için yeni teknolojiyi öğrenme ve değerlendirme,*
 - *Dinleme, konuşma, yazışma, matematik ve görsel öğeleri kullanarak teknik ve teknik olmayan bireylerle ikna edici ve tutkulu iletişim kurma,*
 - *Disiplin içi, disiplinler arası ve çok disiplinli geleneksel ve sanal takımlar konusunda iş birliği yapma,*
 - *Bütçe, program ve öteki düzenlemeleri yaparak liderlik etme ve geniş kapsamlılığı, duygudaşlığı (empati), şefkati, ikna ediciliği, sabrı ve eleştirel düşünmeyi kullanarak bir fikir birliği sağlama,*
3. *İnşaat Mühendisi, mesleğin etkin bir biçimde uygulanmasını sağlayacak nitelikte olmalıdır.*
 - *İhtimal ve fırsatların etkin bir biçimde belirlenmesini sağlayacak yaratıcılık ve girişimcilik ve bunları geliştirecek adımları atabilme,*
 - *Etik, kişisel ve kurumsal hedeflere yönelme yanında değerli takım ve organizasyonlar oluşturma konusunda kararlılık,*
 - *Öğrenimin, yeni yaklaşımların, yeni teknoloji geliştirmenin ya da var olan teknolojinin yenilikçi bir biçimde uygulanmasının temeli olan merak sahibi olma,*
 - *Doğruluk ve dürüstlük,*
 - *Kararlılık, planlama, vizyon, sabır, esneklik ve takım çalışmasında yatan gücün bilincinde olarak zorluklar ve engeller karşısında iyimserliği koruyabilme,*
 - *Ötekilerin hakları, değerleri, görüşleri, mülkiyeti, malları ve duyarlılıklarına saygı gösterebilme ve hoşgörülü olabilme,*
 - *Mühendislik projelerinde kamu sağlığı, güvenliği ve refahı ile ilgili konularda olduğu kadar proje takımları içinde ve arasında hayli yüksek olan karşılıklı bağımlılığı korumada titiz ve disiplinli olabilme.*

Yukarıda verilenler dikkate alındığında, bugün ülkemizde verilen İnşaat Mühendisliği eğitiminin yetersiz kaldığı görülmektedir. Ancak, bazı üniversiteler mühendislik eğitiminde belli standartları sağlamak için, eğitim programlarını akredite ettirmekte, Mühendislik ve Teknoloji Onay Kurulu (ABET)'in kriterleri çerçevesinde eğitim programlarını düzenlemekte ve programları bu kuruluş tarafından akredite edilmektedir. 2002 yılında Türkiye ve KKTC'de mühendislik eğitimi veren fakültelerin dekanlarından oluşan Mühendislik Dekanları Konseyi (MDK) kurulmuş ve mühendislik lisans programlarının değerlendirilmesi için ayrıntılı bir program düzenlemek ve uygulamak üzere, Mühendislik Değerlendirme Kurulu adı ile bağımsız bir platform oluşturulmuş ve bu platform 2007 yılında dernekleşmiştir. Türkiye'de mühendislik eğitimi kalitesinin yükseltilmesine katkıda bulunmak amacıyla faaliyet gösteren bu bağımsız kuruluş, Mühendislik Eğitim Programları Değerlendirme ve Akreditasyon Derneği (MÜDEK) adını almıştır.

MÜDEK mühendislik programlarının değerlendirilmesinde 10 genel ölçüt tanımlamıştır. Bu ölçütlerden bazıları aşağıda özet olarak verilmiştir.

- *Programa kabul edilen öğrenciler, programın kazandırmayı hedeflediği çıktıları (bilgi, beceri ve davranışları) öngörülen sürede edinebilecek altyapıya sahip olmalıdır. Öğrencilerin kabullünde göz önüne alınan göstergeler izlenmeli ve bunların yıllara göre gelişimi değerlendirilmelidir. Bugün mühendislik bölümlerine girecek öğrencilerin sıralaması ne yazık ki bu ölçüt için yeterli olamamaktadır.*
- *Değerlendirilecek her mühendislik programı için program eğitim amaçları tanımlanmış olmalıdır. Bu amaçlar; MÜDEK program eğitim amaçları tanımına uymalıdır. (Program eğitim amaçları program çıktıları çağrıştırmamalı ve program çıktıları ile benzer şekilde tanımlanmamalıdır.)*
- *Program çıktıları, program eğitim amaçlarına ulaşabilmek için gerekli bilgi, beceri ve davranış bileşenlerinin tümünü kapsamalı ve aşağıda sıralanan MÜDEK Çıktılarının tümünü eksiksiz olarak kapsayacak biçimde tanımlanmalıdır.*
 - i. *Matematik, fen bilimleri ve ilgili mühendislik disiplinine özgü konularda yeterli bilgi birikimi; bu alanlardaki kuramsal ve uygulamalı bilgileri, karmaşık mühendislik problemlerinin çözümünde kullanabilme becerisi.*
 - ii. *Karmaşık mühendislik problemlerini tanımlama, formüle etme ve çözme becerisi; bu amaçla uygun analiz ve modelleme yöntemlerini seçme ve uygulama becerisi.*
 - iii. *Karmaşık bir sistemi, süreci, cihazı veya ürünü gerçekçi kısıtlar ve koşullar altında, belirli gereksinimleri karşılayacak şekilde tasarlama becerisi; bu amaçla modern tasarım yöntemlerini uygulama becerisi.*
 - iv. *Mühendislik uygulamalarında karşılaşılan karmaşık problemlerin analizi ve çözümü için gerekli olan modern teknik ve araçları seçme ve kullanma becerisi; bilişim teknolojilerini etkin bir şekilde kullanma becerisi.*
 - v. *Karmaşık mühendislik problemlerinin veya disipline özgü araştırma konularının incelenmesi için deney tasarlama, deney yapma, veri toplama, sonuçları analiz etme ve yorumlama becerisi.*
 - vi. *Disiplin içi ve çok disiplinli takımlarda etkin biçimde çalışabilme becerisi; bireysel çalışma becerisi.*
 - vii. *Sözlü ve yazılı etkin iletişim kurma becerisi; en az bir yabancı dil bilgisi; etkin rapor yazma ve yazılı raporları anlama, tasarım ve üretim raporları hazırlayabilme, etkin sunum yapabilme, açık ve anlaşılır talimat verme ve alma becerisi.*
 - viii. *Yaşam boyu öğrenmenin gerekliliği konusunda farkındalık; bilgiye erişebilme, bilim ve teknolojiadaki gelişmeleri izleme ve kendini sürekli yenileme becerisi.*
 - ix. *Etik ilkelerine uygun davranma, mesleki ve etik sorumluluk ve mühendislik uygulamalarında kullanılan standartlar hakkında bilgi.*

- x. *Proje yönetimi, risk yönetimi ve değişiklik yönetimi gibi, iş hayatındaki uygulamalar hakkında bilgi; girişimcilik, yenilikçilik hakkında farkındalık; sürdürülebilir kalkınma hakkında bilgi.*
- xi. *Mühendislik uygulamalarının evrensel ve toplumsal boyutlarda sağlık, çevre ve güvenlik üzerindeki etkileri ve çağın mühendislik alanına yansıyan sorunları hakkında bilgi; mühendislik çözümlerinin hukuksal sonuçları konusunda farkındalık.*

Bugün az sayıda üniversitede bu kriterlerin sağlanmasına yönelik çalışmalar sürdürülmüş ve az sayıda İnşaat Mühendisliği Bölümü programları MÜDEK tarafından akredite edilmiştir. Ancak yukarıda tanımlanan kriterlerin tam olarak sağlanabilmesi için, İnşaat Mühendisliği Bölümlerinin büyük bir çoğunluğunun taban puanlarına bakıldığında, büyük çaba harcanması gerektiği ortadadır.

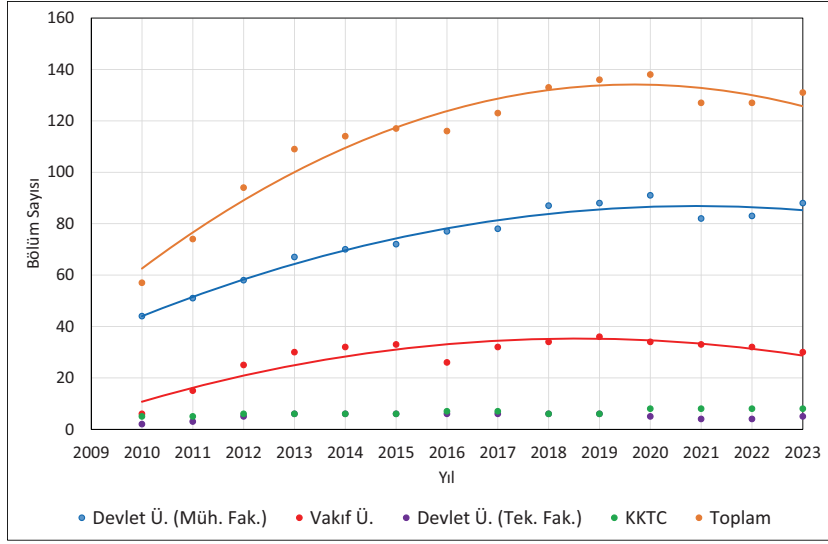
İnşaat Mühendisliği eğitimi düzeyinin, yukarıda verilen kriterleri sağlayabilecek şekilde yükseltilmesine yönelik çalışmalar sürdürülse de üniversitelerimizde bugüne kadar ortaya çıkan ve gittikçe derinleşen sorunlar nedeniyle eğitim çok da ilerleyememektedir. İnşaat Mühendisliğine etki eden sorunlar ve çözüm önerileri 3. Bölümde detaylı olarak verilmektedir.

3. İnşaat Mühendisliği Eğitimine Etki Eden Başlıca Sorunlar

3.1. İnşaat Mühendisliği Bölümlerinde Kontenjan Artışları ve Yeni Açılan Bölümler

Günümüzde her ilde bir ya da birden fazla devlet ya da vakıf üniversitesi bulunmaktadır. Bu üniversitelerin hemen hepsinde İnşaat Mühendisliği bölümü açılmıştır. Mevcut olan ve son 20 yılda açılan bölümlerle birlikte kontenjanlar artırılmış, normal öğretimin yanında ikinci öğretimle de İnşaat Mühendisliği eğitiminde var olan sorunlar daha da karmaşık hale gelmiştir. Örneğin toplam kontenjan, 2009'dan 2018'e iki kattan fazla arttırılarak 12000 seviyesine ulaşmıştır. Söz konusu artış toplumsal ihtiyaçları önceleyen planlı bir artış değildir. Son 20 yılda açılan yeni bölümlerle yapılan kontenjan artışlarının İnşaat Mühendisliği eğitimine getirdiği sorunlar ve çözüm önerileri aşağıda verilmektedir:

- a) Yeni kurulan ve İnşaat Mühendisliği eğitimi verilen üniversitelerin birçoğunda (devlet ve vakıf) laboratuvar bulunmamaktadır. Laboratuvarları bulunan üniversitelerde de arttırılan kontenjanlar ve ikinci öğretimin varlığı, laboratuvarların etkin kullanımını engellemiştir. Gerek laboratuvar olmayan bölümlerden gerekse öğrenci fazlalığı nedeniyle laboratuvarların etkin kullanılmaması sonucunda, yeterli mesleki eğitimi alamadan mezun olan İnşaat Mühendisleri olmuştur. Bu da bugün ve gelecekte kamu kaynaklarını büyük oranda kullanan İnşaat Mühendisinin karşılaşılabileceği sorunların üstesinden gelebilecek ve doğru kararlar alabilecek yetkinliğe sahip olmamasına neden olmaktadır. Bu nedenlerle İnşaat Mühendisliği Bölümlerinde lisans öğrencilerinin kullanımına açık Yapı, Geoteknik, Malzeme ve Hidrolik olmak üzere dört anabilim dalı için laboratuvarı bulunmayan bölümlerde yeni öğrenci alımı, laboratuvarlar kurulup kullanıma açılıncaya kadar durdurulmalıdır. Lisans öğrencilerine laboratuvar olanakları, uzman ve teknisyen kadroları sağlayamayan İnşaat Mühendisliği Bölümleri kapatılmalıdır.
- b) Öğrenci kontenjanlarındaki artış, öğretim üyesi başına düşen öğrenci sayısını eğitim-öğretim faaliyetlerini çağdaş bir seviyede yürütülemeyecek kadar arttırmıştır. 2010 yılından günümüze kadar devlet, vakıf ve Kuzey Kıbrıs Türk Cumhuriyeti üniversitelerinin Mühendislik Fakültelerinde bulunan İnşaat Mühendisliği Bölümü sayılarının ve devlet üniversitelerinin Teknoloji Fakültelerinde bulunan İnşaat Mühendisliği Bölümü sayısının yıllara göre değişimi Şekil 1'de verilmiştir. Şekilden de görüldüğü gibi, on yıl içerisinde Mühendislik Fakültesinde İnşaat Mühendisliği Bölümü bulunan devlet üniversitesi sayısının iki kattan fazla, vakıf üniversitesi sayısının ise beş kattan fazla arttırılması ülkemizin ihtiyaçlarını gözetmeden, plansız hareket edildiğine işaret etmektedir. Bölüm sayısının artmasıyla doğal olarak toplam kontenjan da artmıştır; ancak toplam kontenjandaki artış sadece bölüm sayısındaki artışa bağlı değildir. Bu süreçte, bölüm sayısının yanında

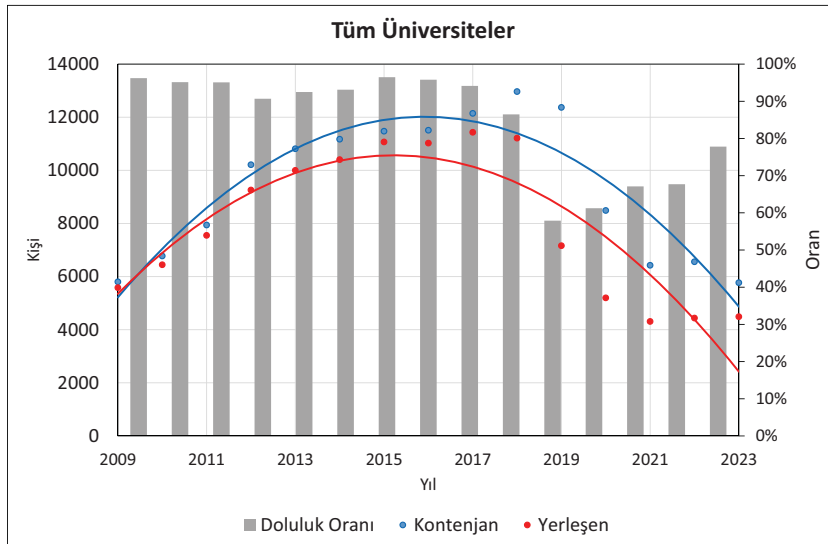


Şekil 1 - İnşaat Mühendisliği Bölümü Sayısının Yıllara Göre Değişimi

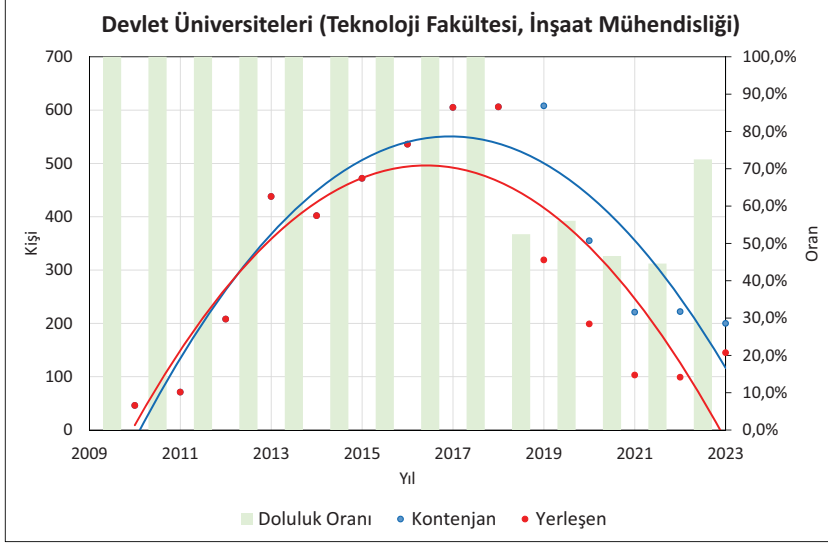
bölmelerin kontenjanları da arttırılmıştır. Şekil 2'de İnşaat Mühendisliği Bölümü toplam kontenjanının ve bu kontenjanlara yerleşenlerin sayısının yıllara göre değişimi doluluk oranlarıyla birlikte verilmiştir.

2010'lu yıllar boyunca İnşaat Mühendisliği Bölümlerinin kontenjanları, ülkemizin ihtiyaçları gözetilerek hazırlanmış bir plana bağlı olmaksızın belirlenmiş, 2010 yılından 2018 yılına, %123 oranında arttırılarak toplam kontenjan en yüksek seviyesine (12965) ulaşmıştır. 2018 yılına kadar kontenjanların %90'dan fazlasının dolduğu, 2018 yılında ortaya çıkan ekonomik krizle beraber doluluk oranının düşmeye başladığı gözlemlenmiştir. Toplam kontenjanın en yüksek olduğu 2018'de %90'ın altına inen doluluk oranı, toplam kontenjanın 2018 yılına göre yarı yarıdan fazla azaltıldığı 2023 yılında %78 olmuştur. Özetle, son yıllarda toplam kontenjanda yapılan önemli orandaki azaltmaya rağmen İnşaat Mühendisliği Bölümleri boş kalmıştır. On üç yılın sonunda gelinen bu durum, ülkemizin ihtiyaçlarını önceleyen planlar yerine siyasi saik ve çıkarları önceleyen popülist yaklaşımlarla hareket etmenin kaçınılmaz bir sonucudur.

Devlet ve vakıf üniversitelerinin Mühendislik Fakültelerinde bulunan İnşaat Mühendisliği Bölümlerinin toplam kontenjanı ülkemizin ihtiyacından daha fazla olmasına rağmen, bu bölümlerin yanına Teknoloji Fakülteleri altında kurulan İnşaat Mühendisliği Bölümleri de eklenmiştir.



Şekil 2 - Toplam Kontenjanın ve Yerleşenlerin Yıllara Göre Değişimi



Şekil 3 - Teknoloji Fakülteleri için Kontenjan ve Yerleşenlerin Yıllara Göre Değişimi

Hatta bazı üniversitelerde iki fakülte altında iki farklı İnşaat Mühendisliği Bölümü açılmıştır. 2010 yılında iki üniversitenin Teknoloji Fakültesinde ikişer İnşaat Mühendisliği ve İnşaat Mühendisliği (MTOK) programı bulunurken, 2018 yılında programlar 6 üniversitede 10 İnşaat Mühendisliği ve 6 İnşaat Mühendisliği (MTOK) programına çıkmış, 2023 yılındaysa 5 üniversitede 5 İnşaat Mühendisliğine düşmüş ve İnşaat Mühendisliği (MTOK) programı kalmamıştır. Teknoloji Fakültelerinde bulunan İnşaat Mühendisliği Bölümleri için toplam kontenjan ve yerleşenlerin yıllara göre değişimi Şekil 3'te verilmiştir. 2010 yılında Teknoloji Fakültesinde bulunan İnşaat Mühendisliği Bölümlerinin 45 olan toplam kontenjanı 2018 yılında 608'e ulaşmış ve bu süreçte programlar %100 dolmuştur. 2023 yılında ise toplam kontenjan 200'e indirilmesine rağmen toplam kontenjanın ancak %72'si dolmuştur. Şekil 3'te de görüleceği üzere on üç yıllık süreçte Teknoloji Fakültesinde bulunan İnşaat Mühendisliği Bölümlerinin kontenjanları saman alevi gibi parlayıp sönmüştür.

Cumhuriyetin ilk yıllarında sanat okullarının yurt genelinde artmasıyla bu okullarda meslek derslerini verecek öğretmenlere ihtiyaç duyulmuştur. Bu ihtiyacı karşılamak üzere teknik öğretmen yetiştiren Meslek Öğretmen Okulları açılmıştır. Buralarda Tesviye, Demir ve Marangoz, Elektrik, Motor, Model, Döküm, Dülger, Duvarcı, Taşçı, Kalorifer ve Sıhhi Tesisat, Radyo, Makine Ressamlığı gibi bölümler açılmıştır. Bu okullar sonrasında üniversitelere bağlanıp dört yıllık eğitim-öğretim veren Meslek Liselerindeki meslek derslerini verecek Teknik Öğretmen yetiştiren kurumlara dönüşmüştür. Ancak bu teknik eğitim fakülteleri 2009 yılında *uygulamaya dönük* mühendis yetiştirmek amacıyla kurulan Teknoloji Fakültelerindeki Mühendislik Bölümlerine evrilmişlerdir. Yapılan bu tanım dahi tek başına problemlidir; bu tanım ile üniversitelerin mevcut mühendislik bölümlerinin uygulamadan uzak olduğu gibi anlamsız ve yanlış bir sonuç çıkmaktadır. Ayrıca 2547 sayılı Yükseköğretim Kanununun 21'inci maddesinde "Bir fakülte ya da yüksekokulda, aynı veya benzer nitelikte eğitim - öğretim yapan birden fazla bölüm bulunamaz." ibaresi bulunmaktadır. Kanunun bu maddesinin rasyonel bir amacı vardır; gereksiz ve yanlış bir şekilde üniversitelerde aynı veya benzer bölüm oluşturulması engellenmektedir. Bir üniversitede farklı isimle bir fakülte yaratıp aynı isimli bir mühendislik bölümünü bu farklı fakültede açmak mevcut kanunu atlatmak için yapılmış hatalı bir adımdır. Türkiye'nin daha fazla İnşaat Mühendisliği Bölümüne ihtiyacı yoktur. Ancak inşaatla ilgili meslek liselerine, buralarda hizmet verecek teknik öğretmenlere ve bu liselerden mezun inşaat işleri ara elemanlarına sektörde çok büyük bir ihtiyaç bulunmaktadır.

2023 yılında Yükseköğretim Kurumları Sınavı (YKS) kontenjan ve yerleştirme sonuçları yüksek puandan düşük puana göre sıralanarak Tablo 1' de verilmektedir.

Tablo 1 - 2023 Yılı Kontenjan ve Yerleştirmeler

Üniversite Adı	Üniversite Türü	Program Adı	Kontenjan	Yerleşen
Boğaziçi Üniversitesi (İstanbul)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	75	75
Bahçeşehir Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	4	4
İstanbul Teknik Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	60	60
Orta Doğu Teknik Üniversitesi (Ankara)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	160	160
Özyeğin Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	6	6
Türk-Alman Üniversitesi (İstanbul)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (Almanca)	50	50
İstanbul Teknik Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	150	150
Yıldız Teknik Üniversitesi (İstanbul)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	60	60
MEF Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	4	4
Yeditepe Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	5	5
Hacettepe Üniversitesi (Ankara)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	50	50
Yıldız Teknik Üniversitesi (İstanbul)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	130	130
Gazi Üniversitesi (Ankara)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	40	40
İstanbul Bilgi Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	4	4
Türk-Alman Üniversitesi (İstanbul)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (Almanca)	10	10
Kadir Has Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	5	5
Başkent Üniversitesi (Ankara)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	7	7
İzmir Ekonomi Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	3	3
İstanbul Medipol Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	4	4
Atılım Üniversitesi (Ankara)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	3	3
İstanbul Medipol Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	3	3
İstanbul Beykent Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	2	2
Ege Üniversitesi (İzmir)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	70	71

Üniversite Adı	Üniversite Türü	Program Adı	Kontenjan	Yerleşen
Çankaya Üniversitesi (Ankara)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	9	9
Gazi Üniversitesi (Ankara)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	90	91
İstanbul Beykent Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	3	3
İzmir Yüksek Teknoloji Enstitüsü	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	50	52
İstanbul Aydın Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	3	3
Yaşar Üniversitesi (İzmir)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	4	4
İstanbul Üniversitesi-Cerrahpaşa	Devlet	İnşaat Mühendisliği	80	80
Orta Doğu Teknik Üniversitesi (Ankara)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	3	3
Işık Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	2	2
İstanbul Aydın Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	3	3
Gebze Teknik Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	80	80
Antalya Bilim Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	2	2
Ankara Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	35	35
Dokuz Eylül Üniversitesi (İzmir)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	90	90
Doğuş Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	3	3
Gazi Üniversitesi (Ankara)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	64	64
Ankara Yıldırım Beyazıt Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	70	72
İstanbul Okan Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	2	2
İstanbul Kültür Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	4	4
Toros Üniversitesi (Mersin)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	1	1
Eskişehir Teknik Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	35	36
İstanbul Okan Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	2	2
İstanbul Medeniyet Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	60	60
İstanbul Teknik Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Uolp-Suny Buffalo) (Ücretli)	35	35
Akdeniz Üniversitesi (Antalya)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	70	72

Üniversite Adı	Üniversite Türü	Program Adı	Kontenjan	Yerleşen
Karadeniz Teknik Üniversitesi (Trabzon)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	50	52
Dokuz Eylül Üniversitesi (İzmir)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İö)	80	82
Bursa Uludağ Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	80	82
Eskişehir Osmangazi Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	100	102
İstanbul Teknik Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Uolp-Azerbaycan Mimarlık Ve İnşaat Üniversitesi) (Ücretli)	5	5
Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	10	10
İzmir Katip Çelebi Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	70	72
Gazi Üniversitesi (Ankara)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (KKTC Uyraklu)	1	1
Altınbaş Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	10	10
Bursa Teknik Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	60	62
İstanbul Nişantaşı Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	10	10
İstanbul Nişantaşı Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	10	10
Kocaeli Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	80	82
Orta Doğu Teknik Üniversitesi (Ankara)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	5	5
Karadeniz Teknik Üniversitesi (Trabzon)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	90	93
Muğla Sıtkı Koçman Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	60	62
İstanbul Gelişim Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	17	17
Yozgat Bozok Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	1
Nevşehir Hacı Bektaş Veli Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	2
İstanbul Gelişim Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	13	13
İzmir Ekonomi Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	25	25
Ondokuz Mayıs Üniversitesi (Samsun)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	70	72
Çanakkale Onsekiz Mart Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	60	62

Üniversite Adı	Üniversite Türü	Program Adı	Kontenjan	Yerleşen
İstanbul Arel Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	4	4
İstanbul Okan Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	8	1
Sakarya Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	100	103
Başkent Üniversitesi (Ankara)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	22	22
Bitlis Eren Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	2
İzmir Demokrasi Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	70	72
Aydın Adnan Menderes Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	70	72
Çukurova Üniversitesi (Adana)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	80	82
Hasan Kalyoncu Üniversitesi (Gaziantep)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	10	10
İstanbul Rumeli Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	9	9
Bahçeşehir Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	20	20
Gazi Üniversitesi (Ankara)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (M.T.O.K.)	16	17
Kırşehir Ahi Evran Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	1
İstanbul Okan Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (%50 İndirimli)	8	2
Tokat Gaziosmanpaşa Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	5
Malatya Turgut Özal Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	30	1
Tekirdağ Namık Kemal Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	25	26
Özyeğin Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	42	42
Munzur Üniversitesi (Tunceli)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	2
Uluslararası Kıbrıs Üniversitesi (KKTC -Lefkoşa)	KKTC	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	3	2
Antalya Bilim Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	14	10
Doğu Akdeniz Üniversitesi (KKTC -Gazimağusa)	KKTC	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	5	2
Iğdır Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	4
Fırat Üniversitesi (Elazığ)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	30	2

Üniversite Adı	Üniversite Türü	Program Adı	Kontenjan	Yerleşen
Işık Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	10	2
Kafkas Üniversitesi (Kars)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	2
Adıyaman Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	10
Bahçeşehir Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Ücretli)	11	7
Manisa Celâl Bayar Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	70	72
Zonguldak Bülent Ecevit Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	3
Atılım Üniversitesi (Ankara)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	25	25
Pamukkale Üniversitesi (Denizli)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	70	72
Bingöl Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	4
Yaşar Üniversitesi (İzmir)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	21	21
Yeditepe Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	30	30
Mersin Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	60	62
İstanbul Gelişim Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	7	1
Orta Doğu Teknik Üniversitesi (Ankara)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Ücretli)	8	2
İstanbul Aydın Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (%50 İndirimli)	17	8
Osmaniye Korkut Ata Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	30	5
Hasan Kalyoncu Üniversitesi (Gaziantep)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	5	1
Erzurum Teknik Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	4
Balıkesir Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	45	47
Mef Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	34	15
Süleyman Demirel Üniversitesi (Isparta)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	40	41
Fatih Sultan Mehmet Vakıf Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (%50 İndirimli)	10	8
Recep Tayyip Erdoğan Üniversitesi (Rize)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	7

Üniversite Adı	Üniversite Türü	Program Adı	Kontenjan	Yerleşen
Batman Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	6
Çankırı Karatekin Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	3
Kastamonu Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	1
Avrasya Üniversitesi (Trabzon)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	3	1
İstanbul Medipol Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	21	16
Kahramanmaraş Sütçü İmam Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	16
Bilecik Şeyh Edebali Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	5
Sivas Cumhuriyet Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	10
Karabük Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	3
Giresun Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	7
Kto Karatay Üniversitesi (Konya)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	9	9
Kırklareli Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	5
Kadir Has Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	14	1
Van Yüzüncü Yıl Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	30	22
Çankaya Üniversitesi (Ankara)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	23	23
İstanbul Medipol Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (%50 İndirimli)	17	17
İskenderun Teknik Üniversitesi (Hatay)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	5
Niğde Ömer Halisdemir Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	4
Kütahya Dumlupınar Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	9
Sakarya Uygulamalı Bilimler Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	40	38
İstanbul Aydın Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	17	7
Uşak Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	6
Harran Üniversitesi (Şanlıurfa)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	19
Erciyes Üniversitesi (Kayseri)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	45	47
Siirt Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	4
Fırat Üniversitesi (Elazığ)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	40	29
Yalova Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	35	31
İnönü Üniversitesi (Malatya)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	30	12

Üniversite Adı	Üniversite Türü	Program Adı	Kontenjan	Yerleşen
Afyon Kocatepe Üniversitesi (Afyonkarahisar)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	8
İstanbul Bilgi Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	25	20
Dicle Üniversitesi (Diyarbakır)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	55	46
Kırıkkale Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	40	41
Atatürk Üniversitesi (Erzurum)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	35	31
Adana Alparslan Türkeş Bilim Ve Teknoloji Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	25	22
Düzce Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	11
Gaziantep Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	55	50
Abdullah Gül Üniversitesi (Kayseri)	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce)	70	72
Necmettin Erbakan Üniversitesi (Konya)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	6
Isparta Uygulamalı Bilimler Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	6
Konya Teknik Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	40	32
Bolu Abant İzzet Baysal Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	20
Karadeniz Teknik Üniversitesi (Trabzon)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	30	22
İstanbul Kültür Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	26	2
Alanya Alaaddin Keykubat Üniversitesi (Antalya)	Devlet	İnşaat Mühendisliği	55	48
Avrasya Üniversitesi (Trabzon)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (%50 İndirimli)	17	0
Doğuş Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (%50 İndirimli)	17	0
Gaziantep Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (KKTC Uyraklu)	1	0
Girne Amerikan Üniversitesi (KKTC -Girne)	KKTC	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	8	0
Girne Amerikan Üniversitesi (KKTC -Girne)	KKTC	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	14	0
Girne Amerikan Üniversitesi (KKTC -Girne)	KKTC	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Ücretli)	8	0
Girne Üniversitesi (KKTC -Girne)	KKTC	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	10	0

Üniversite Adı	Üniversite Türü	Program Adı	Kontenjan	Yerleşen
Gümüşhane Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	0
Hakkari Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	0
İstanbul Arel Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (%50 İndirimli)	25	0
İstanbul Beykent Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (%50 İndirimli)	17	0
İstanbul Beykent Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	8	0
İstanbul Gelişim Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (%50 İndirimli)	8	0
İstanbul Rumeli Üniversitesi	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (%50 İndirimli)	11	0
Kadir Has Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Ücretli)	1	0
Kilis 7 Aralık Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	25	0
Kto Karatay Üniversitesi (Konya)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (%50 İndirimli)	20	0
Lefke Avrupa Üniversitesi (KKTC -Lefke)	KKTC	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	15	0
Lefke Avrupa Üniversitesi (KKTC -Lefke)	KKTC	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	15	0
Nuh Naci Yazgan Üniversitesi (Kayseri)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (%50 İndirimli)	8	0
Nuh Naci Yazgan Üniversitesi (Kayseri)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (Burslu)	2	0
Şırnak Üniversitesi	Devlet	İnşaat Mühendisliği	20	0
Toros Üniversitesi (Mersin)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (%50 İndirimli)	8	0
Uluslararası Fırat Üniversitesi (KKTC -Girne)	KKTC	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	3	0
Yakın Doğu Üniversitesi (KKTC -Lefkoşa)	KKTC	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (%50 İndirimli)	11	0
Yakın Doğu Üniversitesi (KKTC -Lefkoşa)	KKTC	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Burslu)	9	0
Yaşar Üniversitesi (İzmir)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Ücretli)	4	0
Yeditepe Üniversitesi (İstanbul)	Vakıf	İnşaat Mühendisliği (İngilizce) (Ücretli)	7	0

Tablodan görüldüğü üzere köklü devlet üniversitelerimizde (Boğaziçi Üniversitesi, Dokuz Eylül Üniversitesi, Gazi Üniversitesi, İstanbul Teknik Üniversitesi, Orta Doğu Teknik Üniversitesi, Yıldız Teknik Üniversitesi vb.) kontenjanlar tümüyle dolmaktadır. Ayrıca yabancı dille eğitim veren devlet üniversitelerinde de kontenjanların daha fazla dolduğu görülmektedir. Çok kısıtlı sayıda vakıf üniversiteleri burslu, %50 indirimli ve ücretli kontenjanlarını tam olarak doldurabilmektedirler. Diğer vakıf üniversitelerinde burslu program dolarken indirimli veya ücretli

programlarda büyük boşluklar oluşmaktadır. Bazı vakıf üniversiteleri ise kontenjan doldurma problemini, sadece burslu program seçeneği sunarak geçmeye çalışmaktadırlar. Ancak öğrenci ücretlerine ihtiyacı olan vakıf üniversiteleri için indirimli veya ücretli programlarının boş kalması sürdürülebilir bir durum değildir. Çarpıcı bir sonuç da 30 devlet üniversitesinde kontenjanların %50'den az dolmuş olmasıdır. Hatta 13 devlet üniversitesinde doluluk oranı %20'nin altındadır. Öğretim üyesi, laboratuvar, mekân gibi kaynakların verimli kullanılması açısından bir bölümde bir şube açılabilmesi için gerekli en az öğrenci sayısı 20 kabul edilebilir. Devlet üniversitelerinde kontenjanları 20 öğrenci altında olan 123 üniversite bulunmaktadır. Hatta Gümüşhane Üniversitesi gibi bazı üniversitelerde YKS sınav kılavuzunda kontenjan dahi gözükmemektedir. Ancak bu üniversitenin İnşaat Mühendisliği Bölümünün araştırma görevlisi dahil 20 öğretim kadrosu bulunmaktadır.

Amerikan İşgücü İstatistikleri Bürosunun (U.S. Bureau of Labor Statistics, <https://www.bls.gov/news.release/pdf/ocwage.pdf>) verilerine göre Amerika Birleşik Devletleri'nde 2000 yılında İnşaat Mühendisi istihdam sayıları incelendiğinde 1400 nüfusa 1 İnşaat Mühendisi istihdamı olduğu görülmektedir. 2020 yılı için bu değer 1100 nüfus için 1 İnşaat Mühendisine yükselmiştir. Bu değerler ABD'deki İnşaat Mühendisi sayısını vermemekle birlikte ülke için toplam istihdam rakamları değerlendirildiğinde genel bir fikir vermektedir. Türkiye'de Sosyal Güvenlik Kurumunca derlenen aylık prim hizmet belgelerine meslek kodları 2012 yılından itibaren girilmeye başlanmıştır. 2012 yılında SGK'ya İnşaat Mühendisi meslek kodları ile yapılan bildirimlere göre İnşaat Mühendisi istihdamı 2330 nüfusa 1 İnşaat Mühendisi ve toplam istihdam da 32300 İnşaat Mühendisi olarak gerçekleşmiştir. 2020 yılında bu değerler sırasıyla 1100 nüfusa 1 İnşaat Mühendisi ve 73700 İnşaat Mühendisine yükselmiştir. Nüfusa göre istihdam sayıları açısından ABD ve Türkiye açısından benzerlik bulunmakla birlikte Türkiye'deki İnşaat Mühendisi sayılarıyla istihdam sayılarının karşılaştırılması yararlı olacaktır. 2020 yılı sonu itibarı ile İnşaat Mühendisleri Odasına kayıtlı İnşaat Mühendisi sayısı 135000'dir. Üye olmayan İnşaat Mühendisleri ile birlikte bu sayının 150000'e ulaştığı kabul edilebilir. İnşaat Mühendisleri Odasınca 2020 yılında yapılan ve 2021 yılında yayınlanan İş, İstihdam ve İşsizlik araştırmasında Türkiye'de İnşaat Mühendislerinde işsizlik oranı %29 olarak bulunmuştur. Ayrıca İnşaat Mühendislerinin %17'si, 5 ve daha fazla yılı İnşaat Mühendisliği alanı dışında çalıştıklarını ifade etmiştir. Hem toplam İnşaat Mühendisi sayısı ile istihdam arasındaki fark, hem de işsizlik ve alan dışı çalışma oranları, Türkiye'de İnşaat Mühendisi mevcudu ve istihdamı arasındaki çarpıklığı gözler önüne sermektedir.

Artırılan kontenjanlar nedeniyle, İnşaat Mühendisliği müfredatı yeterli düzeyde aktarılamaz hale gelmiştir. İnşaat Mühendisliği eğitiminde proje, ödev, teknik gezi ve seminer gibi öğrencilerin mesleki açıdan kendilerini yetiştirebilecekleri faaliyetler de yapılamaz duruma gelmiştir. Dersler monolog haline dönüşmüş, öğrencinin öğrenme isteği de hızla yok olmaya başlamıştır.

Yukarıda özetlenen veriler dikkate alındığında, geleceği planlayacak ve inşa edecek İnşaat Mühendislerini yetiştirebilmek için, bölüm kontenjanlarının öğretim üyesi sayısı, fiziki imkânlar ve ülkenin ihtiyaçları çerçevesinde belirlenmesi gerektiği açıktır.

3.2. İnşaat Mühendisliği Bölümlerine Kabul Edilen Öğrencilerin Başarı Sıralamaları

İnşaat Mühendisliği lisans programlarına üniversite sınavı sonucunda en düşük puanla yerleşen öğrencilerin netleri incelendiğinde, matematik ve fen bilimleri konularında yeterli bilgi ve beceri seviyelerine sahip olmadığı, hatta negatif netlere sahip öğrencilerin İnşaat Mühendisliği bölümlerine yerleştiği görülmektedir. Mühendisliğin ana şartı olan fizik ve matematik bilgisinden yoksun olunması, lisans eğitimini de olumsuz etkilemektedir.

İnşaat Mühendisliği Bölümlerine yerleşebilmek için güncel ismiyle Yükseköğretim Kurumları Sınavından alınması gereken puanın her geçen yıl düşmesi ve mühendislik programlarına yerleşebilmek için gerekli başarı sırasının 300.000 olarak belirlenmesi sebebiyle İnşaat Mühendisliği Bölümlerine yerleşen öğrencilerin matematik ve fen bilimleri konularındaki bilgi ve beceri seviyelerinin düştüğü gözlemlenmektedir. Bu amaçla, bir örnek olmak üze-

re, www.yokatlas.yok.gov.tr sayfasından elde edilen “2022 yılında İnşaat Mühendisliği (SAY) Programlarına Taban Puanına Göre Yerleşen Son Kişinin Netleri” verileri incelenmiştir. Söz konusu listede, Türkiye’deki üniversitelerin Mühendislik Fakülteleri altında bulunan 160 İnşaat Mühendisliği lisans programı yer almaktadır.

Puan sıralamasında en üst sırada yer alan devlet üniversitesine yerleşen son kişinin netleri matematikte 40 soruda 38.8, fizikte 14 soruda 10.3, kimyada 13 soruda 11.8 ve biyolojide 13 soruda 11.8, başarı sırası ise 19174’tür. Puan sıralamasında en üst sırada yer alan vakıf üniversitesine yerleşen son kişinin netleri matematikte 36.8, fizikte 6.5, kimyada 9.5 ve biyolojide 10.50, başarı sırası ise 33862’dir. Diğer yandan, puan sıralamasında en alt sırada yer alan devlet üniversitesine yerleşen son kişinin netleri matematikte 17, fizikte -0.3, kimyada 4.5 ve biyolojide 5.8, başarı sırası ise 299,849’dur. Puan sıralamasında en alt sırada yer alan vakıf üniversitesine yerleşen son kişinin netleri matematikte 9.3, fizikte 3.3, kimyada 3.3 ve biyolojide 2, başarı sırası ise 299876’dır.

İnşaat Mühendisliği (SAY) Programlarına yerleşen son kişilerin netlerine bakıldığında, İnşaat Mühendisliği Bölümüne yerleşen öğrencilerin netlerine örnekler aşağıda verilmektedir.

- 73’üne yerleşen son kişilerin 40 soruda 15 veya daha az matematik neti,
- 114’üne yerleşen son kişilerin 14 soruda 5 veya daha az fizik neti,
- 101’ine yerleşen son kişilerin 13 soruda 5 veya daha az kimya neti,
- 110’una yerleşen son kişilerin 13 soruda 5 veya daha az biyoloji neti,
- 52’sine yerleşen son kişilerin hem 15 veya daha az matematik neti hem 5 veya daha az fizik neti,
- 15’ine yerleşen son kişilerin hem 10 veya daha az matematik neti hem 5 veya daha az fizik neti,
- 10’una yerleşen son kişilerin negatif fizik neti,

Netlere farklı örnekler vermek gerekirse

- 6.75 matematik, 1.00 fizik, 1.25 kimya, 1.00 biyoloji,
- 8.75 matematik, 1.00 fizik, 0.00 kimya, 0.00 biyoloji,
- 5.00 matematik, 2.75 fizik, 1.75 kimya, 0.50 biyoloji,
- 9.25 matematik, 0.00 fizik, 0.00 kimya, 0.00 biyoloji,
- 9.25 matematik, -0.50 fizik, 0.00 kimya, -0.25 biyoloji,
- 2.00 matematik, 2.25 fizik, 0.00 kimya, 6.25 biyoloji,
- 4.50 matematik, -1.00 fizik, 2.00 kimya, 2.50 biyoloji.

Bu veriler incelendiğinde, mevcut koşullar altında İnşaat Mühendisliği Bölümlerine yerleşen bazı öğrencilerin matematik ve fen bilimleri konularında yeterli bilgi ve beceri seviyelerine sahip olamadığı görülmektedir. Mühendisliğin ana şartı olan fiziksel kavrama ve matematik bilgisinden yoksun olunması, lisans eğitimini de olumsuz etkilemektedir. Ortaöğretimdeki bu eksiklik ile üniversiteye girilebilmesi toplumu ve insan hayatını doğrudan ilgilendiren bir meslek olan İnşaat Mühendisliğinin öğretilmesinde kalitenin düşmesine sebep olmaktadır. Dolayısıyla, mühendislik eğitimi için mevcut olan başarı sırası uygulamasının uygun olmadığı görülmektedir.

İnşaat Mühendisliği lisans programlarına yerleşen öğrencilerin matematik ve fen bilimleri konularında yeterli bilgi ve beceri seviyelerine sahip olan öğrenciler arasından seçilmeleri sağlanmalıdır. **Mühendislik programlarına yerleşebilmek için gerekli başarı sırası sınırı yerine matematik ve fen bilimleri konularında belirli bir başarı oranını geçebilme koşulu uygulanmalıdır.** İnşaat Mühendisliği lisans programlarına yerleşebilmek için matematik ve fen bilimleri alanlarının her birinde en az %30 başarı oranı koşulu uygulanmalıdır.

3.3. İnşaat Mühendisliği Bölümündeki Öğrenci Afları

Üniversite öğrencilerinin azami öğrenim süresi YÖK tarafından 14 dönem olarak belirlenmiştir. Bu süreden önce hiçbir öğrencinin okulla ilişkisi kesilmemektedir. Öğrenci niteliğini kaybetmiş kişilerin şu an af kanunu çıkmasını beklenmeksizin süresiz af hakkı bulunmaktadır.

Bu yaklaşım isteksiz öğrencilerin motivasyonsuz bir şekilde bölümde tutulmasına, öğrencilerin yığılmasına, eğitim-öğretimi yeterince önemsememesine ve buna bağlı olarak kısıtlı olan üniversite kaynaklarının israfına neden olmaktadır. Bu nedenlerden dolayı **başarısız öğrencilerin ilişkisinin kesilmesi öne çekilmeli ve af kanunu kaldırılmalıdır.**

3.4. İnşaat Mühendisliği Bölümü Öğretim Üyelerinin Yeterliliği ve Yetkinliği

Üniversitelerde eğitim-öğretim ve araştırmalarda görev alan öğretim üyelerinin yetiştirilmesinde, atanma ve yükseltilmesinde, her ne kadar yönergeler bulunsun da farklı ve yetersiz uygulamalar öğretim üyesinin mesleki yeterliliğinde sorunlar oluşturmaktadır.

- Yeni kurulan üniversitelerin İnşaat Mühendisliği bölümlerinde yeterli sayıda öğretim üyesi olmadan, bölümler eğitim-öğretime açılmıştır. Bu bölümlerin birçoğunda da İnşaat Mühendisliği eğitimi almış öğretim üyesi yerine farklı disiplinlerden yetişmiş öğretim üyeleri kadrolara alınmıştır. İnşaat Mühendisliği eğitiminin uygulamaya yönelik olması ve toplumun hem günümüzde hem de gelecekteki gereksinimlerine cevap verebilecek İnşaat Mühendislerinin mezun edilebilmesi, ancak İnşaat Mühendisliği alanında uzmanlaşmış öğretim üyelerinin varlığı ile mümkündür. Bu nedenle İnşaat Mühendisliği Bölümü kadrolarına farklı bilim alanlarında uzmanlaşmış öğretim üyelerinin atanması sınırlandırılmalıdır. **İnşaat Mühendisliği Bölümü akademik personelinin en fazla %10'unun uzmanlık alanı İnşaat Mühendisliği olmayan öğretim üyelerinden oluşabileceği şeklinde bir düzenleme yapılmalıdır.**
- Türkiye'de İnşaat Mühendisliği Bölümlerinin önemli bir kısmında akademik kadroların hem nitelik hem de nicelik açısından yetersizliklerine rağmen eğitim ve öğretime devam edilmektedir. Bu durum, uzun erimli ve İnşaat Mühendisliği mesleğine çok yönlü olumsuz etkileri olan ve değişen dünya ile uyumsuz, vizyon içermeyen niteliksiz eğitim ve öğretime neden olmaktadır. Özellikle son 20 yıllık süreç içerisinde liyakat göz ardı edilerek yapılan kadro atamalarının niteliğinin sorgulanması zorunlu hale gelmiştir. Yine bu süreç içinde çok sayıda kalite yönünden sorunlu ulusal ve uluslararası sözde bilimsel dergiler çevrimiçi erişimli olarak kurulmuştur. Bu tür dergilerde yapılan yayınlarla gerçekleşen akademik yükseltmeler İnşaat Mühendisliği Bölümlerinde niteliksiz akademik kadro oluşumlarına neden olmaktadır.

Niteliksiz dergiler ulusal ve uluslararası ölçekte yaygındır. Kapsamlı bir çalışma ile ulusal ve uluslararası nitelikli dergilerin belirlenmesi ve bu dergiler dışında yapılan yayınların akademik atama ve yükseltmelerde dikkate alınmaması sağlanmalıdır. Akademik kadroları yetersiz İnşaat Mühendisliği Bölümlerine öğrenci alımları da durdurulmalıdır.

- Öğretim üyesi olarak akademik yetkinliğin belirlenmesinde, atama ve yükseltme jürilerinin, yüksek lisans ve doktora tez jürilerinin oluşturulmasında akademik yetkinlik yerine salt akademik unvan yeterli görülmektedir. Akademik yetkinliğin salt akademik unvanla belirlenmesi bugünkü akademik profil için çok sakıncalıdır.

Akademik yetkinlik tanımına (doğru tanımlanan uzmanlığı, uzmanlık alanındaki yayınları ve faaliyetleri, uluslararası bilimsel tanınırlığı, araştırmalarına aldığı atıflar, akademiye katkıları, deneyimi vb.) gerek bulunmaktadır. **Tüm jürilerin oluşturulmasında akademik yetkinlik titizlikle irdelenmelidir. Jüri üyelerinin mutlaka akademik yetkinliği olan deneyimli akademisyenler içinden seçilmesi sağlanmalıdır.**

- Öğretim üyelerinin Doçent olabilmesi için Üniversitelerarası Kurul tarafından yapılan Doçentlik sınavının kaldırılması, salt bilimsel çalışmaları esas alınarak Doçent unvanı veril-

mesi, isteyen üniversitelerin Doçent kadrosu ilan ettikten sonra kadro için sınav yapması, bazı üniversitelerde ise sınavsız kadroya atanması eşitsizlik yaratmaktadır. Doçent unvanının yalnızca akademik yayın sayısına bağlanması, öğretim üyesinin mesleki yeterliliğinin göz ardı edilmesine neden olmuştur. Bu nedenle de **öğretim üyesinin akademik unvanının yükseltilmesinde akademik çalışmaları yanında, alanında mesleki bilgi ve becerisinin de ölçülebildiği Doçentlik sözlü sınavı, isteğe bağlı olmaksızın kadro ilanından önce yapılmalıdır.**

- e) Öğretimin gereklerinin yerine getirilebilmesi için ihtiyaç duyulan araştırma görevlilerinin sayısı, bölümlerin akademik geleceği açısından yetersizdir. Hatta bazı İnşaat Mühendisliği Bölümlerinin anabilim dallarında araştırma görevlisi dahi bulunmadığı gibi araştırma görevlisi ihtiyaçları da bir türlü karşılanamamaktadır. Bu durum bölümlerin akademik kadro planlamalarını ve akademik vizyonlarını gerçekleştirebilmelerini engellemekte, gerçekçi planlama yapabilmelerini önlemektedir. Tüm İnşaat Mühendisliği Bölümlerinde kalitenin sağlanması için yeterli sayıda araştırma görevlisi kadroları sağlanmalıdır.

3.5. İnşaat Mühendisliği Bölümlerinde Akreditasyonun Önemi

Türkiye'deki İnşaat Mühendisliği eğitim-öğretim programlarının birçoğu İnşaat Mühendisliği uygulamalarının gerisinde kalmıştır. Programların bugünkü durumu ne günümüz şartlarında ihtiyaç duyulan nitelikleri ne de gelişen teknolojinin şekillendireceği yeni İnşaat Mühendisliği niteliklerini kazandıracak ölçütlere sahiptir. İnşaat Mühendisinin gelecekte karşılaşacağı bugünkülerden daha karmaşık olacak sorunların üstesinden gelebilmesi için, mühendislik eğitiminde, öğrencilerin düşünebilme ve muhakeme yapabilme becerilerini kazanmaları ile kişisel gelişimlerine de imkân verecek belli bir kalitenin sağlanması kaçınılmazdır. Bunun için İnşaat Mühendisliği programlarının çıktısı odaklı eğitime önem vermesi ve bu alanda eğitim kalitesini artırmak için programlarını akredite ettirmeleri gerekmektedir.

2023 yılı itibari ile 26 Devlet Üniversitesinde, 10 Vakıf Üniversitesinde ve 2 KKTC üniversitesinde olmak üzere toplam 38 üniversitede 60 İnşaat Mühendisliği programı MÜDEK tarafından akredite edilmiştir. Buradan da devlet üniversitelerinde bulunan İnşaat Mühendisliği programlarının büyük bir çoğunluğunun akredite olmadığı görülmektedir. Bununla birlikte vakıf üniversitelerinde bulunan inşaat programlarının, devlet üniversitelerine göre, akredite oranının fazla olması da önemli bir gelişmedir.

Türkiye genelinde devlet ve vakıf üniversitelerinde bulunan İnşaat Mühendisliği Bölümlerinde tüm eğitim programlarının akreditasyonu zorunlu olmalıdır. Akreditasyon sürecini tamamlayamayan bölümlerde öğrenci alımı durdurulmalıdır.

3.6. İnşaat Mühendisliğinde Yetkin Mühendislik

Ülkemizde yatırımların çok önemli bir bölümünde İnşaat Mühendisleri görev almakta, yatırımları yönlendirmekte ve projeleri yönetmektedir. Bu yatırımların sağlıklı ve sürdürülebilir olmasını sağlamak üzere gerekli olan mühendislik yetki ve sorumluluklarını kullanmak için dört yıllık İnşaat Mühendisliği Lisans Eğitimini tamamlamak yeterli değildir. Zira mühendislik diploması alan herkesin, uygulamada herhangi bir deneyime sahip olmaksızın, bir anlamda, sınırsız mesleki yetki ile donatılması, hizmetin niteliği ve güvenilirliği bakımından sakıncalar yaratabilmektedir. Ne yazık ki ülkemizde bugüne kadar afete dönüşen depremler, sel ve heyelan olayları İnşaat Mühendisinin etkin olması gereken mühendislik hizmetlerinin verilmesi/verilememesi ya da bu hizmetlerin başka mühendislik disiplinleri tarafından verilmesi nedeniyle halkın can ve mal güvenliğinin sağlanamadığı acı tecrübeler olarak yaşanmıştır. Benzer sorunla karşılaşan birçok ülke, mühendislik hizmetinin verilmesi aşamasında oluşabilecek risklerin azaltılmasını sağlamak amacı ile "Yetkin Mühendislik" sistemini uygulamaya sokmuştur.

İnşaat Mühendisleri Odası, mühendislerin mesleki deneyim, kapasite ve yeterliliklerine göre belgelendirilmelerini ve yetkilendirilmelerini savunagelmıştır. Kökeni 1960'lı yıllara uzanan

bu düşünce, ilk olarak yapı polisliği sistematigi dâhilinde ifade edilmeye çalışılmıştır. Ancak 1992 Erzincan Depremi, konunun daha sistematik tartışılmasına sebep olan bir kırılma noktasıdır. Depremın akabinde sertifikalı mühendislik, profesyonel mühendislik adı altında yürütülen tartışmalar nihayetinde Odamız tarafından “Yetkin Mühendislik” kavramına dönüştürülmüştür.

Odamız Yetkin Mühendislik belgelendirmesiyle ilgili ilk somut çalışmasını 1996 yılında başlatmış, yetkin mühendislik yasa, yönetmelik ve uygulama esasları taslaklarını hazırlayarak 1998 yılında kamuoyuna ve dönemin siyasi iktidarına sunmuştur.

Odamızın savunduğu belgelendirme sistemlerinin gerekliliği, özellikle 1999 depremleri sonrasında daha da belirginleşmiş ve kamuoyunun bir talebi haline dönüşmüştür. Yetkin Mühendisliğe geçilmesinin gerekliliği Devlet Planlama Teşkilatının 2001 yılında yayımlanan 5 yıllık kalkınma planına konulmuş, Bayındırlık Bakanlığı tarafından düzenlenerek, Deprem Şûrasında uygulamanın hayata geçirilmesi gerekliliği doğrultusunda kararlar alınmış, TÜBİTAK raporlarına da geçmiştir.

Odamız, TMMOB Yasasından aldığı güçle 2005 yılında proje alanını düzenlemeye yönelik SİM Yönetmeliğini, gönüllülük esasına dayalı olarak ve tüm hizmet alanlarını kapsayacak şekilde Yetkin Mühendislik Yönetmeliğini, belgelendirme sistemleri olarak uygulamaya sokmuştur.

İlk haliyle SİM Yönetmeliğinin puanlandırmaya dayalı belgelendirme sistemi birkaç yıl yürürlükte kalma şansını yakalamış ve geniş kesimler tarafından sahiplenilmiştir. Binlerce üyemiz meslek içi eğitimlere katılmış, mesleki ve bilimsel aktivitelere ilgi göstermiş, proje alanında gözle görülür iyileşmeler yaşanmıştır.

Yetkin Mühendislik Yönetmeliği çerçevesinde Odamızca Yetkin Mühendislik Kurulu kurulmuş ve bu kurula bağlı sınav kurulları oluşturulmuştur. Kurulun temel çalışma prensibi meslek bilgisi, deneyim birikimi ve etik anlayışıyla belli bir olgunluk düzeyine erişmiş olan İnşaat Mühendislerinin tespitini ve belgelenmesini sağlamak ve yetkin İnşaat Mühendisliği düzeninin oluşturulması ve bu düzenin işleyiş ilkelerini belirlemek olmuştur.

Bu yönetmeliğe göre; belirli başvuru şartlarını sağlayan yetkin mühendis adayı, bir dilekçe ile kayıtlı bulunduğu İnşaat Mühendisleri Odası Şubesine başvurur. Sınav kurulu tarafından bir uzmanlık alanına dair sınav açıldığında, o alana başvurmuş olan adayların tümü, belirtilmiş olan konularda düzenlenen iki yazılı sınava katılırlar. Yazılı sınavlarda, temel ilke, kavramların özümsemiş olup olmadığını ve adayın mühendislik problemlerine genel yaklaşımını belirlemeye yönelik sorulardan oluşur. Çoktan seçmeli sorulardan oluşan sınavlar, Yetkin Mühendislik Kurulu tarafından oluşturulan sınav kurulları tarafından düzenlenir ve değerlendirilir. Sınav kurulu, sınav sonucunu Yetkin Mühendislik Kuruluna iletir ve Yetkin Mühendislik Belgesi almaya hak kazanan adaylar 3 yıl boyunca başarılı oldukları alanda belgelendirilmeye hak kazanmış olurlar. 3 yılın sonunda belgenin geçerliliğinin devam etmesi için, belirli koşulları sağlayan yetkin mühendislerin kurul tarafından üç yıllık süreçteki mühendislik hizmetleri belirlenen kriterlere göre kontrol edilir ve kriterleri sağlayan yetkin mühendisler, belgelerini kullanmaya devam eder.

Bu çalışmaların dışında ayrıca İnşaat Mühendisliği mesleğine değerli katkılarda bulunmuş, ülke ve toplum yararına üstün hizmetler vermiş olan seçkin İnşaat Mühendislerine, kendileri tarafından hiçbir başvuru yapılmaksızın, Yetkin Mühendislik Kurulu tarafından Onursal Yetkin Mühendislik Belgesi verilmiştir.

Özetle Yetkin Mühendislik sisteminin temel amacı, çağdaş teknikle uygun, kaliteli ve güvenilir mühendislik hizmetlerinin ülkemizde kişiler ve toplum yararına sunulmasını ve bu hizmetlerle ilgili yanlış uygulamaların önlenmesini sağlamaktır. Sonuç olarak **“Yetkin Mühendislik Uygulaması”** ile varılmak istenen hedefler aşağıdaki biçimde özetlenebilir:

- Hizmetin yurttaşların ve toplumun yararına verilmesi, yanlış uygulamaların önlenmesi, kalite ve güvenirliliğin artırılması.
- Hizmetin yeterli mesleki bilgi ve deneyime sahip olan kişilerce verilmesi.

- c) Hizmetin verilme sürecinde, hizmeti veren kişilerin mesleki ve meslek etiği açısından tam olarak denetlenmesi.
- d) Bilginin çok çabuk eskimesi nedeni ile hizmeti veren kişilerin çağdaş teknikleri izleyebilmeleri için "sürekli mesleki eğitim" sürecine tabi tutulmalarının sağlanması.

Yetkin Mühendislik Yönetmeliği ne yazık ki yürürlükte kalma şansını yakalayamamış ve Danıştay Sekizinci Dairesinin 6 Kasım 2007 tarih ve Esas No: 2006/5861 sayılı kararıyla durdurulmuştur. Ardından Odamızın 41. Olağan Genel Kurul toplantısında belirlenen ilkeler doğrultusunda yeni yönetmelik hazırlanmış ve "Yetkinlik Belgelendirme Yönetmeliği" 15.02.2009 tarihinde Resmi Gazete'de yayımlanarak yürürlüğe girmiştir. Ancak açılan davalar sonucu, yeni çıkan Yönetmeliğin de yürütmesi Danıştay 8. Dairesi'nin 08.07.2009 tarih, 2009/3629 sayılı kararı ile durdurulmuş ve 15.09.2009 tarih, 2009/3806 sayılı kararı ile yönetmelik iptal edilmiştir.

Yukarıda bahsi geçen yetkin mühendislik hizmetlerinin amaçlarının gerçekleşmesi için acilen Ulusal Deprem Stratejisi Eylem Planı-2023'te de belirtildiği gibi "Yetkin Mühendislik Uygulamasının" yasal mevzuatı oluşturulmalı ve yaşama geçirilmesi sağlanmalıdır.

4. Sonuç

İnşaat Mühendisliği Eğitiminde, yukarıda bahsedildiği üzere, yasal düzenlemeler ve uygulamalar nedeniyle birçok sorun oluşmuştur ve bu sorunlar ağırlaşarak devam etmektedir. Bunlardan başlıcaları; fiziki imkânları yetersiz, laboratuvar, kütüphane gibi en temel eğitim/öğretim alanlarının bile sağlanamadığı yeni bölümlerin açılmasının, nitelik ve nicelik açısından yetersiz akademik kadrolarla birlikte öğrenci kontenjanlarının artırılmasının ve inşaat mühendisliği bölümünü tercih eden öğrencilerin düşük başarı sıralaması ile af kanunu düzenlemelerinin yol açtığı sorunlar olarak sıralanabilir. Bu sorunların büyük bir kısmı çağdaş eğitim öğretimi önceleyen yasal düzenlemelerle çözülebilir.

Türkiye'deki İnşaat Mühendisliği eğitim-öğretim programlarının birçoğu İnşaat Mühendisliği uygulamalarının gerisinde kalmıştır. Programların bugünkü durumu ne günümüz şartlarında ihtiyaç duyulan nitelikleri ne de gelişen teknolojinin şekillendireceği yeni İnşaat Mühendisi niteliklerini kazandıracak ölçütlere sahiptir. Türkiye genelinde devlet ve vakıf üniversitelerinde bulunan İnşaat Mühendisliği Bölümlerinde tüm eğitim programlarının akreditasyonu zorunlu olmalıdır. Akreditasyon sürecini tamamlayamayan bölümlerde öğrenci alımı durdurulmalıdır.

Bugün İnşaat Mühendisliği Bölümlerinin kontenjanları toplamı on binlere dayanmış olup, bu durum İnşaat Mühendisliği Bölümü mezunlarının büyük bölümünün işsiz kalmasına, iş bulabilenlerin ise çok düşük, hatta asgari maaştan daha az ücretler karşılığında çalışmasına sebep olmuştur. Çözüm olarak, ülke çapında İnşaat Mühendisliği bölümlerinde kontenjan azaltmasına gidilmeli hatta Teknoloji Fakülteleri İnşaat Mühendisliği Bölümlerinin ara eleman yetiştirmek amacıyla eğitimleri değiştirilerek sektöre bu şekilde kazandırılmalıdır.

İnşaat Mühendisliğinin eğitim, ihtisas ve uygulama alanlarının başka alanlardan mühendislerce işgal edilmesi, eğitim ve uygulamada büyük yanlışlıklara, güvenlik seviyesinde büyük sorunlara ve ekonomik kayıplara neden olmaktadır. Bu nedenle, tüm İnşaat Mühendisliği mesleği ile ilgili konular, eğitim de dahil olmak üzere, alanında yetkin inşaat mühendisleri tarafından yürütülmelidir.

Eğitim, istihdam ve üretim ilişkilerinin planlı bir şekilde ele alınmamasından dolayı lisans eğitiminde edinilen bilgilerin önemli bir bölümü çalışma hayatında pratik karşılığını bulamamaktadır. Bu durum mesleğe karşı yabancılaşmanın yanı sıra mesleki körelmeye de neden olmaktadır. Bilimi teknolojiye, teknolojiyi uygulamaya dönüştüren mühendislerin daha donanımlı ve birikimli olarak yetişeceği ve mezuniyet sonrası bilgilerini yenileyebilecekleri, geliştirebilecekleri eğitim olanakları, üretim ve çalışma ortamları sağlanmalıdır.

İnşaat Mühendisliği Bölümünden mezun olan bir mühendisin, 12 Mayıs 2023 tarihli Resmi Gazetede yayımlanan Planlı Alanlar İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair

Yönetmelik'te yapılan bazı yeni düzenlemelerle birtakım kriterler getirilmiş dahi olsa büyük çoğunlukta birçok işi yapmasında herhangi bir engel bulunmamaktadır. Bu da mesleki eğitimi yeterli oranda tamamlamamış, yetkinliğini ispatlayamamış İnşaat Mühendislerinin yanlış kararlar vermesine ve kaynakların heba olmasına neden olduğu gibi sel, heyelan ve deprem gibi doğal olaylar nedeniyle oluşabilecek sorunlara da çözüm üretilmemesine yol açmaktadır. Bu nedenle 1999 Marmara Depremlerinden sonra kamu kurumları tarafından hazırlanan raporlarda bahsi geçen "Yetkin Mühendislik Uygulamasının" ivedilikle yürürlüğe girmesi ve mühendislik uygulamalarında sorumluluk alacak mühendislerin yetkin mühendis sertifikası almaları zorunlu hale getirilmelidir. Yetkin Mühendislik Uygulaması yukarıda özetlenen sorunlardan birçoğunun çözümüne doğrudan ya da dolaylı katkı sunacaktır.

5. Faydalanılan Kaynaklar

- TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, "İnşaat Mühendisliği Eğitimi Vizyon Raporu, 2014, Ankara
- Altın, S., İnşaat Mühendisliği Eğitiminde İyileştirme Gereksinimi, 1. İnşaat Mühendisliği Eğitimi Sempozyumu, Bildiriler Kitabı, Kasım 2009, Antalya.
- <http://www.abet.org>, "ABET Criteria for Accrediting Engineering Programs, ABET Inc. Baltimore, USA
- TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, "İnşaat Mühendisliği Eğitiminde Kontenjanlar, 2023, Ankara.
- Şahin N. (editör), İnşaat Mühendisliği için 2025 Vizyonu, Marmara Çalışmalar Federasyonu (The American Society of Civil Engineers-ASCE' nin izni ile basılmıştır.), 2010.
- <https://www.mudek.org.tr/>, Mühendislik Lisans Programları Değerlendirme Ölçütleri, MÜDEK, 2020.
- <https://www.tmmob.org.tr/icerik/imo-insaat-muhendisligi-egitiminde-turkiye-gercegi-raporu>, İMO: İnşaat Mühendisliği Eğitiminde Türkiye Gerçeği Raporu
- <https://antalya.imo.org.tr/TR,83005/1-insaat-muhendisligi-egitimi-sempozyumu.html>, 1. İnşaat Mühendisliği Eğitimi Sempozyumu - Antalya, 2009
- <https://hatay.imo.org.tr/TR,84546/2-insaat-muhendisligi-egitimi-sempozyumu.html>, 2. İnşaat Mühendisliği Eğitimi Sempozyumu - Muğla, 2011
- <https://hatay.imo.org.tr/TR,86091/3-insaat-muhendisligi-egitimi-sempozyumu.html>, 3. İnşaat Mühendisliği Eğitimi Sempozyumu - Ankara, 2016
- <https://eski.imo.org.tr/ekutuphane/index.php?yayinkod=1311>, 4. İnşaat Mühendisliği Eğitimi Sempozyumu - İzmir, 2017
- <https://www.imo.org.tr/TR,66238/bolum-baskanlari-toplantisi.html>, İnşaat Mühendisliği Bölüm Başkanları ile Toplantısı - Muğla, 2011
- <https://www.imo.org.tr/TR,90222/insaat-muhendisligi-egitimi-vizyon-raporu-2014.html>, İnşaat Mühendisliği Eğitimi Vizyon Raporu, 2014
- <https://van.imo.org.tr/TR,90224/insaat-muhendisligi-egitimi-vizyon-raporu-2016.html>, İnşaat Mühendisliği Eğitimi Vizyon Raporu, 2016
- <https://eski.imo.org.tr/ekutuphane/index.php?yayinkod=1321>, İnşaat Mühendisliği Eğitimi Mevcut Durum Raporu, 2019
- imo.org.tr/TR,141123/yok-baskani-yekta-saraca-acik-mektup.html YÖK Başkanı Yekta Saraç'a Açık Mektup 24.06.2021
- <https://eskisehir.imo.org.tr/Eklenti/468,uzaktanegitimdegerlendirmeraporu01032022pdf.pdf?0>, Pandemi Sürecinde İnşaat Mühendisliği Programlarında Yürütülen Uzaktan Öğretim Değerlendirme Raporu, 2022
- <https://www.tmmob.org.tr/icerik/cumhuriyetin-100-yilinda-muhendislik-mimarlik-sehir-planlama-egitim-sempozyumu-sonuc>, Cumhuriyetin 100. Yılında Mühendislik, Mimarlık, Şehir Planlama Eğitim Sempozyumu Sonuç Bildirgesi

Kurumlara Gönderilen Görüşler

Köylerde Yapılacak Yapılar ve Uyulacak Esaslar hakkında Oda Görüşü

13 Haziran 2022

Yapı ruhsatına tabi olmayan yapılar için statik projeye esas teşkil edecek zemin ve temel etüdü raporunun ilgili idareler tarafından istenmesinin sağlanması ile bu yapıların inşasına ve denetimine ilişkin sorumlulukların belirlenmesinin talep edildiği, Odamıza yapılan başvurulardan anlaşılmaktadır.

Konuya ilişkin; 3194 sayılı İmar Kanunu'nun "Köylerde yapılacak yapılar ve uyulacak esaslar" başlıklı 27'inci maddesinin birinci fıkrasında "Belediye ve mücavir alanlar dışında köylerin köy yerleşik alanlarında, civarında ve mezralarda yapılacak konut, entegre tesis niteliğinde olmayan ve imar planı gerektirmeyen tarım ve hayvancılık amaçlı yapılar ile köyde oturanların ihtiyaçlarını karşılayacak bakkal, manav, berber, köy fırını, köy kahvesi, köy lokantası, tanıtım ve teşhir büfeleri ve köy halkı tarafından kurulan ve işletilen kooperatiflerin işletme binası gibi yapılar için yapı ruhsatı aranmaz. Ancak etüt ve projelerin valilik onayını müteakip muhtarlığa bildirim ve bu yapıların yöresel doku ve mimari özelliklere, fen, sanat ve sağlık kurallarına uygun olması zorunludur. Etüt ve projelerin sorumluluğu müellifi olan mimar ve mühendislerdir. Bu yapılar valilikçe ulusal adres bilgi sistemine ve kadaströ planlarına işlenir. Bu fıkrada belirtilen projelerin, valilik onayı ve muhtarlığa bildirim şartı sağlanmadan veya projesine aykırı yapı yapıldığının muhtarca tespiti ya da öğrenilmesi halinde durum, muhtar tarafından ivedilikle valiliğe bildirilir." hükmü bulunmaktadır.

Plansız Alanlar İmar Yönetmeliğinin 57'inci maddesinde "Köy ve mezraların yerleşik alanları ve civarı ile kırsal yerleşik alanlar ve civarında yapılacak konut, tarımsal ve hayvancılık amaçlı yapılar ile müştemilat binaları yapı ruhsatı ve yapı kullanma iznine tabi değildir. Ancak, yapı projelerinin fen ve sağlık kurallarına uygun olduğuna dair ilgili idare onayı alınmasından sonra, muhtarlığa bildirimde bulunulmak suretiyle yapılması şarttır. Büyükşehirlerde proje onayları ilçe belediyesince yapılır. Bu yapıların ihtiyacı için çatılarında, saçak sınırlarına taşmama ve mimari görünüşe bağlı kalınmak kaydı ile yapılacak güneş kaynaklı yenilenebilir enerji sistemleri de aynı hükümlere tabidir. İnşa edilen yapının fen ve sağlık kurallarına uygunluğu İmar Kanununun 30 uncu maddesine göre valiliklerce belirlenir" denilmektedir.

İmar Kanunu'nun 30'uncu maddesinde ise "Yapı tamamen bittiği takdirde tamamının, kısmen kullanılması mümkün kısımları tamamlandığı takdirde bu kısımlarının kullanılabilmesi için inşaat ruhsatını veren belediye, valilik bürolarından; 27'nci maddeye göre ruhsata tabi olmayan yapıların tamamen veya kısmen kullanılabilmesi için ise ilgili belediye ve valilikten izin alınması mecburidir. Mal sahibinin müracaatı üzerine, yapının ruhsat ve eklerine uygun olduğu ve kullanılmasında fen bakımından mahzur görülmediğinin tespiti gerekir.

Belediyeler, valilikler mal sahiplerinin müracaatlarını en geç otuz gün içinde neticelendirmek

mecburiyetindedir. Aksi halde bu müddetin sonunda yapının tamamının veya biten kısmının kullanılmasına izin verilmiş sayılır.

Bu maddeye göre verilen izin yapı sahibini kanuna, ruhsat ve eklerine riayetsizlikten doğacak mesuliyetten kurtarmayacağı gibi her türlü vergi, resim ve harç ödeme mükellefiyetinden de kurtarmaz” hükümleri yer almaktadır.

Anılan mevzuatta; belediye ve mücavir alanlar dışında köylerin köy yerleşik alanlarında, civarında ve mezralarda yapılacak yapıların yapı ruhsatına tabi olmadığı belirtilmektedir. Bu yapıların proje müellifliği görevini üstlenen üyelerimizin aynı zamanda fenni mesuliyet görevini de üstlenmeleri gerektiğini belirten bir düzenleme ise bulunmamaktadır.

Ayrıca, İmar Kanunu’nun 28’inci maddesinin altıncı fıkrasında “Fenni mesuller, mesuliyet üstlendikleri yapı ile alakalı olarak yapı müteahhitliği, şantiye şefliği, taşeronluk ve malzeme satıcılığı yapamaz. Yapı sahibi, yapısının fenni mesuliyetini üstlenemez” hükmü yer almaktadır. Planlı Alanlar İmar Yönetmeliğinin ekinde yer alan ve fenni mesullerle imzalanıp ilgili idarelere verilmesi zorunlu olan taahhüname ise “yapılacak denetim hizmetlerinde imza yetkisine sahip olarak çalışacağımı, fenni mesuliyet görevini ifa ederken başkaca mesleki ve inşaat işleri ile ilgili ticari faaliyette bulunmayacağımı,” şeklinde ibare yer almaktadır. Bu durumda, fenni mesuliyet görevini üstlenenlerin aynı zamanda proje müellifi olamayacağı anlaşılmaktadır.

Etüt ve projeler hakkında Planlı Alanlar İmar Yönetmeliğinde, yapı ruhsatına tabi yapılar için hazırlanması gereken projeler arasında statik projeye esas teşkil edecek zemin ve temel etüdü raporu sayılmaktadır. Ancak, yapı ruhsatına tabi olmayan yapılar için statik projeye esas teşkil edecek zemin ve temel etüdü raporunun hazırlanıp hazırlanmayacağı açıkça belirlenmemiştir.

Aynı belirsizliğin, yapının inşa edilmesi konusunda yaşandığı gözlenmektedir. Yapı ruhsatına tabi yapılar için yapı müteahhidi ve şantiye şefinin görev ve sorumlulukları belirlenmiştir. Ancak, yapı ruhsatına tabi olmayan yapıların inşa edilmesine yönelik yapım faaliyetlerinin kimlerce yürütüleceği açıkça belirlenmemiştir.

Açıklanan nedenlerle; belediye ve mücavir alanlar dışında köylerin köy yerleşik alanlarında, civarında ve mezralarda yapılacak yapılar için; denetime yönelik fenni mesuliyet görevinin kimin tarafından yürütülmesi gerektiği, fenni mesuliyet görevini üstlenenlerin başka bir mesleki ve ticari faaliyette bulunup bulunamayacağı, idarelerce zemin ve temel etüdü raporunun istenip istenmeyeceği, zemin ve temel etüdü raporunun istenmemesi halinde statik projeye esas teşkil edecek verilerin nasıl belirlenebileceği ve bu yapıların inşa edilmesine yönelik yapım faaliyetlerinin kim tarafından yürütülmesi gerektiği konuları ile ilgili olarak bilgi verilmesini arz ederiz.

Saygılarımızla,

Serap Dedeoğlu
Genel Sekreter

TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası Ana Yönetmeliği hakkında Oda Görüşü

19 Ekim 2022

Jeoloji Mühendisleri Odası'nın hazırlamış olduğu JMO Ana Yönetmeliğinde yapılan değişiklikler tarafımızdan değerlendirilmiş, ancak bazı sakıncaları ihtiva ettiği gözlenmiştir.

Yönetmelik değişiklik taslağının 1. Maddesi ile Ana Yönetmeliğin 5. Maddesine eklenmesi talep edilen alt bentler incelendiğinde Jeoloji mühendisliği mesleği hizmet ve uzmanlık alanlarına ilişkin yeni belirlemeler yapıldığı görülmektedir. Keza bu husus Jeoloji Mühendisleri Odasınınca iletilen değişiklik taslağının gerekçesinde " Jeoloji mesleki alanında ki gelişmelere uyum sağlamak amacıyla bazı ilaveler ve değişiklikler yapılması ihtiyacı ortaya çıkmıştır.Diğer taraftan Jeoloji mühendisliğinin bazı hizmet alanlarının isimlerinin meri mevzuata uygun olarak yeniden ifade edilmesine ihtiyaç duyulmuştur..." denilerek açıkça ifade edilmiştir.

Oysa Jeoloji meslek disiplininin Geoteknik ve Hidroloji alanlarında çalışma yapabileceğine ilişkin herhangi bir mevzuatsal ya da hukuki gelişme söz konusu değildir.

Geoteknik, İnşaat Mühendisliğinin Ana Bilim dallarından birisidir. En genel ifadeyle zemin-yapı ilişkisini-etkileşimini incelemekte ve yapı tasarımının temelini oluşturmaktadır. Bu tariften de anlaşılacağı gibi Geoteknik, (Jeoloji mühendislerinin ifadesiyle Jeoteknik) yapıdan bağımsız bir zemin çalışması değildir.

Uzman bir İnşaat Mühendisi Geoteknik etüt kapsamında jeolojik, hatta deprem ülkesi olan ülkemizde dinamik analizler için jeofizik verilere ihtiyaç duyar (Tıpkı bir cerrah'ın ameliyat öncesi, hematolojik, kardiyolojik vb. verilere ihtiyaç duyması gibi). Ancak bu veriler Geoteknik değerlendirme-modelleme-analiz ve raporun kendisi değildir.

Bu çerçevede, yönetmelik taslağında ısrarla jeoteknik olarak ifade edilen Geoteknik hizmetlerinin, Jeoloji Mühendisleri Odası tarafından yanlış algılanmaya devam edildiği, geotekniğin inşaat mühendisliğinin bir uzmanlık alanı olduğu ve konu ile ilgili yönetmelik hazırlamaya veya benzeri mesleki düzenlemeler yapmaya İnşaat Mühendisleri Odası'nın görevli ve yetkili olduğunu tekrar vurgulamak isteriz.

Dolayısı ile Madde 1'in (8), (9) ve (11) bentlerinde yer alan jeoteknik kelimesi çıkarılmalıdır.

Keza aynı durum hidrolojik çalışmalar için de geçerlidir. Hidrolojik verilere göre planlama ve uygulama hizmetleri bütünüyle İnşaat Mühendisliği hizmetleri dahilinde yer almaktadır.

Madde 1'in, (8) bendinde yer alan; "Su yönetimi, yüzey ve yeraltı suyu havza planlama, yeraltı suyu arama ve kullanma ile taşkın tehlike ve risk haritalarının hazırlanması süreçlerinde jeolojik, jeoteknik, hidrolojik, hidrojeolojik, araştırma, etüt, planlama ve uygulamaya ilişkin çalışmalar yapmak," ifadesiyle su yapılarına ait havza planlama çalışmaları kapsamındaki bazı çalışmaların oluşturulmasındaki diğer mühendislik disiplinleri ile birlikte oluşturulan çalışmalardan jeoloji mühendisliğine ait çalışmalar bahsedilmektedir. Havza planlama çalışmalarının hazırlanması farklı uzmanlıkların bir arada çalışmasını gerektiren bir süreçtir. Havza planlama ve benzeri hidrolik ve hidrolojik çalışmalar su alanındaki uzman İnşaat Mühendisleri tarafından yapılmaktadır. Hidrolojik çalışmalar, İnşaat Mühendislerinin gerek lisans düzeyindeki müfredatları kapsamında bulunan derslerden alınan bilgiler çerçevesinde gerek ise

lisans sonrasında almış oldukları lisansüstü veya doktora eğitimlerindeki temel ve detaylı eğitimlerin uygulaması niteliğinde yapılmaktadır. Dolayısı ile İnşaat Mühendisliği su yapıları uzmanlık alanında hizmet veren meslektaşlarımızın yürütmüş olduğu bu çalışmaların Jeoloji Mühendisleri tarafından yapılması düşünülemez.

Yine aynı bentte “taşkın tehlike risk haritalarının hazırlanması süreçlerinde” ifadesi bulunmaktadır. Taşkın risk haritaları; çalışma alanı içerisindeki topografik yapı, morfolojik yapı temel verileri ışığında Hidrolojik verilerle elde edilen hidrolik koşullar dikkate alınarak hidrolik temel esasları doğrultundaki suyun davranışları araştırılmaktadır. Bu davranışlar hidrolik koşullar altındaki hesaplamalar ve oluşturulan matematiksel modellere göre belirlenmektedir. Bazen matematiksel modeller ile yetinilmemesi durumunda ise (nadiren) Hidrolik modellemeler yoluyla belirlenmektedir. Sözü edinilen bu çalışmalar yine İnşaat Mühendisliği su uzmanlık alanında görev yapan meslektaşlarımız tarafından özenle yapılmaktadır.

TMMOB bünyesinde hidrolojik çalışmalar İnşaat Mühendisliği uzmanlık alanı içinde kabul edilmekte, meslek odalarımızın ortak çalışma kültürü ve iş yetki paylaşımı on yıllardır başarı ile yürütülmektedir. Bu doğrultuda yönetmeliklerimizde meslek alanlarımıza yönelik detay açıklamalar belirlenirken bir kavram kargaşasına yer verilmemesi adına metinde detay bilgi niteliğinde yazılmış olan “hidrolojik” kelimesi ve “taşkın tehlike risk haritalarının” ifadesi çıkarılmalıdır.

Altını çizerek vurgulamak isteriz ki, mühendislik ürünlerinin hepsi kolektif mühendislik hizmetlerine bağlıdır. Hiçbir mühendislik hizmeti diğerinden “daha az önemli” değildir. Her meslek erbabı ve onun örgütü bu bilinç ile mesleğine saygı duymalı ve sahip çıkmalıdır. Ancak aynı oranda diğer meslek alanları ve hizmetlerine de saygı göstermelidir. Aksi bir durum sadece meslek etiği ihlalini değil, bilimsel gerçekler ve kamu sağlığı/çıkarı açısından önemli sakıncalar içerir.

Bilgilerinizi ve gereğini arz ederiz.

Saygılarımızla,

Serap Dedeoğlu
Genel Sekreter

Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik hakkında Oda Görüşü

3 Şubat 2023

Mevcut Metin	İMO Görüşü
<p>Yapı denetim kuruluşuna izin belgesi verilmesi</p> <p>MADDE 12 – (1) Yapı denetim kuruluşuna izin belgesi alabilmek için aşağıdaki şartlar sağlanır:</p> <p>...</p> <p>“c) Kuruluş ortakları, mimar, inşaat mühendisi, makine mühendisi veya elektrik mühendisi olmalı, görevini devamlı olarak yapmaya engel bir durumu olmadığı ilgili sağlık kurum veya kuruluşunca belirlenmeli, meslek odasına kayıt olmalı, sabıka kaydı olmamalı, kuruluşça yetkilendirilen şirket müdürü ve ortakları imza beyanına sahip olmalı ve T.C. kimlik numarasını sunmalı.”</p> <p>...</p>	<p>Kuruluş ortağı mimar veya mühendisin sorumlu denetim elemanı olarak görev almadığı durumlarda, sağlık raporunun isteniyor olmasının gerekliliği anlaşılamaştır. Şantiyelerde çalışma ve görevini sürekli yapabilmek için alınması gereken rapor, oldukça kapsamlı ve ağır şartlar gerektirmektedir. Astım hastası bir mimar ya da mühendis firma kuramayacak mıdır? Sahada çalışma mecburiyeti olmayan firma kurucu ortağı için bu şartın aranması gereksizdir.</p>
<p>Teknik personelin yapı denetim kuruluşunda istihdam esasları</p> <p>MADDE 16 –...</p>	<p>Sözleşmelerde belirlenen ücret TMMOB asgari ücretinin altında olmamalıdır.</p>
<p>Merkez ve İl Yapı Denetim Komisyonlarının çalışma usul ve esasları</p> <p>MADDE 19 –</p> <p>(3) İl Yapı Denetim Komisyonları;</p> <p>...</p>	<p>İlin çalışma birimlerince hazırlanan raporların ilin komisyonunca değerlendirmesi aşamasında komisyonda en az bir tane TMMOB temsilcisi bulunmalıdır.</p>
<p>Hizmet bedelinin tespiti ve bu bedele esas birim maliyetlerin belirlenmesi</p> <p>MADDE 26 – (1) Yapı denetimi hizmet bedeli, hizmet bedeline esas yapı yaklaşık maliyeti ile hizmet bedeline esas oranın çarpımı suretiyle elde edilen bedeldir. Bu bedele, katma değer vergisi dahil olmayıp, taşıyıcı sisteme ilişkin Bakanlıkça belirlenen laboratuvar deneylerinin masrafları dâhildir.</p> <p>...</p>	<p>Son cümle aşağıdaki şekilde değiştirilmelidir.</p> <p>Bu bedele, katma değer vergisi dahil değildir. Taşıyıcı sisteme ilişkin Bakanlıkça belirlenen laboratuvar deneylerinin masrafları ilgili yapının müteahhidi tarafından karşılanır.</p>

Ahşap Binaların Tasarım, Hesap ve Yapım Esaslarına Dair Yönetmelik Taslağı Hakkında Oda Görüşü

8 Mayıs 2023

Taslağın Genel Üzerindeki Görüş ve Değerlendirme

1. "yön" yerine "doğrultu" kullanılması tavsiye edilir.
2. "kombinasyon" yerine "birleşim" kullanılması tavsiye edilir.
3. "kollektif" yerine "ortak" kullanılması tavsiye edilir.
4. "Simgeler" bölümünde bazı simgeler birimleriyle ve bazıları birimleri belirtmeden verilmiştir. Uyuşum sağlanması tavsiye edilir.
5. "life paralel" ve "lif doğrultusunda" tariflerinin birleştirilmesi tavsiye edilir.
6. "life dik" ve "lif doğrultusuna dik" tariflerinin birleştirilmesi tavsiye edilir.
7. "eksantiklik" yerine "dışmerkezlik" kullanılması tavsiye edilir.
8. Eleman için "derinlik" yerine "yükseklik" kullanılması tavsiye edilir.
9. "test" yerine "denay" kullanılması tavsiye edilir.
10. "deformasyon" yerine "şekil değiştirme" kullanılması tavsiye edilir.
11. "deplasman" yerine "yerdeğiştirme" kullanılması tavsiye edilir.
12. "popülasyon" yerine "topluluk" kullanılması tavsiye edilir.
13. "göçme" yerine "güç tükenmesi" kullanılması tavsiye edilir.
14. "basma" yerine "basınç" kullanılması tavsiye edilir.
15. "detaylı" yerine "ayrıntılı" kullanılması tavsiye edilir.
16. "aks" yerine "eksen" kullanılması tavsiye edilir.
17. "yapılır" yerine "yapılacaktır" ve benzeri ifadelerin "emir edici" olması tavsiye edilir.
18. Şekil 1. de verilen burkulma boyu katsayıları tabloları yerine sayısal ifadelerinin verilmesi bilgisayar uygulaması için tavsiye edilir.
19. "aşağıdaki" gibi bir ifade yerine şekil numarası vererek atıf yapılması tavsiye edilir.
20. Şekil 4.15'in siyah-beyaz olarak verilmesi tavsiye edilir.
21. Denklem 4.76'de "*" çarpma işaretinin kaldırılması tavsiye edilir.
22. "l" küçük harf L kullanılması durumunda "el yazısı kullanılması tavsiye edilir.
23. Genellikle Avrupa yazılımında " " virgül kullanıldığı halde burada Amerikan yazılımı " " nokta tercih edilmiştir. Diğer yönetmeliklerle uyumuna özen gösterilmesi tavsiye edilir.
24. Tablo 4.4'deki değerlerin birimlerinin tabloya yazılması tavsiye edilir.

25. Tablo 4.4 , Tablo 4.7, Tablo 4.8 ve Tablo 4.9'deki "E" için "rijitlik" yerine "elastiklik modülü" yazılması tavsiye edilir.
26. Tablo 4.5'de iki yerde verilen MPa biriminin birisinin kaldırılması tavsiye edilir.
27. "düşünülmalıdır" yerine "kabul edilmelidir" yazılması tavsiye edilir.
28. Şekil 4.36'de ağırlığın SI birimleriyle verilmesi ve eğrilerin düzeltilmesi tavsiye edilir.
29. "effektif genişlik" yerine "etkili genişlik" kullanılması tavsiye edilir.
30. "lokal" yerine "yerel" kullanılması tavsiye edilir.
31. "2xL" gibi çarpımlarda "x" harfinin kullanılmaması tavsiye edilir.
32. Tanımlamalarda bazan "tasarım değeridir." ve bazan "tasarım değeri" kullanılmıştır. Uyuşumun sağlanması tavsiye edilir.
33. Bütün şekil yazılarında yazı büyüklük ve karakter uyuşumunun sağlanması tavsiye edilir.
34. "doğrulanır" yerine "kontrol edilir" kullanılması tavsiye edilir.

Taslak Metin	Öneri/Teklif Metni
Bölüm 3, 1.paragraf:Özel mimari gereksinimler olduğunda, doğrusal davranışı olmayan birleşim elemanları kullanıldığında hem döşeme hem taşıyıcı duvar sistemlerinin doğrusal olmayan davranışı değerlendirmeye alınmak istendiğinde, itme analizi ve zaman tanım alanında doğrusal olmayan analiz yapılabilir. Yapısal modelleme ve analiz, binaya etkileyen kuvvetler ve eleman tasarımı arasındaki geçişi tanımlar.	Hesaplamalar tüm ilgili değişkenleri ihtiva eden uygun tasarım modelleri kullanılarak (gerekmesi durumunda deney ile destekli) yapılmalıdır. Modeller yapısal davranışı hesaplamada yeterli kesinliğe sahip olmalı, erişilmesi muhtemel işçilik standartı ile ve tasarımın esas alındığı bilginin güvenilirliği ile orantılı olmalıdır. Yeterli süneklığe sahip bileşenler yoluyla iç kuvvetlerin tekrar dağılımını sağlayabilen yapılar için elastoplastik yöntemler elemanlardaki iç kuvvetlerin hesaplanması için kullanılabilir. (EuroCode 5, bölüm 5.1)
Değerlendirme	
Bölüm 3.1, sayfa 49. Delta ko : Ortalama yatay döşeme kat ötelemesi	Delta ko : Ortalama yatay kat ötelemesi 48. sayfanın sonundaki 3.1 numaralı şekilde de "ortalama yatay döşeme kat ötelemesi" cümlesinde döşeme kaldırılmalıdır. Ayrıca 3.1 şekli ile aynı şekil olan şekil 4.75 şeklinde indis sıraları (delta 0k, delta k0...gibi) farklı yazılmıştır.
Çünkü sayfa 151'de aynı kavramı açıklayan şekil 4.75'de bu şekilde tariflenmiştir.	
Bölüm 3.3'de iki kez b isimli paragraf başlığı yazılmış	
Değerlendirme	
Genel değerlendirme	Makasın elemanı olan eğik çubuğa diyagonal denilmesi yerleşmiş bir kavramdır. Bu elemanlar çapraz değil diyagonal olarak anılmalıdır.
Değerlendirme	
	Şekil 4.3'de çubuk için gösterilen genel koordinat ekseni ile şekil 4.38'de gösterilen genel koordinat ekseni uyumlu değildir. Aralarında uyuşum sağlanmalıdır.

Değerlendirme

Formül 4.12.

$$C_{DK} = \frac{1}{\sqrt{1 + \left(\frac{f_{m,d}}{0.75 f_{v,d}} \tan \theta\right)^2 + \left(\frac{f_{m,d}}{f_{t,90,d}} \tan^2 \theta\right)^2}} \quad \text{çekme geri}$$

$$= \frac{1}{\sqrt{1 + \left(\frac{f_{m,d}}{1.5 f_{v,d}} \tan \theta\right)^2 + \left(\frac{f_{m,d}}{f_{t,90,d}} \tan^2 \theta\right)^2}} \quad \text{basınç geri}$$

$$C_{DK} = \frac{1}{\sqrt{1 + \left(\frac{f_{m,d}}{0.75 f_{v,d}} \tan \theta\right)^2 + \left(\frac{f_{m,d}}{f_{t,90,d}} \tan^2 \theta\right)^2}} \quad \text{çekme gerilmesi için}$$

$$= \frac{1}{\sqrt{1 + \left(\frac{f_{m,d}}{1.5 f_{v,d}} \tan \theta\right)^2 + \left(\frac{f_{m,d}}{f_{c,90,d}} \tan^2 \theta\right)^2}} \quad \text{basınç gerilmesi için}$$

Değerlendirme

$$C_{EF} f_{m,d} \geq \sigma_{m,\theta,d}$$

C_{FE} eğrilik faktörü çift doğrultuda derinliği değişen elemanlarda 1.0 alınacaktır. Kemerli ve eğimli kemerli elemanlarda ise Denklem 4.14'ten hesaplanacaktır.

$$C_{EF} f_{m,d} \geq \sigma_{m,\theta,d}$$

C_{EF} eğrilik faktörü çift doğrultuda YÜKSEKLİĞİ derinliği değişen elemanlarda 1.0 alınacaktır. Kemerli ve eğimli kemerli elemanlarda ise Denklem 4.14'ten hesaplanacaktır.

Değerlendirme

Sayfa 63

$$\lambda \quad \text{Narinlik} \left(\lambda = \frac{L}{i} \right)$$

$$\lambda \quad \text{Narinlik} \left(\lambda = \frac{Le}{i} \right)$$

Değerlendirme

Şekil 4.23. ölçülendirme olarak gösterilen "a" yerine "a1" olmalı. Ayrıca kesitte elemanların kesit alanları "A" ile gösterilebilir.

Değerlendirme

Formül 4.70.b'de parantez içindeki "kenar" sözü "orta" olacak.
Formül 4.70.c'de parantez içindeki "orta" sözü "kenar" olacak.

Değerlendirme

Genel değerlendirme

Şekil 4.24'de ölçülendirmedeki a_{net} yerine a_1 yazılacak.

Değerlendirme

Şekil 4.26'da dikme elemanları üzerine " A_{p1} " yazılmalı.

Değerlendirme

Tablo 4.13'de "Net Atalet Momenti" formüllerinin ikinci satırı başına eşit işareti konulmalı.

Değerlendirme

Formül 4.147.b'deki mutlak değer işareti eğik değil dik olmalı.

Değerlendirme

4.152 formülünde "a4" "a1" olarak değişmeli.

Değerlendirme

Sayfa 130.
4.190 ve 4.191 formülleri tekrar gözden geçirilmelidir.
W değil W_p olmalı.
 W_p levhanın polar mukavemet momenti olmalı.

Değerlendirme	
	4.192 formülünde M altındaki çizgi M'nin üzerinde olmalı.
Değerlendirme	
	Sayfa 136, şekil 4.63'deki şekil yazıları okunamıyor.
Değerlendirme	
.....birleşimlerde enerji tüketebilen metal bağlantı elemanlarının kullanılması gerekmektedir. Sünek olması beklenmeyen, taşıyıcı sisteme dahil olmayan birleşimlerde tutkal kullanılabilir ancak bu birleşimlerin gevrek davranışa sahip olacağı dikkate alınmalıdır. Bunların dışında, geleneksel bağlantı tipi olarak nitelendirilen, temas yüzeyinden yük aktarımının sağlandığı, geçmeli ve/veya kavelalı (ahşap çubuk kamalı) birleşimler de uygulanabilmektedir. Özellikle tarihi nitelikli binalarda bulunan bu tip birleşimler, tutkallı birleşimler benzeri gevrek davranışa sahiptir.	Geleneksel yapılarda kare (kara) çivili birleşimler de mevcuttur. Bu da belirtilmelidir.
Değerlendirme	
	Şekil 4.79, şekil 4.85 okunmuyor
Değerlendirme	
	Sayfa 166 tablo 4.21.a, 4.21.b, 4.21.c ve 4.21.d'de, bağlantı elemanının çapı "d" ile şekil üzerinde gösterilmelidir. Ayrıca bağlanan elemanların genişlikleri "t1" ve "t2" şekil üzerinde gösterilmelidir. 4.21.c ve 4.21.d'deki çelik plaka kalınlığı da "t" ile gösterilmelidir. 4.21.c tablosunun ilk satırındaki formülasyonun $t < 0.5d$ için, 2.satırındaki formülasyonun ise $t > 0.5d$ için geçerli olduğu belirtilmelidir. Tablo 4.21.d'deki (m) formülünde karekök içerisinde 2 olmaması gerekir.
Değerlendirme	
	Sayfa 175, tablo 4.23'de aralık/mesafe sözünün altına (şekil 4.86) yazılmalı, ayrıca "önceden delik açılmamış" sütununun altında ikinci kısım ilk satırında birimler de yazılmalı (birinci kısım ilk satırında olduğu gibi)
Değerlendirme	
	Sayfa 176 4.86 şeklinde alfa açısı şekil üzerinde gösterilmeli.
Değerlendirme	
	Sayfa 196, tablo 4.28'de 4.satırda 2dc yerine 1.5dc olmalı
Değerlendirme	
	Sayfa 199, tablo 4.29'da 4.satırda 1.5dc yerine 2dc olmalı.
Değerlendirme	
Sayfa 206: (EI), kiriş yönüne dik eksen etrafında (kuvvetli yönde) döşemenin birim genişlik için eğilme rijitliği (Nm ² /m)	Sayfa 206: (EI), kiriş yönüne dik eksen etrafında (kuvvet doğrultusunda) döşemenin birim genişlik için eğilme rijitliği (Nm ² /m)

Değerlendirme

Sayfa 228: k_{flux} birleşim elemanı boyunca artan ısı akışını hesaba katan bir katsayı (detaylı hesap yapılmadığı durumlarda 1.5 alınabilir),
 t_r gerekli standart yangın direnci süresidir.

k_{flux} birleşim elemanı boyunca artan ısı akışını hesaba katan bir katsayı (ayrıntılı hesap yapılmadığı durumlarda 1.5 alınabilir),
 t_r gerekli standart yangın dayanımı süresidir.

Değerlendirme

Sayfa 228: Burada t_r tasarım için gerekli olan standart yangından koruma süresini ifade etmektedir.

Burada t_r tasarım için gerekli olan standart yangına dayanıklılık koruma süresini ifade etmektedir.

Değerlendirme

Sayfa 240

$$d_k = \begin{cases} \beta_{par} t & t \leq t_0 & (a) \\ d\beta_{par} \left(1.5t - \frac{t^2}{4t_0} - \frac{t_0}{4}\right) & t_0 < t \leq 3t_0 & (b) \\ 2\beta_{par} t_0 & 3t_0 < t \leq 5t_0 & (d) \end{cases}$$

$$d_k = \begin{cases} \beta_{par} t & t \leq t_0 & (a) \\ d\beta_{par} \left(1.5t - \frac{t^2}{4t_0} - \frac{t_0}{4}\right) & t_0 < t \leq 3t_0 & (b) \\ 2\beta_{par} t_0 & 3t_0 < t \leq 5t_0 & (d) \end{cases}$$

Sarıyla boyanmış "d" olmayabilir. Formül gözden geçirilmelidir.

Değerlendirme

Sayfa 261:

Yapısal boyut değişmeyecekse, yapı kabuğunda yapısal eleman (duvar, döşeme vb.) ile kaplama arasına ilave ısı yalıtımı konabilir. Bu durumda, yoğunlaşmayı önlemek için kaplamanın arka yüzüne buhar geçirimli su yalıtımı eklenerek rüzgârla taşınan suyun veya yağmur suyunun kapiler yolla içeriye gömülmesi önlenmelidir.

Yapısal boyut değişmeyecekse, yapı kabuğunda yapısal eleman (duvar, döşeme vb.) ile kaplama arasına ilave ısı yalıtımı konabilir. Bu durumda, yoğunlaşmayı önlemek için kaplamanın arka yüzüne buhar geçirimli su yalıtımı eklenerek rüzgârla taşınan suyun veya yağmur suyunun kapiler yolla içeriye girmesi önlenmelidir.

Değerlendirme

Genel Değerlendirme

- Sayfa düzenleri gözden geçirilmeli.
- Formülasyon gruplarının bir arada olması uygun olur. Birkaç satırın sonraki sayfaya düşmesi bütünlüğü bozuyor. (Örneğin sayfa 27'nin sonu, sayfa 28'in başı)
- Tabloların bütün olarak aynı sayfa içerisinde olması uygun olacaktır. Yarısı sonraki sayfaya kayarsa bütünlük bozuluyor. (Örneğin sayfa 30'un sonu, sayfa 31'in başı. Sayfa 32'nin sonu, 33'ün başı. Pek çok tablo bu şekilde. Kontrol edilmeli.)
- Sayfa sonuna gelen şekil, şekil numarası ve adı sonraki sayfaya kaymış. Bütünlük bozuluyor. (Şekil 3.1, şekil 3.5, şekil 4.36, sayfa 83'ün ilk satırının sayfa 82'nin sonuna eklenmesi, sayfa 161'in ilk satırı sayfa 160'ın sonuna eklenmesi, 169'uncu sayfadaki tablo 4.21 sözünün sonraki sayfaya eklenmesi, sayfa 188'in son satırının s.189'un başına eklenmesi)

Değerlendirme

YURDUMUZDA Topraklarımızda MEVCUT OLAN yapılmış ve halen az da olsa üretilmekte olan ve ahşap yapı STOĞUMUZUN rezervimizin büyük kısmını teşkil eden geleneksel ahşap ÇERÇEVE karkas yapılar için ayrı bir bölüm eklenmesi uygun olacaktır.

Basın Açıklamaları

Türkiye Kıyıları ve Deniz Alanları

İMO Yönetim Kurulunun, 16 Nisan 2022 tarih ve 31811 sayılı Resmi Gazetede yayımlanan Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik ile ilgili 22 Nisan 2022 tarihli açıklaması.

Ülkemiz için kıyı ve deniz alanlarının sunduğu doğal kaynakların ve olanakların kullanımı ülke ekonomisinin vazgeçilmez temel bir parçası, doğru kullanımı geleceğimizin güvencesidir.

Ulaşım, barınma, besin, turizm, doğalgaz, maden, tarım ve ülke savunması gibi temel kullanım alanları ile ülkemize en büyük ekonomik katkısı yapan kıyı ve deniz alanlarımızın ekolojik ve doğal değerlerini koruyarak ülkemiz yararına sürdürülebilir kullanımı, ancak bilimsel, bilinçli, duyarlı planlamalarla mümkündür.

Unutulmamalıdır ki; Kıyı Alanları, Kıyı Kentler ve Deniz Alanları, özellikle iklim değişikliğinin yansımalarının yarattığı doğal afetler; artan fırtınaların şiddet ve oluşma sıklığı, deniz seviyesi yükselmesi, taşkınlar, su baskınları ile büyük tehdit altındadır. Yanlış, plansız ve kontrolsüz kullanımın sonucu nehirler ve deniz alanlarının kirlenmesi nedeniyle yok olan ekolojik denge ve doğal yaşam, yanarak doğası yok olan ve betonlaşan kıyı alanlarımız ülkemiz ve dünya için geri dönüşü olmayan bir büyük kayıptır.

Kıyı ve deniz alanlarında, doğa - kullanım dengesini sağlayacak bilimsel çözümler, ancak; meslek odalarının, kamu kurumlarının, üniversitelerin, araştırma merkezlerinin, enstitülerin, toplum bilinci geliştirilmiş yerel halkın katılımı ile oluşacak ulusal bir iş birliği ile sağlanabilir.

16 Nisan 2022 tarih ve 31811 sayılı Resmi gazete de yayınlanan Kıyı Kanununun Uygulanmasına Dair Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik madde 1. f fıkrasında "mevcut onaylı kıyı kenar çizgisine yapılan itirazların Valilik Kıyı Kenar Çizgisi Tespit Komisyonlarıncaya değerlendirilmesi sonucunda; bu alanların kıyı özelliği taşıyıp taşımadığının bilimsel ve teknik gerekçelere dayanarak hazırlanacak teknik raporda belirtilmek kaydı ile yeni bir kıyı kenar çizgisi tespiti yapılması" denilmekte olup, bu madde ile, teknik olmayan bir değerlendirme yapılarak (kıyının kıyı özelliğinin belirlenmeye çalışılması) kıyıların kamusal alan olma özelliğinin yok edilmesi sağlanacak, kıyıların kamu ve halk yararına kullanılmasının önüne geçilerek özel sektöre veya kişilere rant yaratılacak ve kıyıların yağmasına yol açılacaktır.

Yıllardır süren doğa kıyı talanlarına son verilmesi ve bu maddenin derhal iptal edilmesi gerekmektedir.

Biliyoruz ki; denizlerimize ve kıyılarımıza sahip çıkmak ulusal bir görevdir ve geleceğimizin ve yaşanabilir güzel bir dünyanın güvencesidir.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

Eşitlik, Özgürlük ve Adalet için; Yaşasın 1 Mayıs!

İMO Yönetim Kurulunun 29 Nisan 2022 tarihli 1 Mayıs açıklaması.

Türkiye, ekonomik krizle birlikte bir sistem krizi yaşıyor. 2017 yılında yapılan anayasa değişikliği ile cumhuriyetin temel dayanakları olan güçler ayrılığı ilkesi yok edildi, parlamenter sistem rafa kaldırıldı, ülkenin kaderini belirleyen tüm karar alma süreçleri tek bir elde toplandı. Tüm sorunlara çare olarak gösterilen bu sistem değişikliğiyle birlikte biriken sorunların çözülmesi bir yana; toplumsal ve ekonomik bunalımın derinleştiği, işsizliğin rekorlar kırdığı, insanların açlıkla sınandığı, gençlerin umutlarını yitirerek ülkeyi terk ettiği, kadın katillerinin cezazsız bırakıldığı, her yıl iki binin üzerinde iş cinayetinin yaşandığı, başta eğitim olmak üzere kamu kurumlarının cemaatlara-tarikatlara pay edildiği, eşit yurttaşlık ilkesinin yok edilerek ayrımcılığın, kayırmacılığın, liyakatsizliğin benimsendiği gerçeğiyle karşı karşıyayız. Çoğulcu demokrasiye, özgürlüklere ve adalete olan ihtiyaç en yakıcı haliyle kendini hissettiriyor.

Ekonomik kriz koşulları her geçen gün daha da ağırlaşıyor, işsizlik ve enflasyon başta olmak üzere ekonomik veriler son yılların en kötü seviyelerinde seyrediyor. TÜİK'in verilerine göre Mart 2022'de mevsim etkisinden arındırılmış geniş tanımlı işsizlik oranı (âtlı işgücü) yüzde 21,8 seviyesinde gerçekleşti. Genç nüfusta işsizlik oranı %20,7 oldu. Geniş tanımlı kadın işsizliği oranı ise yüzde 28,8 seviyesinde gerçekleşti. Ne yazık ki inşaat mühendisleri arasında durum ülke genelindeki vahim tablodan bile kötü durumdadır. Odamızın geçtiğimiz yıl üyelerimiz arasında yaptığı araştırmaya göre her üç meslektaşımızdan biri işsizken bu oran kadın meslektaşlarımız ve 35 yaş altı meslektaşlarımızda yüzde 50'ye ulaştı. Meslek alanımızdaki dengesizlik, plansızlık, mevcut mevzuatlara bile uyulmaması, mühendislik hizmetlerinin kağıt üzerinde kalması nedeniyle meslektaşlarımız arasında bu işsizlik seviyeleri ortaya çıktı.

Kamu hizmetlerindeki plansızlık, kamucu politikalarla uzaklaşarak piyasanın ihtiyaçlarına göre hareket eden anlayış, toplumun ihtiyaç duyduğu temel hizmetlerin aksatılmasına, kaynakların yanlış yönetilerek ülkenin zarara uğratılmasına neden oluyor, halkın can ve mal güvenliği tehlikeye atılıyor. Hasta garantili hastanelere, yolcu garantili yollara kamu kaynakları aktılırken kamuda mühendis istihdamı neredeyse ortadan kaldırılıyor. Bugün her on mühendisten yalnızca ikisi kamuda çalışıyor.

Tüketici fiyat endeksi (TÜFE) yıllık %61,14'e çıkarak rekor kırmaya devam ediyor. Asgari ücrete yapılan yüzde 50 zam yılın ilk üç ayında çoktan fiyat artışları karşısında eridi. Üstelik asgari ücretin üzerinde ücret alanların neredeyse hiçbiri bu seviyelerde zam alamadı. Asgari ücret ortalama ücret haline geldi. Geçtiğimiz yılın verilerine göre yüzde 27,5'i asgari ücretin bile altında ücret alan mühendislerin yüzde 20,3'ü ise asgari ücret veya onun biraz üstünde gelir elde ediyordu. Bu sayıların 2022 yılında çok daha kötüye gittiği açıktır.

Kendi işyerinde çalışan meslektaşlarımız ise sektörde yaşanan krizin altında ezildi, inşaat taahhüt işleri yapan firmalar kamudan ödeneklerini alamadıkları için veya malzeme fiyatlarında oluşan farkın ödemelere yansıtılmaması nedeniyle iflas noktasına geldi. Pandemi döneminde kendi işyerinde faaliyet gösteren inşaat mühendislerinin yüzde 88'inin iş hacmi azaldı.

İşsizlik, derinleşen yoksulluk, yüksek enflasyon, konut, sağlık, eğitim ve ulaştırma krizleri, insan hakları ihlalleri, kadın cinayetleri, iş cinayetleri, mülteci krizi, göçmenlerin ucuz iş gücü olarak kullanılması, çevre felaketleri, doğanın ve kentlerin yağmalanması gibi bir çok gündemle 1 Mayıs'ta alanlara çıkılıyor.

Tam da 1 Mayıs öncesi, cumhuriyet tarihinin en kitlesel özgürlük, eşitlik ve adalet mücadelesi olan Gezi yargılamalarında 8 kişi hakkında mahkumiyet kararı verildi. Toplum vicdanının kabul etmediği bu karar en kısa zamanda bozulmalı ve daha fazla geç olmadan tüm tutuklular serbest bırakılmalıdır. Hiçbir karalama çabasının Gezinin haklılığına, meşruluğuna ve masumiyetine leke çalamayacağı bir gerçektir.

1 Mayıs, başta işçi sınıfı olmak üzere tüm çalışan kesimlerin dayanışmayı ve sorunlarına karşı mücadelesini örgütlediği alan olarak eşit, adil, özgür bir geleceğin dinamizmini taşır. Biz

inşaat mühendisleri de hem toplumumuz hem de mesleğimizin, meslektaşlarımızın sorunlarına karşı sesimizle, birliğimizle 1 Mayıs alanlarında olacağız.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Halkın Can ve Mal Güvenliği Şirketlerin Kârı İçin Tehlikeye Atılmamalıdır!

İMO Yönetim Kurulunun, bazı otoyollarda hız limitlerinin artırılmasıyla ilgili İçişleri Bakanlığının çalışmaları hakkında 13 Mayıs 2022 tarihli açıklaması.

İçişleri Bakanı Süleyman Soylu, katıldığı bir televizyon programında kanunun Bakanlığa verdiği yetkiye dayanarak yap-işlet-devret projeleri ile yapımı tamamlanan Kuzey Marmara Otoyolu, İstanbul-İzmir Otoyolu, Ankara-Niğde Otoyolunda yasal hız limitlerini 20 km/sa artırarak 140 km/sa'e, Anadolu Otoyolunun Ankara-Niğde Otoyolu hariç kısmında da 10 km/sa artırarak 130 km/sa'e çıkarmak için çalışmalar yaptıklarını ve 1 Temmuz itibariyle uygulamaya geçmeyi planladıklarını açıklamıştır.

Gereğesini açıkça kamuoyu ile paylaşmadan yapılan bu çalışma ile cezaya esas hız sınırları yap-işlet-devret ile yapılan otoyollarda 154 km/sa, diğer otoyollarda da 143 km/sa'e yükseltilecektir.

Ülkemizde trafik güvenliği son derece kritik sorunların başında gelmekteyken hız limitlerinin artırılması ile trafikte can ve mal güvenliğinin daha tehlikeli bir hal alacağı malumdur. Karayolları Genel Müdürlüğü tarafından yayımlanan 2020 yılı Trafik Kazaları Özetinde, Avrupa ülkelerinde bin kişiye düşen otomobil sayısı ortalama 530, Türkiye'de ise 157 olmasına rağmen; Avrupa'da bir milyon otomobile düşen ölü sayısı 100, Türkiye'de ise 371'dir. Bu durum açıkça trafik güvenliği açısından hangi düzeyde olduğumuzun en somut göstergesidir.

Yine aynı istatistiklere göre ölümlü ve yaralanmalı trafik kazalarına etken sürücü kusurlarına ait bilgilerde hız ile alakalı olan kusur oranları "Araç hızını yol, hava ve trafiğin gerektirdiği şartlara uydurmamak" %36, "Aşırı hızlı araç kullanmak" %0,80'dir. Neredeyse trafik kazalarının %40'ı hız ihlallerine dayanmaktadır.

2020 yılı içerisinde yaklaşık bir milyon kazada 5000'e yakın yurttaşımız hayatını kaybetmiş 230.000 yurttaşımız ise yaralanmıştır. Bu rakamlar, ülke yol ağımızın çok küçük bir kısmını kapsayan otoyollarda 314 ölüm ve 6546 yaralanma olarak şekillenmiştir. Özellikle ölümlü trafik kazaları incelendiğinde otoyollardaki ölüm oranının çok yüksek olduğu aşikardır.

2020 yılı itibariyle 3523 km uzunluğa sahip otoyollardaki trafik kazalarındaki ölü sayısı 314 iken, 64994 km uzunluğa sahip Devlet ve İl Yollarında ölü sayısı 2216'dır. Dolayısıyla km başına otoyollardaki ölüm oranı Devlet ve İl Yollarındaki ölüm oranının 2,6 katıdır.

Ülke kamuoyu bilmelidir ki bahse konu otoyollardaki proje tasarım hızı 120 km/sa alınmıştır. Her ne kadar İçişleri Bakanı karayolları standartlarını dikkate alarak hız limiti değişikliği yapacaklarını ifade etse de bir bütün olarak bu yolların geometrik yapısı bahse konu hızlara uygun değildir.

Durum bu kadar vahim iken otoyollarda hız limitlerinin artırılmasının yol kullanıcılarının can ve mal güvenliğini daha da tehlikeye düşüreceği açıktır. Hız limiti değişikliğinin akla gelen tek gerekçesi kamuoyunda yoğun bir şekilde tartışılan yap-işlet-devret projelerinde garanti geçiş rakamlarının halkın can ve mal güvenliğini tehlikeye atarak sağlanmaya çalışılmasıdır. Yani bakanlık kamuoyunda tartışılan bir konuyu kapatmak için bilime ve tekniğe aykırı, can ve mal güvenliğini hiçe sayan, yolun işletilmesindeki yeknesaklığı bozan bir uygulamayı hayata geçirmeyi hedeflemektedir.

İçişleri Bakanlığı ve ilgili kurumlar bir an önce hız limiti değişikliği çalışmalarından vazgeçip, ülkemiz için temel sorunlardan olan trafik güvenliğinin sağlanması için gerekli çalışmaları yapmalı, sorumluluklarının yap-işlet-devret projelerini gerçekleştiren firmaları meşrulaştırmak değil halkın ekonomik, konforlu ve güvenilir ulaşım ihtiyacını karşılamak olduğunu hatırlamalıdır.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Kamuda Meslektaşlarımızın Ücretleri İyileştirilmeli, Ek Gösterge 6400 Seviyesine Yükseltilmelidir!

İMO Yönetim Kurulunun kamuda çalışan inşaat mühendislerinin haklarıyla ilgili 3 Haziran 2022 tarihli açıklaması.

Bir süredir kamuoyunun gündeminde yer alan, kamu görevlilerinin mali haklarını yakından ilgilendiren ek gösterge konusunda oluşturulan komisyon ilk toplantısını 16 Şubat'ta, ikincisini ise 16 Mart'ta yaptı. Son olarak Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanı Vedat Bilgin 3600 ek göstergenin kapsamının belirlendiğini belirterek bugün (3 Haziran 2022) Cumhurbaşkanına sunulacağını açıkladı.

Birliğimiz TMMOB tarafından bazı milletvekilleri aracılığıyla ek gösterge konusunda mühendis, mimar ve şehir plancılarının taleplerini içeren bir kanun teklifi TBMM'de ilgili komisyona sunulmuştur.

Bu teklifte ifade edilen talepleri bugün ilgililerin dikkatine yeniden sunmayı gerekli görüyoruz.

Kamuda çalışan meslektaşlarımız diğer meslek sınıflarına göre dezavantajlı konumda kalmaktadır. Devlet Memurları Kanunu'nun 43. Maddesinde tanımlanan ek göstergeleri derecelere göre farklılık göstermektedir. Kanunun eki niteliğindeki (I) Sayılı Cetvelin II - Teknik Hizmetler sınıfı kapsamında bulunan söz konusu kamu görevlisi meslektaşlarımız "850 - 3600" rakamları arasında ek gösterge almaktadır. Mühendis, mimar ve şehir plancılarının aldıkları ek gösterge diğer meslek sınıflarına göre oldukça düşük kaldığı gibi emeklilik aylıklarını da etkilemesi nedeniyle maaşlarının düşük belirlenmesine neden olmaktadır.

Kamuda teknik hizmetler sınıfında yer alan mühendis, mimar ve şehir plancılarının ek göstergeleri ayımsız, en düşük 4800 en yüksek 6400 olacak şekilde yükseltilmelidir.

Meslektaşlarımızın aynı statüde yer aldığı diğer meslek sınıflarıyla aralarındaki eşitsizliklerin ve farklılıkların giderilmesi amacıyla kamuda çalışan ve teknik hizmetler sınıfına dahil mühendis, mimar ve şehir plancılarının (I) SAYILI CETVEL'de yer alan ve emeklilik haklarına da etkisi olan "ek ödeme" oranlarında da iyileştirme yapılmalıdır. Mühendis, mimar, şehir plancılarının %130 ile %150 olan "Ek Ödeme" oranları, %180 ile yüzde %200 seviyesine yükseltilmelidir.

Teknik Hizmetler Sınıfı kapsamında "Özel hizmet tazminatları" bölümünde belirlenen tavan oran %160'dan %215-%260'a yükseltilmeli ve bu oran emekli aylık ücretlerine yansıtılmalıdır.

Emekli meslektaşlarımızın yaşam koşulları iyileştirilmeli, 5434 sayılı Türkiye Cumhuriyeti Emekli Sandığı Kanununa ek madde eklenerek maaşlara her ay ilave bir ödeme sağlanmalıdır.

Ülkemizde bir süredir yaşanan ekonomik krizin sonuçları tüm yurttaşlarımızı ciddi ölçüde etkilemektedir. Enflasyon yıllık yüzde 73.5'e yükselmiştir. Geçtiğimiz yılın sonundan itibaren zam kasırgası etkisini sürdürmeye devam etmekte, yurttaşlarımız topyekun yoksullaşmaktadır. Kamu çalışanlarının mali haklarını ilgilendiren ek gösterge çalışması, yaşadığımız ve görünüşe göre daha da ağırlaşacak olan işte bu ekonomik kriz koşullarında yapılmaktadır.

Bu taleplerin yerine getirilebilmesi için kaynak yok, denilerek acı reçete dayatılmasını kabul etmemiz mümkün değildir. Kaynak vardır, ancak toplumun ihtiyacı olan yatırımlar yerine ihale verilen şirketlerin kârını katlayan garanti ödemeli projelerde harcanmaktadır. Sorun kaynak değil kaynakların nasıl kullanıldığıyla ilgilidir.

Ülke ekonomisinin acilen kamucu bir anlayışla yeniden planlanmaya ihtiyacı vardır.

Güvenceli bir çalışma yaşamı ve güvenceli bir gelecek tüm meslektaşlarımızın hakkıdır. Kamunun bunu sağlayacak gücü ve kaynağı mevcuttur.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Konut Krizi Arsa Sorunu Değildir, Kamu Arsalarını Satmakla Çözülemez!

İMO Yönetim Kurulunun, konut krizine yönelik kamu arsalarının satışına ilişkin 6 Haziran 2022 tarihli açıklaması.

Konut fiyatlarında ve kiralardaki artışa karşı Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum tarafından yeni bir çalışmanın daha yapıldığı duyurularak vatandaşın kendi evini yapabilmesi için büyükşehirlerde şehirlerin gelişim çeperlerinde Hazine'ye ait altyapılı arsaların satılacağı belirtildi.

Konut krizine çözüm iddiasıyla daha önce de Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan tarafından konut kredisi kampanyası açıklanmış, ne var ki konut fiyatlarını düşürmek bir yana artışa ivme kazandırılmıştı. Kaldı ki aylık ödemesi 20 bin TL'yi aşan bu kampanyanın hedefinin konut sorunu yaşayan dar gelirli kesim olmadığı açıktır.

Ülkemiz ciddi bir barınma kriziyle karşı karşıyadır. Her geçen gün yoksullaşan yurttaşlarımız için bırakalım ev sahibi olmayı, oturdukları evlerin kirasını karşılamak bile güç hale gelmiştir. Avrupa'da konut fiyatlarının en çok arttığı ülke konumunda olan Türkiye'de, Merkez Bankasının Mart 2021-Mart 2022 arasını kapsayan verilerine göre konut fiyatları yıllık yüzde 110 artmıştır.

Kamu arsalarının satılması yoluyla, bu arsalar üzerinde inşa edilmiş kaçak yapıların ne kadarının faydalandırılacağı bilinmiyor ancak ne kamu arsası satışıyla ne de konut kredisi gibi finansal araçlarla halkın barınma sorununa çözüm bulmak mümkündür.

TÜİK'e göre Türkiye'de her yıl 1,5 milyon civarı konut satılmaktadır. Bu sayı hane halkı sayısının artışından fazladır. Yıllık satılan konut sayısı hane halkı artışını aşmasına rağmen kendi evinde oturanların oranı yıllardır azalma eğilimindedir. 2002 - 2020 yılları arası kiracı sayısı %10 artarken, ev sahipliği oranı %13 azalmıştır. Demek ki konut vardır ve satılmaktadır ancak dar gelirli yurttaşlar için değildir. Net asgari ücretin 4.253,40 TL olduğu koşullarda mümkün de görünmemektedir.

İkinci olarak Türkiye çapında büyük bir boş konut stoku olduğu tahmin edilmektedir. Öyle ki yalnızca İstanbul Büyükşehir Belediyesi (İBB) İmar ve Şehircilik Daire Başkanlığının çalışmasına göre, İstanbul'da 400-700 bin civarı boş ev olduğu tahmin edilmektedir. Bu boş konutların çoğu üst gelir grubuna hitap etmektedir.

Depreme karşı güvenli yapılaşma gerekçesiyle boş arsaların kentsel dönüşüme açıldığını da hatırlatmak gerekir.

Açık ki sorun konut arzı ya da boş arsa bulunamaması sorunu değildir. Sorun, konut üretiminin barınma ihtiyacına yönelik değil, inşaat sektörüne dayalı kâr hırsına göre şekillenmesindedir.

Evler boş, yurttaşlar evsizdir; temel insan haklarından biri olan barınma hakkı piyasanın insafına terk edilince ortaya böylesi akıl dışı bir tablo çıkmaktadır.

Yaşadığımız konut krizi bir yanda ihtiyacın varlığını gösterirken diğer yandan da konut fazlalığını, plansızlığı ve sadece rant odaklı hareket edildiğini göstermektedir. Sonuçta yurttaşlar barınma sorunu yaşarken konutlar ya yatırım amacıyla değerlendirilmekte ya vatandaşlık için yabancılara satılmakta ya da boş kalmaktadır.

Çözüm olarak; kamucu bir anlayışla konut üretimi halkın ihtiyacına göre planlanmalı, ekonomide ısrar edilen akıl dışı uygulamalardan vazgeçilmelidir.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Sivas Katliamını Unutmadık, Unutturmayacağız!

İMO Yönetim Kurulunun, Sivas Katliamının yıl dönümüne ilişkin 1 Temmuz 2022 tarihli açıklaması.

2 Temmuz 1993'te, Sivas'ta, Pir Sultan Abdal etkinliklerine saldıran gerici güçlerin insanlık dışı vahşetiyle çoğu aydın ve sanatçı 33 kişi hayatını kaybetti. Televizyon ekranlarından canlı olarak yayınlanan bu katliama yönelik adalet arayışı, aradan geçen 29 yıldır devam ediyor.

Ülke tarihimizde Sivas'tan önce de benzer acı olayların izlerine rastlamak mümkündür. Nitekim 1978 Maraş ve 1980 Çorum katliamlarının hesabı sorulmamış, bundan güç alan gerici odaklar yeni katliamlara imza atmıştır.

Ne yazık ki Sivas katliamından yıllar sonra, aynı zihniyetin geleneği günümüzde de vahşetine devam etmiştir. Son olarak 10 Ekim katliamında 103 barış güvercini acımasızca öldürülmüştür. Hukuk süreçleri ise benzer şekilde asıl faileri ve katliama yol verenleri açığa çıkartmadan yürütülmüştür.

Sivas katliamının 29. yıl dönümünde, yaşamını yitirenleri saygı ve özlemlerle anıyoruz. Bilimin ve aklın yolunda barış ve kardeşlik içinde bir arada yaşayacağımız günler diliyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Genç Meslektaşımızı Aramızdan Koparan İş Cinayeti Kader Değildir!

İMO Yönetim Kurulunun, 16 Temmuz 2022 tarihinde genç meslektaşımızın da hayatını kaybetmesine neden olan iş cinayetiyle ilgili 18 Temmuz 2022 tarihli açıklaması.

Adana'nın Çukurova ilçesinde bir inşaat, atık su borusu döşenmesi sırasında oluşan göçükte, Çukurova Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü öğrencisi Yasin Doğan'la birlikte inşaat işçisi Bahri Ustaoglu'nun hayatını kaybettiğini derin bir üzüntüyle öğrendik. Meslek yaşamına henüz adım atmakta olan genç meslektaşımızı da aramızdan koparan bu iş cinayetiyle ülkemizin, daha özelden ise inşaat sektörünün kapanmayan yarasına bir kez daha dikkat çekmek gerekir.

İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Meclisinin (İSİG) verilerine göre bu yılın daha ilk yarısında 842 işçi iş cinayetlerinde hayatını kaybetti. Bu ölümlerde yüzde 20'lik payla zirve yine inşaat sektörüne ait. 2021 yılı toplamında iş cinayetlerinde ölenlerin sayısı 2170'i buldu. Her yıl, biralalım çözüm üretilmesini, artarak devam eden iş cinayetleri, son yıllarda 2000'in üzerinde seyret-

meye devam ediyor. Ne yazık ki işçi sağlığı ve iş güvenliğini ilgilendiren ekipmanlar, önlemler ve eğitimlerin işverenler tarafından bir maliyet kalemi olarak görülmesi, denetimlerin gerektiği gibi yapılmaması nedeniyle ölümler artarak devam ediyor. Odamız da dahil olmak üzere emek ve meslek örgütleri soruna dikkat çekiyor, çözüm önerilerini ilgili kurum ve kuruluşlarla paylaşıyor ama ne yazık ki hiçbir ciddi adım atılmıyor. Bunun bedelini ise mühendisler ve işçiler hayatlarıyla ödüyor.

Biz inşaat mühendisleri, bu ölümlerin büyük çoğunluğunun şantiyelerde alınmayan önlemler, yapılmayan denetimler ve şantiyelerin, alanının uzmanı olan yetkin kişilerin yönetimine bırakılmaması nedeniyle gerçekleştiğini biliyoruz. İnşaat iş kolunda ölümlerin önlenmesi konusunda yapılacaklar bellidir: Şantiye alanlarında ölümleri durdurmak için atılması gereken en önemli adım her şantiyede bir şantiye şefinin tam zamanlı olarak görevlendirilmesidir. Bugün şantiye alanları denetimsizliğe, kontrolsüzlüğe ve keyfi uygulamalara terk edilmiştir. Bu koşullar altında sağlıklı bir çalışma ortamının oluşması mümkün değildir. İş kazalarına karşı bir yandan müteahhitlerin sorumluluklarını yerine getirmesi bir diğer yandan da şantiye şefliğinin yetkin kişilerce ve tam zamanlı yürütülmesi gerekir.

İş cinayetlerinin "fitrat", "kader" denilerek geçiştirilmesi bir yana, özellikle Soma Faciası ve Hendek'teki havai fişek fabrikasının patlaması gibi büyük işçi katliamlarından sonra yürütülen hukuk süreçlerinde görüldüğü gibi adaletsizlik ve gecikme, sorunun üzerine gitmekten ne kadar uzak durulduğunu gözler önüne sermektedir.

Genç meslektaşımızın ailesine ve sevenlerine baş sağlığı diliyor, iş cinayetlerinde kaybettiğimiz tüm yurttaşlarımızı bu vesileyle bir kez daha saygıyla anıyoruz. Meslektaşımızın da hayatına mal olan bu iş cinayetinin bundan sonraki tüm süreçlerini takip edeceğimizi kamuoyunun bilgisine sunuyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Güvenli Yapılaşma İçin Şart: Her Şantiyeye Bir Şef

İMO Yönetim Kurulunun Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından hazırlanan Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik hakkında 26 Temmuz 2022 tarihli açıklaması.

Bilindiği üzere, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından, güvenli yapı üretimi ve yapı üretim sürecinin sağlıklı bir şekilde yürütülebilmesi için şantiye şefliği görevinin düzenlenmesi hakkında kapsamlı çalışmalar yapılmış, bu çalışmalar raporlar haline getirilerek kamuoyuyla, milletvekilleriyle ve tüm ilgili kurum/kuruluşlarla paylaşılmıştır. Son olarak Odamızın katkılarıyla hazırlanan Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelik taslağı TMMOB tarafından Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığına gönderilmiştir.

Bakanlık, yukarıda bahsedilen çalışmalar doğrultusunda Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte revize yapma ihtiyacı duymuş, hazırladığı değişiklik taslağını da ilgili kurum ve kuruluşlarla paylaşmıştır. Ülkemizde yapı güvenliğinin sağlanması açısından elzem bir rolü olan şantiye şefliği yönetmeliği konusunda Bakanlık tarafından yapılan çalışmanın ne yazık ki ihtiyacı karşıladığını ifade etmek mümkün değildir.

Yapılan düzenleme ile; şantiye şeflerinin aynı anda üstlenebilecekleri iş miktarı, inşaat alanı ile iş sayısı, farklı yapı türleri ve imalat tiplerine bağlı olarak şantiye şefliğini üstlenebilecek meslek disiplinleri gibi konularda hazırlanan değişiklikler sorunları çözmekten çok uzaktadır.

Türkiye'nin en önemli sorunlarının başında güvenli yapı üretimi gelmektedir. Bir deprem ülkesi olan ve sık sık gerçekleşen büyük depremlerle çok sayıda insanın hayatını kaybettiği bir

ülkede yaşıyoruz. Ne depreme karşı önlem alma konusunda milat olarak kabul edilen 1999 Marmara Depremleri ne Van Depremleri ne de yakın zamanda yaşanan İzmir Depremi gerekli derslerin alınmasını sağlayabildi.

İşin aslı, yaşadığımız depremlerin ve diğer afetlerin ardından gerek Odamız gerekse bilim insanları nelerin yanlış olduğunu ve nelerin yapılması gerektiğini açık bir şekilde ortaya koymuştur ve koymaktadır. Günümüzde bilimin ve teknolojinin gelişimi ile yetişmiş insan gücümüzün ulaştığı seviye, deprem konusunda hiçbir bahaneyi kabul etmez noktadadır.

Deprem hasarlarının çok büyük bir kısmı inşaat hatalarından kaynaklanmaktadır. Yapı üretiminin mühendislik esaslarına uygun olarak gerçekleştirilmesini sağlayan en önemli görevin şantiye şefliği olmasına rağmen usulüne uygun olarak yerine getirilmemesi inşaat hatalarını, dolayısıyla deprem hasarlarını büyütmektedir.

Şantiye şefliğinin; bir yapının fen ve tekniğe, ruhsat ve projesine uygun olarak inşa edilmesi ile inşaatın iş ve işlemlerinin planlanmasını sağlamak gibi önemli görevlerinin yanı sıra işçi sağlığı ve güvenliğini şantiye sahasında gözetmek gibi önemli bir rolü vardır. Bugün ülkemizde her yıl iki binin üzerinde işçi iş cinayetlerinde hayatını kaybediyorsa ve bunun büyük çoğunluğu inşaat işlerinde oluyorsa, sorun yine şantiye şefliği görevinin hakkıyla yerine getirilmesini sağlamadaki eksikliklere dayanmaktadır.

Sınırlı durumlar dışında, her şantiye şefi sadece bir şantiyede tam zamanlı olarak görevlendirilmelidir.

Şantiye şefleri TMMOB tarafından belirlenen mühendislik asgari ücretinin altında çalıştırılmamalı, hak ve ücretleri yasal güvenceye alınmalıdır.

2020 yılına ait yapı ruhsatı verilerine göre, toplam ruhsatlar içerisinde inşaat mühendisi üyelerimizin üstlendikleri şantiye şefliği oranı yüzde 45,8'dir. Yapı ruhsatlarının önemli bir oranında şantiye şefliği görevlendirmesi uygun meslek gruplarından yapılmamaktadır.

Şantiye şefliği görevinin, sadece resmi prosedürleri tamamlamak amacıyla kâğıt üstünde kaldığı bilinmektedir. Can güvenliği için asli bir çalışma alanı olan şantiye şefliğinin, bir deprem ülkesinde ilgili her kurum ve kuruluşun gözü önünde sadece kâğıt üzerinde kalması halkın can ve mal güvenliği açısından tehdit oluşturmaktadır.

Şantiye şefliği, sürekli eğitime gereksinim duyan bir görev alanıdır. Dolayısıyla bu görevin yerine getirilmesi için ilgili meslek odalarının vereceği eğitimlere katılıp belgelendirilmesi gerekir.

Bu sorunları çözecek önerilerimize, Bakanlığın hazırladığı taslakta yer verilmemesi Bakanlığın, yapı güvenliğine ne kadar önem verdiğinin de göstergesi olmuştur.

Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte; şantiye şefliği ve idarenin görevleri, uygulanacak ilke ve kurallar, şantiye şeflerinin çalışma usulü ve ilgili idarenin görevleri gibi başlıklarda yapılması gereken değişiklikleri, yukarıda açıkladığımız gerekçeler doğrultusunda Bakanlığın hazırladığı taslak üzerinden değerlendiren İMO görüşünü kamuoyunun ve tüm ilgililerin bilgisine sunarız.

(Oda görüşü kitabın 11. sayfasındadır.)

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte Yapılması Gereken Değişikliklere İlişkin Milletvekillerine Mektup

İMO Şubeleri tarafından, Bakanlıkça hazırlanan Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmeliğe ilişkin milletvekillerine Ağustos 2022 tarihinde gönderilen mektup.

Sayın milletvekili,

Bir deprem ülkesi olan Türkiye'nin en önemli gündemlerinden biri depreme hazırlık ve deprem sonrası oluşacak hasarların en aza indirilmesi konusunda yapılması gereken çalışmalardır. Özellikle yakın geçmişte yaşanan depremlerin neden olduğu büyük acılar yurttaşlarımızın hafızalarında tazeliğini korumaktadır. Yurttaşlarımız çözüm beklemektedirler.

Depreme hazırlık ve deprem sonrası oluşacak hasarların en aza indirilmesi konusunda atılması gereken birçok adım bulunmaktadır. Bu adımların en önemlilerinden biri yapı üretimi aşamasının mühendislik esaslarına uygun olarak gerçekleştirilmesinin sağlanmasıdır. Öyle ki deprem hasarlarının çok büyük bir kısmı inşaat hatalarından kaynaklanmaktadır. Bu alanda yapılacak düzenlemelerin başında ise şantiye şefliği görevi gelmektedir.

Bilindiği üzere şantiye şefliği; bir yapının veya mühendislik-mimarlık hizmeti gerektiren herhangi bir işin plan, proje ve hesaplarına, ilgili fen ve sanat kurallarına ve teknik mevzuata uygun olarak yürütülmesi ve denetlenmesi işidir. Ayrıca işçi sağlığı ve iş güvenliğini şantiye sahasında gözetmek gibi önemli bir rolü vardır. Bugün ülkemizde her yıl iki binin üzerinde işçinin iş cinayetlerinde hayatını kaybettiğini ve bunun büyük çoğunluğunun inşaat işlerinde olduğunu vurgulamamız gerekir.

Yapı üretim sürecinde bu kadar önemli yeri olan şantiye şefliği görevinin gerek mevzuatta yer alan gerekse uygulamada yaşanan eksiklikler ve yanlışlıklar nedeniyle layıkıyla yerine getirilmemesi hem inşaat hatalarında hem de işçi ölümlerinde önemli bir etkidir.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından bu konuda kapsamlı çalışmalar yapılmış, bu çalışmalar raporlar haline getirilerek kamuoyuyla, tüm ilgili kurum/kuruluşlarla ve değerli milletvekilleriyle paylaşılmıştır. Son olarak Odamızın katkılarıyla hazırlanan Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelik taslağı TMMOB tarafından Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığına gönderilmiştir.

Bakanlık, Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte değişiklik yapma ihtiyacı duymuş, hazırladığı taslağı da ilgili kurum ve kuruluşlarla paylaşmıştır. Ne yazık ki yapılan çalışma ihtiyacı karşılamaktan uzaktır.

Öncelikle altını çizmek gerekir ki sınırlı durumlar dışında, her şantiye şefi sadece bir şantiyede tam zamanlı olarak görevlendirilmelidir.

Şantiye şefleri TMMOB tarafından belirlenen mühendislik asgari ücretinin altında çalıştırılmamalı, hak ve ücretleri yasal güvenceye alınmalıdır.

2020 yılına ait yapı ruhsatı verilerine göre, toplam ruhsatlar içerisinde inşaat mühendisi üyelerimizin üstlendikleri şantiye şefliği oranı yüzde 45,8'dir. Yapı ruhsatlarının önemli bir oranında şantiye şefliği görevlendirmesi uygun meslek gruplarından yapılmamaktadır.

Şantiye şefliği, sürekli eğitime gereksinim duyan bir görev alanıdır. Dolayısıyla bu görevin yerine getirilmesi için ilgili meslek odalarının vereceği eğitimlere katılıp belgelendirilmesi gerekir.

Şantiye şefliği görevinin, sadece resmi prosedürleri tamamlamak amacıyla kâğıt üstünde kaldığı bilinmektedir. Bir deprem ülkesinde, can güvenliği açısından asli bir çalışma alanı olan şantiye şefliğinin, ilgili kurum ve kuruluşların gözü önünde bu şekilde uygulanması büyük tehdit oluşturmaktadır.

Odamızın, şantiye şefliği alanında sorunların çözümü için önerilerini Bakanlığa iletmış olmasına rağmen Bakanlığın hazırladığı taslak, yapı güvenliğinin önemsenmediğini göstermektedir.

Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte; şantiye şefliği ve idarenin görevleri, uygulanacak ilke ve kurallar, şantiye şeflerinin çalışma usulü ve ilgili idarenin görevleri gibi başlıklarda yapılması gereken değişiklikleri, yukarıda açıkladığımız gerekçeler doğrultusunda Bakanlığın hazırladığı taslak üzerinden değerlendiren İMO görüşünü bilginize sunuyoruz. Bakanlığın hazırladığı taslak yürürlüğe girmeden önce ihtiyaç duyulan değişikliklerle revize edilmesi için katkı sunmanızı bekliyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

JMO Genel Başkanı'nın Türkiye Deprem Tehlike Haritası ile ilgili iddiasına cevap

İMO Yönetim Kurulunun, bazı yayın organlarında Türkiye Deprem Tehlike Haritasına ilişkin yer alan haberlerle ilgili 27 Temmuz 2022 tarihli açıklaması.

Bazı medya yayın organlarının internet sayfalarında 25 Temmuz 2022 tarihinde TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası (JMO) Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Alan'a atfen yayımlanan "Ege'yi ürküten deprem raporu" başlıklı haberde, 18 Mart 2018 tarihinde Resmi Gazete yayımlanan ve 01 Ocak 2019 tarihinde yürürlüğe giren Türkiye Deprem Tehlike Haritasında tanımlanan deprem ivme değerlerinin olduğundan daha düşük alındığı, bu değerlere esas alınarak mevcut yönetmeliğe göre inşa edilecek 'mevzuata uygun' binaların bile ilk depremde yıkılma riskiyle karşı karşıya kalacağı, bu durumun sadece İzmir ile sınırlı olmadığı ve diğer kentler için de geçerli olduğu iddia edilmiştir! Türkiye Deprem Tehlike Haritası ile ilgili olarak Resmi Gazetede yayımlanan kararın iptali için Danıştay 6. Dairesinde açılan davaya sundukları "bir dizi teknik rapor ve araştırma sonuçlarına rağmen mahkemenin riskleri görmezden gelerek düzenlemeleri iptal etmemesine anlam verilemediği" ifade edilmiştir.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası (İMO) olarak, hiçbir veriye ve araştırmaya dayanmaksızın ortaya atılan bu büyük iddiayı hayretle ve aynı zamanda esefle karşıladığımızı ifade etmek isteriz. Konunun uzmanı olmayan kişi ve kuruluşların sorumsuzca ortaya attığı bu tür iddialar tümü ile geçersizdir.

JMO tarafından Danıştayda açılan dava dilekçesi incelendiğinde, davanın Türkiye Deprem Tehlike Haritasında tanımlanan "ivme değerlerinin olduğundan daha düşük alındığı" gerekçesi ile açılmadığı ve bu konuda mahkemeye hiçbir araştırma sonucu ve rapor sunulmadığı görülmektedir. Dava konusu, önceki deprem tehlike haritalarında esas alınan "deprem bölgesi" kavramına yeni Türkiye Deprem Tehlike Haritasında yer verilmemesi ve onun yerine deprem parametrelerinin noktasal bazda tanımlanması nedeniyle mevcut mevzuatla uyumsuzluk oluşacağı iddiasıdır. Bu iddianın hiçbir geçerliliğinin bulunmadığı, yeni haritadaki noktasal bazlı veri sisteminin deprem tehlikesini ülke çapında çok daha doğru ve hassas biçimde tanımladığı ve mevcut mevzuatla çelişmediği Danıştay kararında açık olarak ortaya konulmuştur. Danıştay kararında ayrıca bu konuda 2016 yılında yapılan çalıştay öncesinde genel görüş ve eleştiriye açılan Türkiye Deprem Tehlike Haritası taslağı hakkında JMO'nun hiçbir görüş bildirmedeği de açık olarak belirtilmiştir.

Meydana gelen bu müessif gelişme, meslek odalarının bazılarının, çok disiplinli bir konu olan deprem konusunda ihtisas ayırımına gerekli özeni göstermediğini bir kez daha ortaya koymuştur. Danıştay kararında açıkça ifade edildiği üzere, ilgili üniversitelerden ve kamu kuruluşlarından çok sayıda uzmanın katılımı ile hazırlanan Türkiye Deprem Tehlikesi Haritası ve onunla aynı tarihlerde yayımlanarak 01 Ocak 2019'da yürürlüğe giren Türkiye Bina Deprem Yönetmeliğine göre projelendirilen ve inşa edilen binaların ilk depremde yıkılma riskiyle karşı karşıya kalacağı şeklinde JMO Yönetim Kurulu Başkanı Hüseyin Alan tarafından sorumsuzca

ortaya atılan mesnetsiz iddianın kamuoyu tarafından ciddiye alınmamasını rica eder, harita ve yönetmeliğin Türkiye’de depreme dayanıklı bina inşaatına olumlu yönde büyük katkılar getirdiğini, konunun sahibi TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası olarak kamuoyunun dikkatine sunarız.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Laf Kalabalığı ile Sorumsuzluğunuzu Gizleyemezsiniz!

JMO Yönetim Kurulunun Jeoloji Mühendisleri Odasının 29.07.2022 tarihli açıklamasına 04 Ağustos 2022 tarihli yanıtı.

25 Temmuz 2022 tarihinde bazı medya yayın organlarının internet sayfalarında TMMOB Jeoloji Mühendisleri Odası (JMO) Yönetim Kurulu Başkanına atfen yayımlanan “Ege’yi ürküten deprem raporu” başlıklı habere karşılık yayımladığımız 27.07.2022 tarihli açıklamamıza karşın, JMO 29.07.2022 tarihinde başka bir açıklama ile cevap vermeye çalışmıştır. Ancak bu talihsiz açıklamalar sorumsuzca davranışlarını gizlemeye yetmemiştir.

JMO yapmış olduğu açıklamada “Türkiye Deprem Tehlike Haritası ve Parametre Değerlerine ilişkin yapılan tartışmalar ve değerlendirmeler ile onun zayıf yönlerini dile getirmenin ne zamandan beri “sorumsuzluk veya mesnetsizlik” olarak atfedilir olduğunu da öğrenmek isteriz” diye sormaktadır!

İzah edelim;

1- JMO Başkanı 25.07.2022 tarihinde yayımlanan açıklamasında “Türkiye Deprem Tehlike Haritası ve Parametre Değerlerine göre İzmir Körfezi gibi bazı bölgelerin topografik, morfolojik ve jeolojik özelliklerinden dolayı, yapılacak yapıların deprem güvenli inşa edilmesini sağlamak mümkün değil. Bu bölgelerde mevcut yönetmeliğe göre bina yapılırsa o binalar yıkılabilir. Ağır can ve mal kayıpları yaşanabilir. Buralarda yapılacak binalar için daha yüksek ivme değerlerine göre proje hazırlanması gerekir. Oysa şu anda mevzuata uyumlu olarak daha düşük değerlere göre binalar yapılıyor. Yüksek ivme değerlerine göre bina yapılırsa depreme dayanacaktır. Ancak bu da olağanüstü pahalı olacağı için kamu yararına aykırı olacaktır. Sadece İzmir Körfezi değil, başka kentlerde de benzer sıkıntılar var” demektedir.

Bu ifadeler JMO’nun kendi deyimiyle “Türkiye Deprem Tehlike Haritası ve Parametre Değerlerine ilişkin yapılan tartışmalar ve değerlendirmeler ile onun zayıf yönlerini dile getirmek” değildir! Yukarıdaki ifadeler açık bir şekilde deprem yıkımları için en büyük tehdidin Türkiye Deprem Tehlike Haritası ve Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği olduğunu söylemektedir. Bir kıraathane sohbetinden öteye gitmeyen bu değerlendirme, bizim ve içinde pek çok jeoloji, jeofizik ve inşaat uzmanı bulunan bilim camiasının (harita ve yönetmelik hazırlayıcılarının) dikkate alacağı ifadeler değildir. Ancak bu sözler “Mühendis” sıfatı taşıyan, hele hele “Jeoloji Mühendisleri Odası Başkanı” sıfatını taşıyan birisinin ağzından çıkıyor olması nedeniyle oldukça tehlikeli bir hal almıştır. Dolayısıyla İnşaat Mühendisleri Odası 27.07.2022 tarihinde bir açıklama yaparak kamuoyunu doğru bilgilendirmek zorunda kalmış ve yukarıdaki (JMO Başkanına ait) ifadeleri “sorumsuzca ve mesnetsiz” olarak nitelendirmiştir. Bu nitelemenin yapılan beyanata karşılık oldukça hafif kaldığı mühendislik kamuoyu tarafından teslim edilecektir.

2- Yukarıdaki beyanların sahibinin, ülkemizde travmatik bir hal almış deprem korkusunu kullanıp toplumu endişeye sürüklemekteki niyetini bilmiyoruz. Fakat JMO Yönetim Kurulunun da yukarıdaki açıklamayı sahiplenip özür dilemek yerine bizi suçlayarak durumu geçiştirmeye çalışmasını anlamakta zorlanıyoruz.

Öncelikle ve peşinen ifade etmek gerekirse, Türkiye Deprem Tehlike Haritası verileri ve Türkiye Bina Deprem Yönetmeliğine uygun bir şekilde tasarlanan ve projesine ve teknolojisine uygun

inşa edilen hiçbir yapının yıkılma riski yoktur. Bugüne kadar yaşanmış olan depremlerin hiçbirinde, döneminin geçerli mevzuatına uygun olarak tasarlanmış ve projesine ve tekniğine uygun yapılmış binalarda da yıkım olmamıştır. Aksini söylemek, toplumu korku ve endişeye sevk eden, neye ve kime hizmet ettiği belli olmayan saçma iddialardır.

Türkiye Deprem Tehlike Haritası ve Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği bilimsel metinlerdir. Bu metinler onlarca yıl boyunca yaratılan, biriktirilen, ölçümlenen bilimsel çalışmalar ışığında hazırlanan ve her revizyonunda daha da geliştirilen mühendislik metinleridir. Depremler sonucu ülkemizde yaşanan yıkımların ve bundan sonra yaşanabilecek olanların gerçek nedeninin çarpık siyasi, iktisadi ve idari düzen olduğu, malzemesinden işçiliğine, planlamasından ruhsatına, projelendirmesinden denetimine, inşasından kullanımına kadar pek çok sorunlar silsilesinin yıkımlara temel teşkil ettiği hemen herkes tarafından bilinip dillendirilmesine rağmen, JMO yöneticilerinin hedef saptırıp teknik bilimsel mevzuatı sorumlu tutması bilinçli bir bilim ve teknik düşmanlığı değilse, en hafif deyimle şaşkınlıklarının göstergesidir.

3- Türkiye Deprem Tehlike Haritası ve Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği dünyadaki ve ülkemizdeki bilimsel, teknik gelişmelere göre güncellenmekte olup, çeşitli tartışma platformlarında değerlendirilerek yayımlanmaktadır. Türkiye Deprem Tehlike Haritası MTA diri fay haritası esas alınarak hazırlanmıştır. Ayrıca sadece fayların kesin yerlerini ve nereden geçtiklerini belirlemekle tehlike haritaları hazırlanmaz. Uzun yıllar yapılan sismik gözlem ve kayıtlardan, özellikle de kuvvetli yer hareketi kayıtlarından elde edilen verilere dayanılarak, deterministik veya probabilistik yöntemlerle belirlenir. Haritadan okunan harita spektral ivme katsayılarına yerel zemin koşulları katılmamıştır. Bu değerler yapı tasarım ve hesaplarında tek başına veya doğrudan kullanılmazlar. Harita ivme değerleri, zemin koşulları, kötü zeminlerde zemin büyütme analizleri, hatta basen etkisi göz önüne alınarak tasarım ivme değerlerine dönüştürülerek kullanılmaktadır. Çok kötü zeminlerde, yönetmelik gereği, sahaya özel deprem tehlike analizleri ve sahaya özel zemin davranışı analizlerinin yapılması gereklidir. JMO yöneticilerinin bu konulara hâkim olması beklenmez. Ancak hâkim olmadıkları konularda ahkam kesmesi kabullenilemez.

4- 2018 tarihinde yayımlanan Türkiye Deprem Tehlike Haritası deprem bölgesi esası yerine nokta bazlı veri sistemi esasına göre hazırlanmıştır. Bu değişiklik ile mühendislik uygulamaları için daha doğru ve daha hassas verilerin işlenebildiği bir harita oluşturulmuştur. Bu haliyle harita pek çok uyumsuzluğu ortadan kaldırmış, aynı şehirde komşu iki ilçenin farklı deprem bölgesi olarak nitelendirilmesi gibi karmaşaların da önüne geçmiştir.

JMO'nun (kendi açıklamasında da söylediği gibi) Danıştay'a açtığı davada haritanın bu niteliği değil, Türkiye Deprem Tehlike Haritası ile ilintili mevzuatın buna uyumlaştırılmadığı iddiası ortaya atılmıştır. Oysa JMO Başkanı basına verdiği röportajda Türkiye Deprem Tehlike Haritası verilerinin yıkıma sebebiyet verebilecek kadar düşük olduğunu, Danıştay'ın ise riskleri görmezden gelerek taleplerini reddettiğini ifade etmiştir.

İnşaat Mühendisleri Odası ise yaptığı açıklamayla JMO Başkanının bu beyanlarını düzeltmeye çalışmıştır.

5- Türkiye Deprem Tehlike Haritası 1945'ten bu yana 7 defa yenilenmiştir. Bugüne kadar olduğu gibi bundan sonra da, bilimsel gelişmelere, edinilen bilgilere, yapılan ölçüm ve araştırmalara göre yenilenmesi veya yeni bilgilerin işlenmesi söz konusu olacaktır. Örneğin JMO'nun kendi açıklamasında da ifade ettiği gibi, 2020 Ege-Sisam depreminin İzmir Bayraklı'daki zemin davranışını değerlendiren bir araştırmada ölçülen/hesaplanan ivme değerlerinin tasarım katsayılarının da üzerine çıktığı söylenmektedir. Her bilimsel çalışma gibi bu araştırma da kıymetli olup harita verilerinin güncellenmesinde değerlendirilebilecek bir çalışmadır. Nitekim araştırmacılar "Benzer durumların gelecekte olması muhtemel daha şiddetli depremlerde de yaşanmaması adına basene özgü ve tasarıma esas elastik tepki ve büyütme spektrumlarının geliştirilmesine ihtiyaç duyulmaktadır" diyerek basen bölgeleri için bilimsel çalışmaların geliştirilmesini işaret etmişlerdir.

Ancak bu makaleden yola çıkarak Türkiye Deprem Tehlike Haritası ve Türkiye Bina Deprem Yönetmeliğini yetersizlikle itham etmek, bununla da kalmayıp bu yönetmeliğe göre yapı-

lan binaların yıkılacağını iddia edip toplumda korku ve endişe yaratmak tipik bir şuarsuzluk örneğidir. JMO yöneticilerinin izah edemedikleri nokta İzmir Bayraklı'da yıkılan birkaç binanın hemen yanı başında, aynı zeminde, aynı zaman diliminde, aynı deprem yönetmeliği ile yapılmış ve aynı yüksekliğe sahip yıkılmayan hatta hasar almayan yüzlerce binanın varlığıdır. JMO yöneticilerinin zemin-yapı ilişkisi, depremde yapı davranışı ve bunların nasıl hesaplandığı konularında bilgi sahibi olmalarını beklemiyoruz. Ancak her mühendiste olması gereken akılcılığı ve diğer mühendislik alanlarının konularını kulaktan dolma bilgilerle yorumlamalarını beklediğimizi ifade etmek isteriz.

JMO bize cevap vermek amacıyla yayımladığı açıklamasında, bizim üzerinde hassasiyetle durduğumuz ve yukarıda tekraren ifade ettiğimiz kamuoyunun yanlış bilgilendirilip yönlendirildiği hususlarının dışında DASK ve "Fay Yasası" gibi konuları dile getirip konuyu saptırmaktadır. Bu meselelere cevap verme ihtiyacını hissetmiyoruz. JMO tarafından hazırlanan "Fay Yasası" ile ilgili düşüncelerimizi geçtiğimiz yıl kamuoyu ile paylaşmıştık. Ancak JMO'nun "Fay Yasası" ile ilgili görüşlerinin değişmekte olduğunu görmüş olmaktan memnun olduğumuzu belirtmek isteriz. Geçtiğimiz yıl hazırlayıp TBMM'ye sundukları yasa taslağında "fay zonu" içerisinde yapılaşmayı tamamen yasaklayan bir düşünceye sahip iken, bugün "bina ve bina türü yapılaşmaya sınırlama" getirmekten bahsetmektedirler. Bu da kendileri açısından olumlu bir gelişme olarak değerlendirilmektedir.

Bunun dışında JMO yöneticilerinin Odamıza yönelik "idare savunucusu" gibi nitelendirmelerini ciddiye almaz ve yakışsız görüyoruz. İnşaat Mühendisleri Odası herhangi bir kurumun karşıtı veya yandaşı değildir. İMO, kurumların politika ve uygulamalarını kamusal yarar ilkesi doğrultusunda değerlendirir, gerektiğinde olumlar, gerektiğinde karşısında mücadele eder.

Kamuoyuna saygıyla duyurulur.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

KPSS Sorularının Çalınması İddialarının Takipçisi Olacağız!

İMO Yönetim Kurulunun, KPSS sorularının çalınması iddialarına ilişkin 3 Ağustos 2022 tarihli açıklaması.

KPSS sorularının bir yayınevi tarafından yayımlanan kitapçıktaki sorular ve cevap şıklarıyla aynı olduğu yönündeki ciddi iddialar ve bulgular kamuoyuna yansımıştır. Görünen o ki geçmişte bir cemaat grubunun işlediği bilinen suçların benzerleri bugün başka gruplar tarafından göz göre göre işlenmeye devam etmektedir.

Gençlerin kamu hizmetinde görev almak için umut bağladıkları merkezi sınava ilişkin ortaya saçılan bu iddialar başta ÖSYM olmak üzere ilgili kamu kurumlarının halkın nezdinde itibarını ve güvenilirliğini yok etmektedir. Konuya ilişkin toplumun vicdanını rahatlatacak etkin bir soruşturma sürecinin yürütülmesi gerekmektedir.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak öteden beri kamuda kadrolaşmaya karşı liyakate dayalı adil bir yerleştirme sisteminin gerekliliğine vurgu yapıyoruz. Ortaya dökülen iddiaların takipçi olacağımızı kamuoyunun bilgisine sunarız.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Depremi Değil Ama Afeti Önlemek Mümkün! 17 Ağustos'un Yıl Dönümünde Türkiye'nin Depreme Hazırlığı: Sorunlarımız ve Çözümlerimiz!

İMO Yönetim Kurulunun 17 Ağustos Depreminin 23. yıl dönümü nedeniyle yaptığı 16 Ağustos 2022 tarihli açıklaması.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, tarihimizin en acı depremlerinden 17 Ağustos 1999 Marmara Depreminin 23. yılında da temel insan haklarından olan "Barınma Hakkı"nın tüm yurttaşlarımıza sunulabilmesi için depremi unutmama, unutturmama ısrarını sürdürmeye, güvenli ve sağlıklı yapı üretimi sağlanana kadar siyasi iktidarların görev ve sorumluluğunu hatırlatmaya kararlıdır.

Bugüne kadar depreme karşı hazırlık, yapı güvenliği, hasar tespiti gibi konularda çokça konuşuldu, bu konular hakkında çokça yazılıp çizildi. Ancak bir doğa olayı olan depremin ülkemizde her defasında afete dönüşmesine bir türlü engel olunamıyor. Çıkarılan yasa ve yönetmelikler, yıllara dayanan çalışmalarla oluşturulan plan ve projeler uygulama aşamasına geçmeden kağıt üzerinde kalıyor. Ne yazık ki yapılan çalışmalar daha çok afet sonrası yara sarma düzeyinde kalıyor.

Bir deprem coğrafyasında yer alan ülkemiz tarih boyunca birçok kez yıkıcı depremlerle karşı karşıya kalmıştır. Özellikle Marmara Bölgesinin gerek ekonomik anlamda gerekse sosyo-kültürel açıdan coğrafyamızda merkez pozisyonunu yüzyıllardır koruması nedeniyle, bu bölgede yaşanan depremler ciddi sonuçlar doğurmuştur.

Cumhuriyet döneminin gerek can ve mal kaybı açısından gerekse sosyal ve ekonomik sonuçları açısından en yıkıcı depremlerinden biri 17 Ağustos 1999 tarihli Gölçük merkezli depremdir. 7,4 büyüklüğündeki bu deprem başta Marmara bölgesi olmak üzere tüm Türkiye'yi etkilemiştir. Ülkemizin ekonomik anlamda üretim ve ticaret merkezi olan ve yurdun her yerinden göç alan bir bölge olması nedeniyle bu depremin tüm yurttaşlarımızı doğrudan ya da dolaylı olarak etkilediğini söylemek mümkündür. Depremde 20 binden fazla yurttaşımız hayatını kaybederken yaralı sayısı 50 bini aşmıştır. Bölgede yaklaşık 113 bini yıkık ve ağır hasarlı olmak üzere toplam 365 bin bina hasar görmüştür.

Ortaya çıkan kayıpların ve hasarın büyüklüğü, deprem sonrası müdahalede yaşanan sorunlarla birlikte bu depremin etkisi öyle şiddetli olmuştur ki 2001 ekonomik krizinin önemli sebepleri arasında sayılmaktadır.

Bu kadar büyük sonuçlar doğuran 17 Ağustos Depremi, depreme bakış açısının değişmesinde bir milat olarak kabul edilmiştir. Yalnızca deprem sonrası yapılacak müdahaleler değil depremden önce alınması gereken tedbirler de tartışılmıştır. Plansız-çarpık kentleşmenin ve mühendislik hizmeti almayan yapıların ne kadar büyük tehdit oluşturduğu anlaşılmış, bu konuda birçok kurum ve kuruluş tarafından neler yapılması gerektiği konusunda çalışmalar yapılmış, bu çalışmalar birleştirilerek strateji ve eylem planlarına dönüştürülmüştür.

Odamızın da bu konuda çeşitli çalışmaları olmuş, deprem kongreleri, çalıştaylar düzenlenmiş, raporlar hazırlanmış, kamuoyunu aydınlatacak ve deprem konusunda farkındalığı ve bilinci artıracak çalışmalar yapılmıştır. Yıllara dayanan çalışmalar sonucunda deprem konusunda sorunlar da bu sorunların çözümü için yapılması gerekenler de bellidir.

Mevcut Yapı Stoku İyileştirilmeli ve Güçlendirilmelidir

2011 yılında Bakanlar Kurulu kararıyla yürürlüğe konan ve 2012-2023 yıllarını kapsayan "Ulusal Deprem Stratejisi ve Eylem Planı"nda (UDSEP) alınan kararların uygulamaya geçirilmesi depreme hazırlık konusunda en önemli çaba olacaktır.

UDSEP'e göre başta okul ve hastaneler olmak üzere, Türkiye'deki bina envanterinin çıkarılması ve mevcut yapıların hasar görebilirlikleri ve riskleri esas alınarak gruplandırılması planlanmıştır. Oysa 2020 yılında TBMM'de kurulan Deprem Komisyonunun 2021 tarihli raporunda, 2017 yılı itibarıyla bitirilmesi gereken envanter ve riskli yapı tespiti çalışmalarının 2021 yılı itibarıyla nasıl yapılacağına yönteminin bile çıkarılmadığı anlaşılmaktadır.

Mevcut yapı stokunun envanterinin çıkarılması konusundaki çalışmalar hızlandırılmalı, mevcut durum tespit edilerek acilen güçlendirilmesi veya yenilenmesi gereken binalar belirlenerek bir plan doğrultusunda yapı stokunun depreme dirençli hale getirilmesi sağlanmalıdır.

Her Şantiyeye Tam Zamanlı Bir Şantiye Şefi!

Teknik ekiplerin gözlem ve değerlendirmelerinde, gerçekleşen depremlerde genel olarak binaların yıkılma ve ağır hasar görmelerinin ana nedenleri olarak;

- Malzeme ile ilgili sorunlar,
- Donatı detaylandırması ile ilgili sorunlar,
- Alt kat kolonlarının göçmesi ile ilgili sorunlar,
- Kısa kolon oluşumu ile ilgili sorunlar,
- Tasarım, imalat ve kullanım aşamasındaki denetim eksikliği sorunları gibi ana hususlar tespit edilmektedir.

Teşhis bellidir. Deprem etkileri nedeniyle oluşan yapısal hasarlar büyük oranda yapıların inşası ya da sonrasındaki denetimsizlik nedeniyle ortaya çıkmaktadır. O halde yapı üretim sürecindeki sorunların ortadan kaldırılması yetkililerin öncelikli görevi olmalıdır.

Yapı üretiminin mühendislik esaslarına uygun olarak gerçekleştirilmesini sağlayan en önemli görev şantiye şefliğidir. Ancak bu görevin usulüne uygun olarak yerine getirilmemesi, inşaat hatalarını, dolayısıyla deprem hasarlarını büyütmemektedir.

Şantiye şefinin görevini tanımlamak gerekirse; bir yapının fen ve tekniğe, ruhsata esas teşkil eden projesine uygun olarak inşa edilmesi ile inşaatın iş ve işlemlerinin planlanmasını sağlamaktır. Bunun yanında işçi sağlığı ve iş güvenliğini şantiye sahasında gözetmek gibi önemli bir görevi daha bulunmaktadır. Türkiye işçi ölümlerinde dünya çapında en üst sıralarda yer almaktadır. Şantiye şefliği görevinin hakkıyla yerine getirilmemesi bu seviyelerdeki işçi ölümlerinin başlıca sebeplerinden biridir.

Tam da bu sebeple biz İnşaat Mühendisleri Odası olarak sınırlı durumlar dışında, her şantiye şefinin sadece bir şantiyede tam zamanlı olarak görevlendirilmesi gerektiğini vurguluyoruz.

Yapı Denetim Sistemi Düzenlenmelidir

Mevcut Yapı Denetimi Sistemiyle yurttaşların can ve mal güvenliği etik kurallardan yoksun olan serbest piyasa koşullarına teslim edilmiştir.4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanunun öngördüğü sistemde, kamusal bir hizmet olan denetim hizmeti ticarileştirilmiştir. Denetim sisteminin ticari ilişkilerin belirleyiciliğine terk edilmesiyle rant ilişkileri, tekniğin, fen ve sanat kurallarının önüne geçmiştir.

Sağlıklı işleyen bir sistemde planlama, projelendirme, üretim ve denetim hizmetleri birbirinin tamamlayıcısı olarak düşünülmeli buna göre de İmar Kanunu başta olmak üzere Yapı Denetim Kanunu, Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ve ilgili tüm Kanunlar ve bağlı yönetmelikleri kamu yararı ilkesi gözetilerek ve bütüncül bir anlayışla yeniden düzenlenmelidir.

Mevcut Yapı Denetim Yasasının öngördüğü, ticari yanı ağır basan yapı denetim şirketi modeli yerine; uzmanlık ve etik değerlere sahip yapı denetçilerinin etkinliğine dayalı, meslek odalarının sürece etkin katılımını sağlayacak yeni bir denetim süreci modeli hayata geçirilmelidir. Bu modellemede proje denetimi ile yapı denetimi birbirinden ayrılmalıdır.

Kentsel Dönüşüm Kentsel Kırım Oldu

Devletin asli görevi sağlıklı, güvenli ve yaşanabilir kentler kurmak ve yaşanabilir bir çevre oluşturmaktır. Oysa bugün devlet eliyle "Kentsel Dönüşüm" adı altında mühendislik, mimarlık ve şehir planlama disiplinlerinin teknik ve bilimsel gereklilikleri ile toplumun ihtiyaçları, sosyo-ekonomik yapısı dikkate alınmadan rant odaklı dönüşüm gerçekleştirilmektedir. Kentlerin tarihi ve doğal dokusu yok edilmektedir.

Bugün başta İstanbul olmak üzere kentlerimizde yenilenmeyi ve güçlendirilmeyi bekleyen onca yapı varken kentsel yenileme ve kentsel dönüşüm gayrimenkul piyasasının talepleri doğrultusunda hayata geçirilmektedir. Kentsel dönüşüm riskli yapıların dönüştürülmesi şeklinde değil, rant değeri yüksek bölgelerde yapılaşma olarak gerçekleşmektedir. Öyle ki boş arsalar üzerinde kentsel dönüşüm yapılmaktadır.

Yıllardır gündeme getirilen ve olası bir depremin çok daha büyük felakete dönüşmesine neden olacak olan Kanal İstanbul projesi ölü doğan bir projedir. Marmara bölgesi için bir çevre felaketini tetikleyecek olması bir yana deprem riski çok yüksek olan kentin Avrupa yakasını ikiye bölmenin yaratacağı belirsizliklerin neye mal olacağı bilinmemektedir. Mevcut durumda bile deprem toplanma alanları, ulaşım güzergâhları yok edilen bir kentin afet müdahale olanakları adeta engellenirken, bölünmüş bir kentin deprem sonrasında nasıl tepki vereceği de büyük bir bilinmezliktir.

Depremin afete dönüşmesini engellemenin yöntemlerinden biri de kentsel yoğunluğu azaltıp kenti dönüştürmektir. Bunun aksine Kanal İstanbul projesi ile kentin nüfusuna yaklaşık 8 milyon ilave olacağı, İstanbul nüfusunun 25 milyon, Trakya nüfusunun ise (İstanbul nüfusu dahil) 40 milyonu bulacağı hesaplanmaktadır.

Bir yandan ülkemizin uzun yıllar ödeme yapmak zorunda kaldığı/kalacağı yatırımlara büyük paralar harcanırken diğer yandan ülkenin en işlevli, en gerekli yapıları yok edilmektedir. İstanbul'un raylı ulaşım bağlantısı bulunan tek havalimanı olan Atatürk Havalimanı deprem tehlikesi altında bulunan bir kent için stratejik önemde bir üs konumundadır. Deprem tehlikesi altındaki İstanbul'un bu önemli tahliye ve ikmal hattının kullanıma hazır durumda tutulması gerekmektedir. Bugün Atatürk Havalimanının yok edilerek yerine millet bahçesi yapılmasını konuşuyor olmamız bile akla ve mantığa sığmamaktadır.

İmar Afları Ölüme Davetiyedir

Mevcut yapı stokumuzun belirsizliği bilinen bir gerçektir. Olası bir depremden nasıl etkileneceği bilinmeyen çok sayıda bina mevcutken üstüne bir de siyasal iktidarlarca çıkarılan imar afları can ve mal kayıpları tehdidini büyütmektedir.

Ülkemizde imar afları kaçak yapılaşmanın en önemli teşvik unsurlarından birisi olmuş, toplumun sağlıklı ve güvenli konutlarda yaşamasını belirsizliğe sokmuştur. Devletin bir binaya iskan ruhsatı vermesi vatandaşına o yapıda güvenle oturabileceği yönünde güvence sunması anlamına gelir. Oysa mühendislik hizmeti almamış bu yapıların, doğa olayları karşısında hasara uğramaları halinde sorumluluk bu kararı alan devletin, siyasi iktidarın üzerindedir.

Her seçim öncesi siyasi ikbal uğruna gündeme getirilen imar affı uygulamalarına son verilmesi, imar affından yararlanan yapılar denetlenmelidir.

Sonuç Olarak;

Ülkemiz oldukça zor bir dönemden geçmektedir. Ekonomik anlamda yaşanan kriz koşullarında olası bir büyük depremin sonuçlarının 2001 krizinde yaşananlardan çok daha ağır olacağı açıktır. Üstelik kentlerimiz öylesine kalabalıklaşmış, plansızlık, kaçak yapılaşma öylesine ilerlemiş, afet toplanma alanları ranta açılmıştır ki can ve mal kaybı açısından da büyük bir tehlike bizleri beklemektedir. Başta İstanbul ve Marmara Bölgesi olmak üzere olası büyük bir depremin Türkiye'ye neler yaşatacağını kestirmek zordur.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası olarak hem yetkili kurum ve kuruluşlara hem de tüm kamuya seslenmek istiyoruz: Bu karamsar tabloyu el birliğiyle tersine çevirmemiz mümkündür. Biz İMO olarak tüm bilimsel-teknik birikimimizle, sahada edindiğimiz tecrübe ve yetişmiş kadrolarımızla, başta deprem olmak üzere doğa olaylarının afetlere dönüşmesini önleme konusunda görev almaya hazırız. Yukarıda da bahsettiğimiz gibi sorunlar da bellidir, çözümleri de. Yeter ki çözüm için ortaya irade konulsun.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

12 Eylül'ün 42. Yılında Darbenin Mirası Yaşıyor

İMO Yönetim Kurulunun, 12 Eylül Darbesinin 42. yılında yaptığı 12 Eylül 2022 tarihli açıklaması.

Türkiye'nin anayasa tarihi bir yönüyle darbeler tarihidir. Anayasal düzen bugüne kadar onlarca darbe ve darbe teşebbüsüyle kesintiye uğradı. Bu darbeler zincirinin bir halkası olarak 12 Eylül, toplumsal barışa, kazanılmış hak ve özgürlüklere karşı en acımasız ve en kalıcı hasarı bırakanı oldu.

Anayasanın askıya alındığı 12 Eylül darbesinin hemen ardından tüm siyasi partiler kapatılıp yöneticileri tutuklandı; sendikalar, meslek odaları etkisiz hale getirildi, tüm demokratik kitle örgütlerinin ve öğrenci derneklerinin kapısına kilit vuruldu. Yüz binlerce insanın tutuklanması, işkenceden geçirilmesi ve cezaevlerine doldurulmasıyla yıllarca sürece korku iklimi hakim kılındı. Türkiye artık düşüncenin suç sayıldığı, örgütlenmenin yasak kabul edildiği bir ülke haline geldi.

Elbette 12 Eylül hem ekonomik hem de politik bir zemini kurmak için araçtı. Bu zeminin kodları ise 24 Ocak kararlarında somutlanıyordu.

Grevler yasaklandı, özelleştirmeler başladı. Emeğin tüm kazanımları budandı, özgürlükler tasfiye edildi. Çalışma yaşamı işçiler için cehenneme çevrilirken sermaye için dikensiz gül bahçesine dönüştürüldü. Kamusal değerler bir bir piyasanın hizmetine sunuldu. Ülkenin toprağı, suyu, ormanları, kıyıları, meraları metalaştırıldı.

Ülkemizin mevcut siyasal iklimine bakıldığında bugünlere gelen yolun taşlarınının 42 yıl önce 12 Eylül Darbesiyle atıldığı anlaşılıyor. Yönetenlerin ekonomik ve politik tercihlerinde 12 Eylül'ün mirasına sınıksız sarıldığı açıkça görülüyor. Toplum tüm siyasal süreçlerin dışında tutuluyor, söz söylemek isteyen tüm farklı sesler ceberut yöntemlerle susturuluyor, hapishaneler muhaliflerle dolduruluyor, grevler yasaklanıyor, toplantı ve gösteri yürüyüşü hakkı fiilen ortadan kaldırılıyor, siyasi partilerin kapatılması gündeme geliyor. İktidarın yörüngesinde olmayan tüm yayın organları ya kapatılıyor ya da ekonomik araçlar ve yaptırımlarla çökertilmeye çalışılıyor. Açıkçası, 12 Eylül'ün ruhu güncellenerek yaşamaya devam ediyor.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak, nasıl ki 12 Eylül'ün en karanlık günlerinde emeğin, barışın ve demokrasinin yanında yer almakta ısrar ettiysek bugün de yerimizi koruyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

Cumhuriyet Tarihinin En Büyük Sosyal Konut Projesine Yönelik Bazı Çekinceler

İMO Yönetim Kurulunun, Cumhurbaşkanı tarafından duyurulan Sosyal Konut Projesi hakkında 14 Eylül 2022 tarihli açıklaması.

Haftalardır propagandası yapılan "Cumhuriyet tarihinin en büyük sosyal konut projesi" 13 Eylül 2022 Salı günü bizzat Cumhurbaşkanı Sn. Tayyip Erdoğan tarafından açıklandı. 250 bini önümüzdeki iki yıl içerisinde yapılmak üzere 2023-2028 yılları arasında toplam 500 bin sosyal konut, 250 bin konut amaçlı arsa ve 50 bin işyerinin üretileceği ifade edildi. 608 bin liradan başlayan fiyatlarla 2.280 Lira taksitli ve 240 ay vadeli ödeme imkanıyla 2+1 konut sahibi olunacağı, proje kapsamında 3,5 milyon yurttaşımızın güvenli konutlarda yaşayacağı ve toplamda 900 milyarlık bir ekonomik hacme ulaşılabileceği belirtildi. Bu proje ile kira ve ev fiyatlarının düşeceği ve vatandaşın konuta ulaşımının kolaylaşacağı söylendi. Ayrıca Cumhurbaşkanı, bugüne kadar TOKİ vasıtasıyla 1 milyon 170 bin konut üretildiğini, bu projenin de yine TOKİ vasıtasıyla hayata geçirileceğini ve 2012 yılında 6,5 milyon yapıyı içeren kentsel dönüşümü başlattıklarını ifade etti.

Aynı toplantıda Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum, "TOKİ, bugüne kadar 1 milyon 170 bin konut üreterek dünyaya model oldu" dedi ve 3 milyon konutu kentsel dönüşüm kapsamında dönüştürdüklerini ifade etti.

Rakamlardaki çelişkiler ilan edilen projeye karşı kuşkuları artırıyor!

Bakan Kurum 19 Mayıs 2022 tarihinde bir televizyon programında TOKİ'nin 1 milyon 132 bin konut ürettiğini açıkladı. 14 Nisan 2022 tarihinde bir başka TV programında TOKİ'nin 1 milyon 200 bin konut ürettiğini ifade etti. 22 Nisan 2022 tarihinde Malatya'daki bir temel atma töreninde yaptığı konuşmada ise TOKİ'nin son 20 yılda 1 milyon 300 bin konut ürettiğini söyledi.

TOKİ'nin ürettiği konutların sayısına yönelik bir başka ifade "TBMM Depreme Karşı Alınabilecek Önlemlerin Ve Depremlerin Zararlarının En Aza İndirilmesi İçin Alınması Gereken Tedbirlerin Belirlenmesi Amacıyla Kurulan Meclis Araştırması Komisyonu Raporu (Temmuz 2021)" içerisinde yer almaktadır. Raporda "TOKİ tarafından 2002 yılından bu yana yaklaşık 1 milyon konut yapıldığı" ifade edilmektedir. 11. Kalkınma Planında, 2018 yılı Şubat ayı itibarıyla TOKİ tarafından teslim edilen konut sayısının 611 bin 723 olduğu yazılmakta, TÜİK verilerine göre ise 31 Aralık 2017 itibarıyla devlet sektörünün tamamı için verilen yapı kullanma izin belgesinin 588 bin 541 olduğu söylenmektedir. Yine TÜİK verilerine göre 2021 yılı sonu itibarıyla devlet sektörünün (sadece TOKİ değil) 2002'den bu yana aldığı yapı kullanma izin belgesinin 790 bin 709 olduğu belirtilmektedir.

Diğer yandan TOKİ'nin kendi web sayfasında yayınladığı tablolarda, tamamlanan ve halihazırda inşa halinde olan konut sayısı toplamda 821 bin 726 olarak görünmektedir. Bu sayıya Afet Konutları, Alt Gelir Konutları, Lojmanlar, Lüks Konutlar, Kentsel Dönüşüm Projeleri ve Tarım Köy projeleri de dahildir. Bunlardan 507 bin 891'inin tamamlandığı, geri kalanın ise çeşitli oranlarda inşaat halinde olduğu ifade edilmektedir. Üstelik tamamlanmayan bazı inşaatların tarihleri 2006 yılına kadar gitmektedir.

Aynı tablolarda Alt Gelir grubuna yönelik projelerin toplamda 62 bin 879 olduğu, bunların 7 bin 948 tanesinin inşa halinde olduğu görülmektedir. Yine Kentsel Dönüşüm kapsamında yapılan konutların 134 bin 218 olduğu ve bunlardan 65 bin 078 adetinin ise inşa halinde olduğu anlaşılmaktadır.

TOKİ'nin ne kadar konut ürettiğine yönelik bu denli belirsizliğin olduğu bir ortamda yorum yapabilmek son derece zor olsa bile son 20 yılda tamamlanan her cins TOKİ konutunun 500-700 bin civarında olduğu söylenebilir. 20 yıllık iktidarı boyunca (ne kadar konut yaptığını bil-mese bile) büyük bir kısmı finans bolluğu içerisinde geçen bir hükümetin yapabildiği, 500-700 bin civarında konut bitirmek olduğu düşünülürse, önümüzdeki 5 yıl içerisinde yine TOKİ aracılığıyla '500 bin konut daha üreteceğiz' iddiasında bulunması inandırıcılıktan uzaktır.

Konutlar maliyetine satılsa bile alınabilir olmaktan uzaktır!

"Cumhuriyet tarihinin en büyük sosyal konut projesi" olarak tanıtılan konut projesindeki fiyatların günümüzün sosyal konut inşaat maliyetleri (sosyal donatı ve ada içi altyapı maliyetleri dahil) civarında olduğu anlaşılmaktadır. Ancak bir konutu maliyetine ve uzun vadeli taksitlerle satışa çıkarmak orta ve alt gelir grubuna dahil yurttaşlar açısından ulaşılabilir olduğu anlamına gelmemektedir.

Verilere göre Türkiye'de çalışanların %50'ye yakını asgari ücretle çalışmaktadır. Geniş tabanlı işsizlik oranları %22 civarındadır. Toplumun %60'ı yoksulluk sınırının altında yaşamaktadır. Türk-İş'in verilerine göre açlık sınırı 6.840 TL olup asgari ücretin üstündedir.

Yapılan açıklamaya göre %10 peşinat öngörülmektedir. En düşük konut fiyatının 608 bin lira olduğu düşünülünce 60 bin TL tutarındaki peşinatın yukarıdaki koşullarda yaşayan geniş kesimler tarafından karşılanması oldukça sıkıntılıdır. Keza konutlar için aylık taksit ödemelerinin ne zaman başlayacağı meçhuldür. Sözleşmenin imzalanmasından itibaren başlaması halinde, kira koşullarında yaşayan başvuru sahiplerinin en az 2 yıl boyunca Kira + 2.280 TL veya 3.187 TL (bugünün fiyatlarıyla) ödeyeceği anlamına gelmektedir ki bu durum, günümüz Türkiye'sinde alt-orta gelir grupları için karşılanabilir olmaktan uzaktır.

“Tarihinin en büyük sosyal konut projesi” konut fiyatlarını ve kiralari etkilemeyecektir!

TÜİK verilerine göre 2021 yılı için konut üretiminde özel sektörün payı %93, kamu sektörünün payı %6, kooperatiflerin payı ise %1 olmuştur. 2023'ten itibaren her yıl 100 bin konut üretse bile mevcut sistem içerisinde kamunun payı en çok %12-16 aralığında seyredecektir. Bu oranlar tutturulsa bile piyasadaki konut fiyatlarını etkileyecek hacimde olamayacaktır.

Konut üretiminde özel sektörün bu denli ağırlığı olduğu ülkemizde, konut fiyatlarını etkileyen iki temel unsur bulunmaktadır. Birinci unsur inşaat maliyetleri, diğeri ise gayrimenkulün toplum tarafından bir yatırım aracı olarak görülmesi/kullanılmasıdır. İnşaat maliyetlerinin Temmuz itibarıyla TÜİK verilerine göre %115 civarında artmış olması ile malzeme + işçilik maliyetlerinin düşmesi veya sabit kalması yönünde herhangi bir belirtinin olmaması konut fiyatlarını yukarı yönlü zorlamaktadır. Diğer yandan faiz ve kur üzerindeki baskılar ve diğer yatırım alanlarına olan güvensizlik az ya da çok birikim sahibi yurttaşları gayrimenkule doğru yönlendirmektedir. Bu durum da konut fiyatlarının yukarı yönlü hareketine vesile olmaktadır. Son bir yılda konut piyasasında her ne kadar spekülatif hareketler olsa bile, konut fiyatları faiz-kur-enflasyon dengesizliklerinin yaşanmaya başladığı dönemden itibaren sığrama yaparak artmıştır.

Yine Cumhurbaşkanının ifadelerinden anlıyoruz ki, mesele sadece dar gelirli yurttaşların konut sahibi olması ile sınırlı değildir. Yaklaşık 1 trilyon liralık bir kaynağın yine inşaat sektörüne pompalanarak bu sektörün lokomotifliğinde ekonomik bir canlanma ve işsizliği azaltma hevesi güdülmektedir. Bu yöntemin, kaynak bulunsa bile (!) orta-uzun vadede ülke kalkınmasına fayda getirmeyeceği, hatta yaşanan ağır sorunları yeniden ve daha şiddetli üreteceği herkes tarafından bilinmektedir. Ancak siyasal iktidar aynı şeyleri yapıp farklı sonuç elde edeceğini düşünmekten hiç vazgeçmemektedir.

Sonuç olarak, konut sorunu makroekonomik sorunların bir yansımasıdır. Son 20 yılda konut sahipliği oranı %61'den %58'e düşmüştür.

Plansız yeni bir faaliyet mi başlatılıyor?

11. Kalkınma Planı (2019-2023) yıllık konut ihtiyacını 750 bin olarak öngörmüştür. Yine yapmış olduğu tespitlerde, 2000-2015 döneminde ülke yıllık ihtiyacının ortalama yüzde 70'i civarında, 2011, 2012, 2013 yıllarında ise ülke yıllık ihtiyacından fazla konut yapıldığını, 2014 ve 2015 yıllarında da ihtiyacın yüzde 91'ini karşılayacak şekilde konut sunumunun devam ettiğini belirtmiştir. Ancak, ülkemizde konut piyasasında arz-talep dengesinin sürdürülebilir nitelikte kurulamadığını ifade ederek gerek bazı kentler özelinde gerekse farklı nüfus grupları, özellikle dar gelirli ve dezavantajlı gruplar açısından yeterli ve erişilebilir konut ihtiyacının karşılanması konusundaki darboğazların devam ettiğini belirtmiştir. Fakat bunun nedenlerini yeterince sorgulamamış, plansız ve ranta dayalı yapılaşmanın konut sorununu çözmekten ziyade daha da karmaşıklatacağını söyleyememiştir.

Bunun somut örneklerinden birisi 18 Ağustos 2022 tarihinde Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum tarafından açıklanan 50 bin ofis/işyerinin konuta dönüştürülmesine olanak sağlayan yönetmeliğin yayınlanması oldu. Bakan Kurum yaptığı açıklamada “Konut-kira fiyatlarını düşürmek için her adımı atıyoruz! İstanbul'da yaklaşık 1.5 milyon, ülke genelinde 4 milyon m² arz fazlası nedeniyle kiralanamayan ya da satılamayan ofis, konuta dönüştürülecek. 50 bin yeni konut demek” ifadelerini kullandı.

Öbür taraftan Cumhurbaşkanının açıklamış olduğu proje kapsamında 50 bin işyerinin 2023-2028 yılları arası üretileceği ifade edildi!

Bir yanda ihtiyaç fazlası 50 bin işyeri konuta dönüştürülüyor, diğer yanda ihtiyaç olduğu söylenen 50 bin işyerinin yapılacağı ilan ediliyor!

50 bin arz fazlası işyeri neden ve nasıl oluşmuştur? Ayrıca ihtiyaç duyulan 50 bin işyeri için neden bu arz fazlası kullanılamamaktadır? 50 bin işyerinin konuta dönüştürülmesi halinde bu konutlar kira/satış bedelleri bakımından nasıl bir düşüş sağlayacaktır?

Bu soruların yanıtları bizce malumdur. Ancak kamuoyunun heba edilen ulusal servetlerimizin nedenini en yetkili ağızlardan öğrenmeye hakkı vardır.

Planlamaya ilişkin bir başka tereddüt noktası, 500 bin konutun yapılacağı alanlar ile 250 bin konutluk arsaların yerleridir. Bu alanlar kent bütünselliği ve afet riskleri içerisinde düşünülmesi ve planlanması gereken alanlardır.

Planlama çalışmaları, karmaşık ve zaman isteyen çalışmalardır.

Mekansal planlar hazırlanırken, fiziki, doğal, sosyal, ekonomik, demografik yapı gibi yöreye özgü güncel verilerin elde edilmesi, bunların sentezlenerek sonuçlarının plan kararlarına yansıtılması, mevcut plan kararlarının değiştirilmesi sürecinde de bu verilerin, değişikliklerin niteliğine göre güncellenmesi ve bu analizlerin ışığında karar üretilmesi gerekmektedir. Bu süreçte yerleşme bütününden kopuk, uyumsuz proje yaklaşımları yerine planlama bütünü ön plana çıkarılmalıdır. Kentsel altyapı, ulaşım planları/sistemleri ile uyumlulaştırma sağlanmalıdır. Kısaca TOKİ konutlarında sıkça yaşanan sorunlarından kaçınılmalıdır. Ayrıca ucuza mal etme uğruna kaliteden ödün verilmemelidir. Sosyal konut demek kalitesiz konut anlamına gelmemektedir. Bugün konut piyasasında ne yazık ki "TOKİ Standardı" diye bir kavram gelişmiştir. Bu kavram hem malzemede hem de işçilikte en düşük kaliteyi, en vasıfsız işleri tarif etmektedir. TOKİ bu imajı pekiştirmekten kaçınılmalıdır.

Gerek planlama gerekse yaşanabilir uygun nitelikte mekanlar üretme ön hazırlık, yerel yönetimlerle iş birliği ve zaman gerektiren çalışmalardır. Ancak projenin tanıtım biçimi ve öngörülen takvimler değerlendirildiğinde, yeni bir "ben yaptım oldu(!)" anlayışının ürünü plansız bir faaliyet olacağını düşündürmektedir.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Sansür Yasası, İfade Özgürlüğü ve Halkın Haber Alma Hakkının İhlalidir!

İMO Yönetim Kurulunun, Sansür Yasası hakkında, 9 Ekim 2022 tarihli açıklaması.

Cumhuriyet tarihinin belki de en kritik seçimlerinden birine yaklaşıyoruz. Ekonomide büyük bir tahribat yaşayan, toplumsal barışı zedelenen, bilimin ve tekniğin yok sayıldığı, liyakatsizliğin ve kayırmacılığın toplumda huzursuzluk yarattığı bir seçim süreci içindeyiz. Tam da böylesi bir dönemde siyasi iktidar tarafından adına Dezenformasyon Yasası denilen, ancak daha doğru bir ifadeyle söylenecek olursa "Sansür Yasası" Meclise sunuldu.

En hafif tabiriyle bu yasa teklifi Türkiye’de ifade özgürlüğünü, halkın haber alma hakkını ve iletişim özgürlüğünü ortadan kaldıran büyük bir karartmanın yasal zeminini oluşturuyor. Öyle ki bu yasayla, toplumun herhangi bir yolsuzluk, haksızlık ya da adaletsizlik hakkında tek kelime bile konuşmasının önüne geçilmek isteniyor.

Bu yasayla sadece gazeteciler değil, gerçekleri söyleyen meslek örgütleri ve bilim insanları da dahil tüm yurttaşlarımız tehdit edilmektedir.

Yasanın en can alıcı yanı olan 29. Maddede, "Sırf halk arasında endişe, korku veya panik yaratmak saikiyle, ülkenin iç ve dış güvenliği, kamu düzeni ve genel sağlığı ile ilgili gerçeğe aykırı bir bilgiyi, kamu barışını bozmaya elverişli şekilde alenen yayan kimse, bir yıldan üç yıla kadar hapis cezasıyla cezalandırılır" denilmektedir.

Bir bilginin, ülkenin iç ve dış güvenliği, kamu düzeni ve genel sağlığı ile ilgili gerçeğe aykırı olduğuna kimin karar verdiği herkesçe malumdur.

Örneğin, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası ülkemizin deprem gerçeği konusunda halkı aydınlatmaya yönelik raporlar hazırlamakta, açıklamalar yapmakta, büyük depremlerin yıl dönümlerinde sergiler açarak, broşürler dağıtarak yaklaşan tehlikeye karşı uyarmaktadır. Bu

uyarılarımızın “halk arasında endişe, korku veya panik yaratmak saikiyle” değerlendirilmesi iktidarın iki dudağı arasındadır.

Pandemi döneminde sağlık meslek örgütlerinin, açıklanan vaka sayılarının gerçeği yansıtmadığı yönündeki açıklamaları da halk arasında endişe, korku veya panik yaratmak, şeklinde değerlendirilmiş ancak daha sonra haklı oldukları ortaya çıkmıştı. Gelgelelim bu yasadan sonra haklı olmanın bir önemi kalmayacak. Seçime giden bir ülkede iktidarı eleştiren, mevcut iktidarın seçimi kazanmasını riske atan her türden değerlendirme, yorum ve görüş cezalandırılacak.

Ayrıca halkı yanıltıcı bilginin yayılması gibi geniş bir ifadeyle sadece açıklamalarda bulunan kişi ya da kurumların değil, bu görüşleri paylaşan hatta “beğenenlerin” bile suç işlediği kabul edilebilecek.

Aynı maddenin devamında ise, “Suçun, failin gerçek kimliğini gizlemek suretiyle veya bir örgütün faaliyeti çerçevesinde işlenmesi halinde, yukarıdaki fıkraya göre verilen ceza yarısında artırılır” deniyor.

Bugün birçok yurttaşımız sosyal medyada taleplerini ve eleştirilerini birlikte dile getiriyor. Hashtag kampanyalarıyla ortak sorunlarını paylaşanlar böylece kolaylıkla bir örgütün faaliyeti çerçevesinde suç işlemekle suçlanabilecek. Kadın cinayetleri, çocuk istismarı, işçi grevleri, öğrencilerin yurt sorunları, ekonomik kriz ve daha nice konu hakkında yükselen sesler bu yasa kapsamında sindirilmek isteniyor.

Öte yandan bu yasayla birlikte şirketlerin whatsapp, telegram gibi anlık mesajlaşma uygulamalarındaki yazışmalara ilişkin bilgileri BTK’yla paylaşması zorunlu hale geliyor.

Son yirmi yıl içinde binlerce gazeteci cezaevine girdi, birçoğu işsiz kaldı hatta fiziki saldırıya uğradı. Sınır Tanımayan Gazeteciler (RSF) örgütü tarafından paylaşılan 2022 Dünya Basın Özgürlüğü Endeksi’nde Türkiye, 180 ülke içerisinde 149’uncu sırada yer alıyor. Önümüzdeki günlerde bu tablonun çok daha kötüye gideceğine şüphe yok.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası olarak, bu “Sansür Yasasını” kabul etmiyoruz. İfade özgürlüğü ve halkın haber alma hakkının engellenmesine yönelik bu girişimlerle ülkenin kaderini belirleyecek olan yaklaşan seçimlerin güvenilirliği ciddi bir sorun haline gelmektedir. İMO, ifade özgürlüğü ve halkın haber alma hakkını savunmaya ve meslek alanına ilişkin uyarılarını her koşulda yapmaya devam edecektir.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Yine Bir Madende Yine Bir Facia: Acımız Sonsuz...

İMO Yönetim Kurulunun, Bartın’da gerçekleşen maden faciasıyla ilgili, 15 Ekim 2022 tarihli açıklaması.

Bartın’ın Amasra ilçesindeki bir maden ocağında dün yaşanan patlamada, şu ana kadar 40 işçinin hayatını kaybettiği, 11 işçinin de kurtarılarak hastanede tedavi altına alındığını büyük bir üzüntüyle öğrendik.

Acımızı hangi sözcüklerle tarif etsek yetersiz kalır. Acısı tazeliğini koruyan Soma’da yaşanan ve 301 madenciyi hayattan koparan kazanın üzerinden 8 yıl geçmişken, bu kez de Bartın’dan gelen haberle sarsıldık.

Şöyle bir geçmişe dönüp bakıldığında ülkemizin tarihinin maden ocaklarında yaşanan katliamlarla dolu olduğu görülecektir. Neredeyse her yıl can kaybıyla sonuçlanan maden kazalarının yanı sıra ortalama 7-8 yılda bir büyük bir maden faciasında onlarca yurttaşımızı kaybediyoruz:

1983 Armutçuk grizu faciasında 103, 1992 Kozlu grizu faciasında 263, 1995 Yozgat-Sorgun grizu patlamasında 38, 2010 yılında üç farklı madende 50 işçi hayatını kaybetti.

Maden faciası sicili bu kadar kabarık bir ülkede yaşanan bu olaylara kaza demek mümkün değil. Bilimin ve tekniğin imkanları kullanılarak, geçmişte yaşanan olaylardan ders alıp yeterli önlemler alındığında, işçi güvenliğini gerektiren ekipman ve eğitimler bir maliyet unsuru olarak değerlendirilmeyip güçlendirildiğinde, daha fazla kâr amacıyla işçi yaşamları tehlikeye atılmadığında bu tür facialarla karşılaşılmayacağı aşîkârdır.

Bartın'daki faciada hayatını kaybeden işçilerin yakınlarına baş sağlığı diliyor, yaralananlara acil şifalar diliyoruz. Kazayla ilgili etkili bir yargı sürecinin işletilmesi gerektiğinin altını çiziyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

2011 Van Depremlerinden 2020 İzmir Depremine; Türkiye Yerinde Saymaya Devam Ediyor

İMO Yönetim Kurulunun, 2011 Van ve 2020 İzmir Depremlerinin yıl dönümünde 23 Ekim 2022 tarihli açıklaması.

Büyük Marmara Depreminde 12 yıl sonra, 17 gün arayla gerçekleşen iki depremle sarsılan Van ve çevresinde toplam 636 yurttaşımız hayatını kaybetti.

Van Depremlerinden sadece 9 yıl sonra gerçekleşen İzmir Depreminde ise 119 kişi geçmişten çıkarılmayan derslerin, alınmayan önlemlerin kurbanı oldu.

Ortalama 2 yılda bir yıkıcı bir depremin meydana geldiği ülkemizde; kentleşme, yapı stoku, etüt ve proje faaliyetleri, yapı üretimi, yapı denetimi ve afet yönetim süreçleri gibi konularda sorunların tespit edilerek çözülmesine öncelik verilmesi; bilimin, tekniğin ve yetişmiş insan gücünün ulaştığı seviyeler de göz önünde bulundurulduğunda, bu kadar acı tecrübeden sonra deprem gerekçesiyle herhangi bir can kaybının söz konusu olmaması beklenir. Ancak Türkiye'de, her depremden sonra ne yapılması gerektiği konusunda onlarca rapor yazılmasına, bu çalışmaların strateji ve eylem planlarına dönüştürülmesine rağmen sorunların çözümünde ciddi bir yol kat edilemiyor. Çünkü bahse konu raporlar ve planlar sadece kağıt üzerinde kalıyor ve depremden depreme hatırlanıyor. Halkın can ve mal güvenliğini dikkate almak yerine ranta dayalı, piyasanın taleplerini önceleyen, ileride daha büyük sorunlar doğuracak adımlar atılmaya devam ediyor.

Deprem tehlikesinin yarattığı korku, popülist söylemlerle süslenen kentsel dönüşüm projeleriyle manipüle edilerek rant için araçsallaştırılıyor. Bunun en açık örneklerinden birini Van Depremleriyle gördük. Van Depremleri, felaketi fırsat olarak gören rantçı anlayışa alet edilerek kentsel dönüşüm konusunda dönüm noktası oldu. Depremlerden bir yıl sonra herhangi bir veri veya envanter çalışmasına dayanmaksızın kentsel dönüşüm çalışmaları başlatıldı. Ülkemiz yapı stokunun risk analizi, depreme dayanıklılığı konusunda tasnifleme ve önceliklendirmesi yapılmadan, ticari bir faaliyet olarak kentsel dönüşüm politikaları hayata geçirildi. Bugüne kadar gerçekleştirilen kentsel dönüşüm uygulamalarının amacının deprem güvenliğinden çok uzak olduğu, daha çok rant transferi uygulamasına dönüştüğü anlaşıldı.

Deprem güvenliğini tehlikeye atan önemli başlıklardan biri de kaçak, mühendislik hizmeti almamış yapılar için çıkarılan imar aflarıdır. Son olarak İzmir Depreminde; acil yıkılacak yapılardan 4'ünün, yıkık olanlardan 2'sinin, ağır hasarlı olanlardan 36'sının İmar Barışından yararlanarak yapı kayıt belgesi aldığı Meclis tutanaklarında yer aldı. İmar aflarının yarattığı tehlike bu kadar açıkken son günlerde TBMM'ye sunulan bir kanun teklifiyle yeni bir imar affının gün-

deme getirilerek her seçim öncesi olduğu gibi halkın can ve mal güvenliğinin siyasi çıkarlara alet edilmesi kabul edilemez.

Depremi ne zaman ve nerede olacağını önceden bilmek bugünkü bilimin ve tekniğin imkanlarıyla mümkün olmasa da olası depremlerin sonuçlarını öngörmek ve önlem almak mümkündür. Türkiye'nin kaybedecek zamanı yoktur.

Mevcut yapı stokunun envanterinin çıkarılması konusundaki çalışmalar hızlandırılmalı, acilen güçlendirilmesi veya yenilenmesi gereken binalar belirlenerek bir plan doğrultusunda yapı stokunun depreme dirençli hale getirilmesi sağlanmalıdır.

Deprem etkileri nedeniyle oluşan yapısal hasarlar büyük oranda yapıların inşası ya da sonrasında denetimsizlik nedeniyle ortaya çıkmaktadır. Yapı üretim sürecinin sağlıklı işleyebilmesi için proje üretimi, şantiye yönetimi, yapı denetimi başta olmak üzere bütün aşamalar kamucu bir anlayışla yeniden değerlendirilmelidir.

Yapı güvenliğinden, dolayısıyla kamu güvenliğinden koparılıp piyasa ilişkilerine terk edilen yapı üretim sürecinde mühendislik hizmetleri külfet olarak görülmekte, bizzat karar vericiler tarafından değersizleştirilmektedir. Sadece meslek mensuplarına değil ülkemize zarar veren bu anlayıştan vaz geçilmelidir.

Şantiye şefliği, yetkin mühendislik, denetim hizmetleri başta olmak üzere, kamucu bir anlayışla meslek odaları tarafından oluşturulan görüşler dikkate alınmalı, yapı güvenliğinin bir kamu güvenliği sorunu olduğu merkezi ve yerel yöneticiler tarafından anlaşılmalıdır.

Sağlıklı işleyen bir sistemde planlama, projelendirme, üretim ve denetim hizmetleri birbirinin tamamlayıcısı olarak düşünülmeli buna göre de İmar Kanunu başta olmak üzere Yapı Denetim Kanunu, Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ve ilgili tüm kanunlar ve bağlı yönetmelikleri kamu yararı ilkesi gözetilerek, bütüncül bir anlayışla yeniden düzenlenmelidir.

Van ve İzmir Depremlerinin yıl dönümünde, yaşamını yitiren yurttaşlarımızı saygıyla anıyor, Türkiye'nin en önemli sorunu olarak depreme hazırlık konusuna öncelik verilmesi gerektiğini bir kez daha hatırlatıyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Düzce Depreminin 23. Yılı: Deprem Güvenliği Kaderine Terk Edilemez

İMO Yönetim Kurulunun, Düzce Depreminin yıl dönümünde 12 Kasım 2022 tarihli açıklaması.

Bundan 23 yıl önce, Büyük Marmara Depremiyle cumhuriyet tarihinin en büyük yıkımlarından biri yaşandıktan 3 ay sonra, 12 Kasım 1999 tarihinde Düzce'de 7,2 büyüklüğünde ikinci bir deprem meydana gelmiş, deprem sonucunda bine yakın yurttaşımız hayatını kaybetmiş, beş bine yakın yurttaşımız yaralanmış, binlerce ev ve işyerinde çeşitli düzeylerde hasarlar meydana gelmişti.

Marmara ve Düzce depremlerinin yol açtığı büyük acılar, tüm toplumsal hayatın deprem gerçeği gözetilerek yeniden düzenlenmesi yönünde ortak bir mutabakat sağlamış, bir deprem ülkesi olan Türkiye'de ilgili mevzuattan şehirleşmeye, konutların güvenliğinden deprem duyarlılığına kadar geniş bir yelpazede köklü değişim yapılması doğrultusunda toplumsal basınç ortaya çıkmıştı.

Bu çerçevede, aradan geçen yıllarda birçok bilimsel çalışma yapılmış, çeşitli kurum ve kuruluşlarca raporlar hazırlanmış, bu raporlar strateji ve eylem planlarına dönüştürülmüştür.

Gelgelelim 1999 depremlerinden sonra geçen 23 yılda, bu çalışmalardan hareketle, siyasi irade tarafından hiçbir ciddi adım atılmamış, deprem güvenliğinde kayda değer bir ilerleme sağlanmamış, deprem konusu yara sarma stratejilerinin ötesine geçememiştir.

Ne yazık ki bu anlayışın bedeli, 2011 yılında yaşadığımız Van Depremlerinden 2020 yılında yaşadığımız Elazığ ve İzmir depremlerine kadar yurttaşlarımızın canlarıyla ödenmiştir. Mühendislik biliminin gerekleri dikkate alınmamış, yapı tasarımı, yapı üretimi ve denetim evreleri sağlıklı bir şekilde ele alınmıştır. Tasarımdan uygulamaya ve denetime kadar her aşamada gerekli olan bilimsel ve bütünlüklü bir düzen kurulamamıştır.

Bir depremin ne zaman ve nerede olacağı kesin olarak bilinemeyebilir fakat gerçekleşeceği kesin olan bir sonraki depremin ortaya çıkaracağı zararları önlemek mümkündür. Mühendislik uygulamalarının gerekleri yerine getirilerek bir doğa olayı olan depremin afete dönüşmesini önlemek pekâlâ mümkündür.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası olarak, 12 Kasım 1999 Düzce Depreminin 23. yılında, yaşamını yitiren tüm yurttaşlarımızı saygıyla anıyor, bir başka felaket yaşamamak için tüm merkezi ve yerel idarecileri bir an önce harekete geçmeye davet ediyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte Yapılan Değişiklik, Beklentileri Karşılamaktan Uzaktır

İMO Yönetim Kurulunun, Resmi Gazetede yayımlanan "Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" hakkında 18 Kasım 2022 tarihli açıklaması.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 2 yıldan uzun bir süredir güvenli bir yapı üretimi ve yapı üretim sürecinin sağlıklı bir şekilde yürütülmesi için şantiye şefliği konusunda çalışmalar yürütmektedir. Bu çalışmalar kapsamında Şantiye Şefliği Hakkında Yönetmelik Değişiklik Taslağı ve teknik raporlar hazırlanarak kamu kurumları, ilgili kuruluşlar ve meslektaşlarımızla paylaşılmıştır.

18.11.2022 tarihli Resmi Gazetede Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından hazırlanan "Şantiye Şefleri Hakkında Yönetmelikte Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" yayımlanmıştır. Söz konusu yönetmelikteki değişiklikler güvenli yapı üretimini sağlamaktan uzak, mevcut durumun farklı bir şekilde ifade edilmesinden başkaca bir anlam taşımamaktadır.

Odamız 1500 m² üstü bütün işlerin şantiye şefliğinin tam zamanlı olarak yapılmasını, işin niteliğine göre mesleki deneyim aranmasını, şantiye şeflerinin meslek içi eğitim alması gerektiğini, şantiye şeflerinin özlük haklarının geliştirilmesini savunmuştur.

- Yayımlanan yönetmelik değişikliğinde şantiye şeflerinin; 1500 m²'yi geçmeyen 4 iş, 4500 m²'yi geçmeyen 3 iş ve 7500 m²'yi geçmeyen 2 iş üstlenebilmesine olanak tanınmıştır. TÜİK'in 2021 verilerine göre ruhsata tabi işlerin %72'si konut üretimi olup, konut üretiminin %64'ü ortalama 1800 m² civarında inşaat alanına sahiptir. Mevcutta konut üretiminin bu aralıkta yoğunlaşması Odamızın 1500 m²'yi geçen işlerde şantiye şefliğinin tam zamanlı olarak yapılmasını talep etmesindeki temel gerekçedir. Bakanlık tarafından yapılan değişiklik mevcut durumu değiştirmeyip yapı üretim sürecinde herhangi bir iyileştirmeye sebep olmayacaktır. Sadece konut üretiminin yoğunlaştığı bu aralıklarda şantiye şefliğinin tam zamanlı olarak öngörülmemesi yapı üretim sürecinin ne kadar önemsendiğini ifade etmektedir.

- Şantiye şefliği sürekli eğitime ihtiyaç duyan, bilimsel ve teknolojik gelişmeleri, norm ve standartlardaki değişiklikleri yakından takip etmesi gereken kamusal bir görev alanıdır. Odamızca Bakanlığa sunulan önerilerde şantiye şefliği yapılabilmesi için öngörülen meslek içi eğitim faaliyetleri ve belgelendirme Bakanlık tarafından dikkate alınmamıştır.
- Bir diğer taraftan şantiye şeflerinin özlük haklarına yönelik önerdiğimiz TMMOB asgari ücretinin altında çalıştırılmaması, sigorta primlerinin düzenlenmesi hususlarında da yayımlanan değişiklikte herhangi bir düzenleme bulunmamakta, şantiye şeflerinin ücretleri piyasa koşullarına bırakılmakta, meslek odaları yönetmelikte yine yok sayılmaktadır.
- Yapılan değişiklikte kamu kurumları için m2 şartı aranmaksızın tam zamanlı şantiye şefliği öngörülürken, yurttaşların barındığı, çalıştığı ve kullandığı kamu kurumları dışındaki yapılarda bu zorunluluğa gerek görülmemiştir. Kamu kurumlarının yapıları ile yurttaşların kullandığı yapıların üretiminde şantiye şefliği görev sürelerinin farklı tanımlanması anlaşılır değildir.

Deprem ve diğer afetlerin yapılarda yaratmış olduğu hasarların çok büyük bir kısmının imalat kusurlarından kaynaklandığı biliniyor olmasına rağmen, inşaa sürecinin temel aktörü olan şantiye şefliğine gerekli önemin verilmiyor olması düşündürücüdür. Önceki haline göre Yönetmelikte yapılan değişikliklerde, yapı üretim sürecinde yapı güvenliğini sağlayacak ciddi bir fark bulunmamaktadır.

Şantiye şefliğinin; bir yapının fen ve tekniğe, ruhsat ve projesine uygun olarak inşaa edilmesi ile inşaatın iş ve işlemlerinin planlanmasını sağlamak gibi önemli görevlerinin yanı sıra işçi sağlığı ve güvenliğini şantiye sahasında gözetmek gibi önemli bir rolü vardır. Ancak görünen o ki yapılan değişiklikte şantiye şefliği hizmeti sadece resmi prosedürleri tamamlamak amacıyla kağıt üzerinde kalmaya devam edecektir.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Yurttaşlarımızın Deprem Korkusu Duymadan Yaşama Hakkı Vardır!

İMO Yönetim Kurulunun Düzce'de meydana gelen deprem hakkında 23 Kasım 2022 tarihli basın açıklaması.

Bu sabah (23.11.2022) saat 04.08'de merkez üssü Düzce'nin Gölyaka ilçesi olan, Boğaziçi Üniversitesi Kandilli Rasathanesi ve Deprem Araştırma Enstitüsünün açıklamasına göre 6 büyüklüğünde bir deprem meydana gelmiş, şu ana kadar ulaşan bilgilere göre biri ağır 46 kişi yaralanmıştır. Deprem Sakarya, Bolu, İstanbul, Kocaeli, Bursa başta olmak üzere Ankara dahil birçok kentimizde hissedilmiştir.

Tam da 1999 yılında 7.2 büyüklüğünde gerçekleşen Düzce depreminin 23. yılını geride bırakırken gerçekleşen deprem tüm yurttaşlarımızın geçmişte yaşadığı acı anıları canlandırmış, haklı olarak depreme hazırlık konusundaki endişelerini yeniden yükseltmiştir.

Bilindiği gibi geçtiğimiz 12 Kasım tarihinde tüm yurttaki olası bir depreme karşı çök-kapan-tutun tatbikatı yapılmıştır. Kamuoyunun depreme duyarlılığı ve deprem durumunda bilinçli olması konusunda çalışmalar yapılması, yapısal olmayan tehlikelere karşı vatandaşa korunma yollarının öğretilmesi ve tatbikat yapılması elbette gereklidir. Ancak deprem anında yapılması gerekenlerin yanı sıra deprem öncesi hazırlık da son derece önemlidir. Ne yazık ki depremin öncesine dair yapılması gerekenler konusunda ülkemiz sınıfta kalmıştır. Yapıların depreme karşı güvenliğini tesis etmek için tasarım, inşaa ve denetim süreçlerinin doğru ve sağlıklı bir

şekilde yürütülmesi esastır. Güvenli yapılaşmanın bu üç sac ayağından her birinde hem yasal düzlemde hem de uygulamada ciddi sorunlar bulunduğu bilinmektedir.

Deprem sonrası oluşan hasarların büyük çoğunluğunun imalat kusurlarından kaynaklandığı bilinirken inşa sürecinin temel aktörü olan şantiye şefliğine gerekli önemin verilmesi, konuya dair yaklaşımın ne kadar ciddi olduğunun da bir göstergesidir. TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 2 yılı aşkın bir süredir yürüttüğü kampanyalarla, yaptığı çalışmalarla hazırladığı teknik raporlarla şantiye şefliği görevinin önemini ve doğru bir şekilde yapılmasının koşullarını ilgili kurum ve kuruluşlarla paylaşmış, kamuoyunu aydınlatmaya çalışmıştır. Oysa, bundan birkaç gün önce Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından Resmi Gazetede yayımlanarak yürürlüğe giren Şantiye Şefliği Yönetmeliğindeki değişiklikler olması gerekenin bir hayli uzağında kalmıştır. TÜİK'in 2021 verilerine göre ruhsata tabi işlerin %72'si konut üretimi olup, konut üretiminin %64'ü ortalama 1800 m2 civarında inşaat alanına sahiptir. Mevcutta konut üretiminin bu aralıkta yoğunlaşması dolayısıyla Odamız 1500 m2yi geçen yapılarda şantiye şefinin tam zamanlı olarak görevlendirilmesi gerektiğini savunmakta, "Her Şantiyeye Bir Şef" olması gerektiğini söylemektedir. Mevcut yönetmelikte ise şantiye şefleri birden fazla işi üstelenebilmekte, şantiye şefliği hizmeti kağıt üzerinde bir prosedür olarak görülmeye devam etmektedir.

Türkiye'nin mevcut yapı stoku tam bir bilinmezlik içindedir. Olası bir büyük depremde yapıların nasıl etkileneceği şüphelidir. Hal böyleyken deprem önlemi olarak yapılması gereken en önemli faaliyetlerden biri yapı stokunun taranmasıdır. Belediyeler tarafından yapı stoku taranarak depreme hazırlık konusunda önemli bir adım atılabilir.

1999 depremlerinden sonra, güvenli ve sağlıklı bir yapılaşma ve çevre için nelerin yapılması, ne tür önlemlerin alınması gerektiği konularında kamu kurumlarınca birçok çalışma yapılmış, raporlar hazırlanmış ve bu yapılan çalışmalar AFAD'ın 2011 yılında yapmış olduğu geniş tabanlı bir çalışma ile hazırlanan Ulusal Deprem Stratejisi ve Eylem Planında (UDSEP) son şeklini almıştır. Büyük çoğunluğu 2017 tarihinde bitirilmek üzere 2023 yılında tamamlanması hedeflenen çalışmalar Bakanlar Kurulu Kararı olarak 18.08.2011 tarihinde yayınlanarak yürürlüğe girmiş olmasına rağmen gelinen aşamada ciddi bir ilerleme kat edilemediği görülmektedir. Üstelik rapora göre çoktan tamamlanması gereken yapı stokunun taranması konusunda, 2020 yılında TBMM'de kurulan Deprem Komisyonunun raporuna yansıdığı kadarıyla yapı stoku taramasının yönteminin bile nasıl olması gerektiğinin belirlenmediği anlaşılmıştır.

Yapı envanterinin taranması, kentsel dönüşümün yapı güvenliği için gerçekleştirilmesi, kamusal bir yapı denetimi sisteminin kurulması, mühendislik hizmetlerinin inşa sürecinde maliyet külfeti olarak değil özne olarak görülmesi, mühendislerin meslek odalarınca belgelendirilmesi, imar aflarıyla ruhsatlandırılan kaçak yapılara gerekli inceleme ve uygulamaların yapılması, şantiye şefliğinin tam zamanlı olarak yapılması başlıca önlemlerdir.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası olarak, depremde yaralanan yurttaşlarımıza acil şifalar diliyor, depremden etkilenen tüm yurttaşlarımıza geçmiş olsun diyoruz. Topraklarının yüzde 95'i deprem bölgesinde bulunan ülkemizde tüm yurttaşlarımızın deprem korkusu duymadan güvenle yaşayabileceği bir gelecek için yerel ve merkezi tüm yöneticileri, kamu kurumlarını harekete geçmeye davet ediyor, İMO olarak tüm birikimimiz ve deneyimimizle elimizden geleni yapmaya hazır olduğumuzu bildiriyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Kadına Yönelik Şiddetin Farkında Olup Şiddete Dur De!

İMO Kadın İnşaat Mühendisleri Komisyonununun 25 Kasım Kadına Yönelik Şiddete Karşı Uluslararası Mücadele Günü nedeniyle 25 Kasım 2022 tarihli açıklaması.

Kadına yönelik şiddet, tüm dünya ülkelerinde yaşanan en önemli evrensel sorunlardan biridir. 25 Kasım 1960 tarihinde Dominik Cumhuriyeti'nde Mirabel kardeşlerin diktatörlüğe karşı verdiği mücadele nedeniyle katledilerek öldürülmesi, 25 Kasım'ın Kadına Yönelik Şiddete Karşı Uluslararası Mücadele Günü olarak ilan edilmesinin yolunu açmıştır.

Şiddet bireysel değil, içinde bulunulan toplumun büyük bir çoğunluğunu etkileyen toplumsal bir sorun olarak değerlendirilmelidir. Kişinin, fiziksel, cinsel, psikolojik veya ekonomik açıdan zarar görmesiyle veya acı çekmesiyle sonuçlanan veya sonuçlanması muhtemel hareketleri, buna yönelik tehdit ve baskıyı ya da özgürlüğün keyfi engellenmesini de içeren, toplumsal, kamusal veya özel alanda meydana gelen fiziksel, cinsel, psikolojik, sözlü veya ekonomik her türlü tutum ve davranış şiddet olarak tanımlanmaktadır.

Kadına yönelik şiddet ise; ister kamu hayatında ister özel hayatta meydana gelsin baskı veya rastgele özgürlüğünü engelleme de dâhil, kadınların fiziksel, cinsel, psikolojik veya ekonomik zararı veya ızdırabı ile sonuçlanan veya sonuçlanması muhtemel olan tüm eylemlerdir. Kadına yönelik şiddeti anlamak için öncelikle belli bir toplumun kadınlar ve erkekler için uygun gördüğü sosyal olarak inşa edilen roller, davranışlar, etkinlikler ve yaklaşımlar olarak tanımlanan toplumsal cinsiyet kavramını anlamak gerekmektedir. Bu temel kavram anlaşıldığında toplumsal cinsiyet rollerinin, kadına yönelik şiddetin en önemli kaynağı ve aynı zamanda ekonomik ve sosyal eşitsizliğin sürmesinin dayanağı olduğu çok daha iyi anlaşılacaktır.

Kadına yönelik şiddetin, sadece daha görünür olan fiziksel, duygusal ve cinsel boyutu bulunmamaktadır. Kadınlar farkında dahi olmadan çeşitli açılardan şiddetlere maruz kalmaktadır. Şiddet türlerinden en önemlileri; fiziksel, sözlü/duygusal/psikolojik, cinsel, ekonomik, dijital olarak da sıralanabilir.

Fiziksel şiddet; başkasının vücut bütünlüğüne zarar veren, ona acı çektiren her türlü saldırı olarak tanımlanmaktadır. Bireyin fiziksel olarak zarar görmesine neden olan her türlü eylemi kapsayan fiziksel şiddet, sağlıksız koşullarda yaşamaya mecbur bırakılmaktan, töre ve namus cinayetine kadar uzanmaktadır.

Cinsel şiddet; birini istemediği yerde, zamanda veya şekilde cinsel ilişkiye zorlamak; kişinin rızası olmaksızın cinsel nitelikli eylemlerde bulunmak; cinselliği bir tehdit, sindirme ve kontrol etme aracı olarak kullanmaktır. Dünya Sağlık Örgütü (DSÖ) tarafından cinsel şiddet "cinsel eylem gerçekleştirmek amacıyla girişim, istenmeyen cinsel içerikli konuşmalar, birini cinsel amaçlı kullanmak, mağdur ve fail arasındaki ilişkinin niteliğine bakmaksızın, ev ya da iş ortamında kişinin cinselliğine yönelik zorlayıcı yaptırımlar" olarak tanımlanmıştır.

Sözlü/Duygusal/Psikolojik şiddet; bağırarak, korkutmak, küfür etmek, tehdit etmek, hakaret etmek, eve kapatmak, küçük düşürmek, lakap takmak, kadının nasıl giyineceği, nereye gideceği, kimlerle görüşeceği konusunda baskı yapmak, öfkesini çocuklardan çıkarmak, çocuklarını göstermemekle tehdit etmek, silah göstermek gibi eylemleri kapsamaktadır.

Ekonomik şiddet; kadının para harcamasının kısıtlanması, çalışmasına izin verilmemesi, zorla çalıştırılması, ekonomik konulardaki kararların erkek tarafından tek başına alınması, kadının parasının elinden alınması, işyerinde olay yaratmak suretiyle kadının işten atılmasına neden olunması, kadının iş bulmasını kolaylaştırıcı becerilerinin geliştirilmesinin engellenmesi, ev ihtiyaçlarını karşılayacak maddi kaynaktan yoksun bırakılması, engelli kadını zorla dilendirme gibi birini kontrol etmek ya da cezalandırmak amacıyla ekonomik olarak sınırlamak için yapılan her türlü eylemdir.

Dijital şiddet; bireyin istemediği halde bir iletişime zorlanması, istenmeyen elektronik posta veya iletiler alması, bilgisayarının virüse maruz bırakılması, uygunsuz veya cinsel içerikli mesajlar, resimler alması, fotoğraflarının izinsiz bir şekilde veya şantaj unsuru olarak kullanılması gibi eylemleri içerir.

Kadına yönelik şiddetin toplumsal eşitsizliğin sonucu olması, konunun her şeyden önce devlet politikaları ile çözülmesini gerektirmektedir. Uygulamada önleyici ve koruyucu tedbirlerin yetersizliği, kadınların kamusal ve özel yaşamda yüksek oranlarda şiddete maruz kalmalarının önüne geçememektedir. İstanbul Sözleşmesi gibi, kadına yönelik şiddeti engelleyecek çok önemli bir kadın hakkı kazanımının iptal edilmesi sorunu daha da büyütmüştür. Devletin kadına yönelik şiddetin önlenmesi doğrultusunda yeni politikalar üretmesi ve İstanbul Sözleşmesinin yeniden tanınması gerekmektedir.

İSTANBUL SÖZLEŞMESİ YAŞATIR!

ŞİDDETİN FARKINDA OL!

ŞİDDETE DUR DE!

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Kadın İnşaat Mühendisleri Komisyonu

19 Aralık İnşaat Mühendisleri Günümüz Kutlu Olsun!

İMO Yönetim Kurulunun, 19 Aralık İnşaat Mühendisleri Günü nedeniyle 19 Aralık 2022 tarihli açıklaması.

Türkiye’de inşaat mühendislerinin tek ve merkezi öz örgütlülüğü olan İnşaat Mühendisleri Odasının kuruluşunun 68. yılını kutlamanın onurunu ve gururunu yaşıyoruz. 19 Aralık 1954 yılında mesleğin gelişimini sağlamak, meslektaşların çıkarını ve toplumun yararını savunmak için yola çıkan Odamız 68 yılı geride bırakırken ilk günkü heyecan ve coşkuyla aynı ilkeler doğrultusunda, kararlı bir şekilde yürümeye devam ediyor.

Odamızın kuruluş yıl dönümünden hareketle ülkemizde her yıl 19 Aralık günü, İnşaat Mühendisleri Günü olarak kutlanıyor. Tüm meslektaşlarımızın İnşaat Mühendisleri Günü kutlu olsun!

Kuruluş yıl dönümlerimizin belki de en anlamlı yanlarından biri de meslekte 25-40-50 ve 60 yılını dolduran meslektaşlarımıza Odamız tarafından, “Hizmet Belgesi, Onur Belgesi ve Plaket” takdim edilmesidir. Hiç kuşku yok ki mesleğimize ve ülkemize sayısız katkıları olan meslektaşlarımız çok daha fazlasını hak ediyor. Onlara ne kadar teşekkür etsek azdır.

Bilindiği üzere inşaat mühendisliği kurucu mühendislik alanlarının başında geliyor. Toplumun can ve mal güvenliğini yakından ilgilendiren hayati bir üretim alanının, yapı üretiminin temel taşı olan inşaat mühendislerinin önemi ve gerekliliği açıktır. Nitekim Odamızın ve mesleğimizin tarihi, küllerinden doğan bir ülkenin baştan başa imarında rol oynayan, gecesini gündüzüne katarak fedakârca çalışan, geçmişimizi geleceğe taşıyanların tarihidir. Bu tarihe bakıldığından aynı zamanda görülecektir ki ortada mesleğe tutkulu bir bağlılık, kamu yararını her şeyin önünde tutma ve emeğe saygı vardır.

Bugün meslek alanımızın, tarihinin en sıkıntılı dönemini geçirdiğini söylersek abartmış olmayız. İnşaat mühendisleri arasında işsizlik yüzde 30'lara ulaşarak ülke ortalamasının çok üstünde yer alıyor. Üstelik genç inşaat mühendisi işsizliği yüzde 50'lere dayanmış durumda. Özelleştirme furçası son 20 yılda öylesine hız kazandı ki neredeyse satılacak kamusal değer kalmazken buna paralel olarak kamuda inşaat mühendisi istihdamı yok denecek seviyelere geriledi. Meslektaşlarımızın hakları her geçen gün daha fazla gasp ediliyor, mühendisler asgari ücretin bile altında çalıştırılıyor, mesleğimiz itibarsızlaştırılarak meslektaşlarımızın imzası kağıt üstünde bir formaliteye indirgeniyor.

Bu gibi durumların üstesinden, büyük bir meslektaş dayanışmasıyla, inşaat mühendislerinin kendi örgütüne, kendi hak ve özgürlüklerine sahip çıkmasıyla gelebiliriz.

Böylesi şartlar altında mesleki etik ilkelere bağlı, mesleğin ve meslektaşların sorunlarının çözümünü asli amaç kabul eden, kamusalardan ve toplumsal yarar ilkesinden taviz vermeyen ve bundan dolayı da şimşekleri üstüne çekmekten çekinmeyen bir meslek örgütünün 68 yıl boyunca ayakta kalması, yoluna gelişerek devam etmesi, meslek alanının referans kurumu haline gelmesi üyelerinin ilgi ve desteğiyle mümkün olmuştur.

Daha müreffeh, daha demokratik, bilimi kılavuz edinmiş, mühendise ve mühendisliğe hak ettiği değeri veren aydınlık bir toplumun kurulması dileği ve umuduyla,

19 Aralık İnşaat Mühendisleri Günümüz kutlu olsun!

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

İMO: Emeğimizin Karşılığını İstiyoruz Yeterli İstihdam Adil Atama

İMO tarafından "Talebimiz Geleceğimiz" kampanyası kapsamında 21 Aralık 2022 tarihli İMO Merkezinde ve eş zamanlı olarak tüm şubelerde yapılan açıklama.

Bizler, ülkenin dört bir yanındaki üniversitelerden; mesleğimizi, öğrendiklerimizi, bilimi ve tekniği; parçası olduğumuz toplumun hizmetine sunmak, güvenilir mühendislik hizmetlerini her bir vatandaşımız için ulaşılabilir hale getirmek, bununla birlikte insan onuruna yakışır şartlarda çalışmak ve mesleğimizin hak ettiği itibarla yaşamak isteyen inşaat mühendisleriyiz. Aynı zamanda bizler, her sarsıntıda yürekleri ağza getirmeyen sağlam yapılar üretmek, her yağmurda sele teslim olmayan güvenilir şehirler inşa etmek, ülkemizi can pazarına dönüşmeyen emniyetli yollar ile kuşatmak ve mesleğimizi ilgilendiren her alanda güvenli yaşam alanları yaratmak için sabırsızlanan meslektaşlarımız. Ancak okullarımızdan, ülkemizin geleceğini inşa edecek bir mesleğin mensubu olma bilinciyle ve onca hayalle mezun olmuş olmamıza rağmen, mevcut ekonomik kriz ve dizginlenemeyen kâr hırsı nedeniyle işsizlikle sınıyor; düşük ücretlere, uzun mesailere, insani olmayan ağır çalışma koşullarına, baskıya, tehdide, güvencesizliğe mahkûm ediliyor ve nihayet çoğu zaman mesleğimizle alakalı olmayan sektörlerde çalışmak zorunda kalarak hayatta kalma mücadelesi veriyoruz.

Sorunu, sebeplerini ve çözümünü biliyor; taleplerimizi tüm meslektaşlarımızla birlikte karar alma mekanizmalarında yer alan ve alacak olanlara bildiriyoruz:

- Genç inşaat mühendislerinin karşı karşıya kaldığı en yakıcı problem olan işsizliğin son bulması için kamuda ve özel sektörde istihdam alanları yaratılmalıdır. Mevzuat düzeltilmeli, 1500 m2 üzerindeki her şantiyede şantiye şefliğinin tam zamanlı bir iş olarak yürütülmesi sağlanmalıdır. Bir şantiye şefinin, belirtilen sınırın üzerine çıkan çalışma alanlarında birden fazla şantiyenin kâğıt üzerinde şefi olarak görev almasına izin verilmemelidir. Yapılacak düzenlemenin amacına uygun şekilde uygulanıp uygulanmadığı, şantiyelerde gerçekleştirilecek sürekli ve detaylı denetimlerle takip edilmeli, idaresi mevzuata uygun şekilde fiili olarak bir şantiye şefi tarafından gerçekleştirilmeyen hiçbir şantiyede yapım çalışmalarına devam edilmesine müsaade edilmemelidir.
- Özel sektörde çalışan meslektaşlarımızın işyerlerinde fiilen yaptıkları iş ile SGK kayıtlarında yer alan meslek kodları Sosyal Güvenlik Kurumu ve ilgili kamu kuruluşları tarafından karşılaştırılmalı, meslektaşlarımızın yaptıkları işe uygun meslek kodu ve en az TMMOB tarafından belirlenen asgari mühendis maaşı ile çalışmalarını sağlanmalıdır.
- Yapı denetim hizmetleri kamu görevi sayılmalı, bu hizmetleri yerine getiren meslektaşlarımızı gerçekleştirdikleri kamu görevinden doğacak güvence ile koruma altına alınmalıdır.

- Tüm iş yerlerinde çalışma koşulları ve süreleri, mevcut durumda da denetim görev ve yetkisine sahip Çalışma ve Sosyal Güvenlik Bakanlığı müfettişlerince aktif ve sürekli olarak denetlenmeli, İş Kanunu ve ilgili mevzuatın fazla çalışma için belirlediği süre sınırına riayet edilmesi ve fazla çalışma sonucu işçi lehine belirlenen kazanımların meslektaşlarımız tarafından elde edilmesi sağlanmalıdır. Bununla birlikte işçi sağlığı ve iş güvenliği önlemleri azami hassasiyetle yerine getirilmeli, tüm çalışma alanları meslektaşlarımız dahil olmak üzere bütün çalışanlar için güvenli hale getirilmelidir.
- Kamu yatırımlarında genç mühendis istihdamı zorunlu hale getirilmeli, işin nitelik ve hacmine uygun sayıda genç inşaat mühendisi istihdamı ihale şartları içerisinde yer almalıdır. Söz konusu işler kapsamında genç meslektaşlarımızın mevzuata ve ihale şartlarına uygun şekilde fiili olarak çalışıp çalışmadığı ilgili idare tarafından sürekli olarak denetlenmeli, istihdam şartının ihlali ağır yaptırımlara bağlanmalıdır.
- Kamuda taşeronlaşmaya derhal son verilmeli, taşeron olarak çalışan meslektaşlarımız kadroya geçirilmelidir. Kamu kurum ve kuruluşları, ihtiyaç duydukları mühendislik hizmetlerini taşeron ve müşavir firmalardan değil, halihazırda çoğunluğu boş olan mühendis kadrolarına yapılacak adil ve şeffaf inşaat mühendisi atamaları ile oluşturulacak öz kaynaklarından temin etmelidir.
- Yapı Müteahhitlerinin Sınıflandırılması ve Kayıtlarının Tutulması Hakkında Yönetmelikte mühendislik hizmetlerinin nitelikli verilebilmesi amacıyla teknik kadro istihdamı artırılmalıdır.
- Kamu kurumlarına yapılacak atamalarda, adı "torpil" ile özdeşleşen "mülakat" uygulamasından vazgeçilmeli, atamalar yalnızca KPSS puanı ile adil şekilde gerçekleştirilmelidir.
- Genç meslektaşlarımızın kamuda istihdamı, atama ve güvenceli kadro konularında ihtiyaca uygun alım talebi yaratılmalı ve buna uygun bütçe ayrılmalıdır.
- Kamuda çalışan meslektaşlarımızın üzerindeki siyasi baskı ve sürgün tehdidi son bulmalı, güvencesiz kamu istihdamı modelleri ortadan kaldırılmalıdır. Kamu görevlisi meslektaşlarımızın zaman içinde aşınan ücret ve özlük haklarına yönelik iyileştirmeler yapılmalı, yetersiz kamu istihdamı nedeniyle artan iş yükü, yapılacak personel alımlarıyla makul seviyeye çekilmelidir.
- Kamu görevlisi meslektaşlarımızın çalışma dönemlerinde ücretlerini oluşturan kalemlerden biri olan ek ödeme oranları %180 ile %200 seviyesine yükseltilmelive emekliliğe yansıtılmalıdır.
- Ücretli kesimlerin omuzuna yıkılan vergi yükü hafifletilmeli, bütçe gelirleri büyük oranda kâr, faiz ve servetin vergilendirilmesine dayanmalıdır. Kamuda çalışan meslektaşlarımızın ücretlerinde meydana gelen gelir vergisi dilimine bağlı mağduriyet giderilmelidir.
- Kamuda çalışan meslektaşlarımızın ek gösterge oranları yeniden düzenlenmelidir. Çarpan grubu değişen diğer meslek grupları gibi meslektaşlarımızın da emeklilikte hak ettiklerini alabilmeleri için çarpan grubunu bir üste çıkaracak yeni ek gösterge rakamları, 1. derecenin 4. kademesindeki mühendisler için 6400 olarak belirlenmelidir.
- Teknik Hizmetler Sınıfı kapsamında Özel Hizmet Tazminatları belirlenen tavan oranı %160'dan %215-%260'a yükseltilmeli ve bu oran emekli aylık ücretlerine yansıtılmalıdır.

Bizler, inşaat mühendisleri olarak ülkeyi yöneten veya yönetmeye talip olan iradeden lütf değil, olması gerekeni talep ediyoruz. Mesleğimizi ilgilendiren her alanda, hukuka ve çağdaş standartlara uygun planlama, projelendirme, yapım ve denetim faaliyetleri yürütülmesi halinde bütün meslektaşlarımızın insani şartlarda yaşamlarını sürdürebilmelerini sağlayacak düzeyde iş imkân ve koşullarına sahip olabileceğine inanıyor, tüm meslektaşlarımızı ve kamuoyunu sesimize ses olmaya, haklı taleplerimizi birlikte yükseltmeye çağırıyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

İMO: Emeğimizin Karşılığını İstiyoruz Yeterli İstihdam Adil Atama Kampanyası Kapsamında Milletvekillerine Gönderilen Mektup

Sayın milletvekili,

Konu: İnşaat Mühendisleri İstihdam ve Özlük Haklarına Dair Sorunlar/Çözüm Önerileri

Bugün inşaat mühendisliği meslek alanında biriken sorunlar sürdürülemez hale gelmiştir. Odamızın hazırladığı rapora göre; her 3 inşaat mühendisinden biri işsizdir. Bu oran genç inşaat mühendisleri arasında yüzde 50 seviyelerine ulaşmıştır. Meslektaşlarımızın yüzde 58,9'u borçlanarak yaşamlarını sürdürmektedir.

Kamuda çalışan meslektaşlarımız yıllardır ekonomik ve sosyal haklar yönünden büyük kayba uğramış, ücret farklılıkları konusunda geriye gitmiştir. Yalnızca alım gücünün günden güne erimesi değil aynı zamanda emekliliklerine etki eden hakları da diğer kamu görevlilerinin bir hayli gerisinde kalmıştır.

Özel sektörde ise firmalar, düşük sigorta primi ve vergi ödemek için mühendis olarak çalıştırdıkları personelin meslek kodlarını yanlış beyan etmektedir. Mühendisler TMMOB tarafından belirlenen mühendislik asgari ücretinin çok altında, hatta genel asgari ücret seviyelerinde çalıştırılmaktadır.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından hazırlanan İstihdam ve Özlük Haklarımıza Dair Sorunlar/Çözüm Önerileri Özet Raporunu ekte ilginize sunuyoruz.

İnşaat mühendislerinin sorunlarının çözümü için çaba göstereceğinize inanıyor ve çabalarınız için şimdiden teşekkür ediyoruz.

Saygılarımızla,

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

Sabah Gazetesi Yazarı Yavuz Donat'a Yanıtımızdır

İMO Yönetim Kurulunun Sabah Gazetesi Yazarı Yavuz Donat'a 27 Ocak 2023 tarihli yanıtı.

Sabah Gazetesi yazarı Yavuz Donat 26.01.2023 tarihli yazısının "Karşılıklı karşı siyaseti" başlıklı bölümünde, eski Cumhurbaşkanı ve Başbakan olan Süleyman Demirel'in Boğaziçi Köprüsü nedeniyle İnşaat Mühendisleri Odasından ihraç edildiğinden bahisle "Yatırımlara karşı çıkmak... 'İstemezük' sloganı atmak... Siyaset/muhalefet değil ki" demektedir.

Öncelikle çok dillendirilen bir konuyu düzeltmek gerekir ki, o da Süleyman Demirel'in Boğaz Köprüsü nedeniyle Oda'dan ihraç edildiği çarpıtmasıdır.

Türkiye siyaset tarihinin kendisinden en çok bahsedilen ismi olan Süleyman Demirel'in İnşaat Mühendisleri Odası ile 70'li yılların başında oldukça çalkantılı bir ilişkisi olduğu doğrudur. İnşaat Mühendisleri Odası, Boğaziçi Köprüsü'nün kent ve ulaşım planlaması açısından pek çok sakıncalar içerdiğini, trafiği çözmek yerine tam tersine yoğunlaştıracağını, kent içi ulaşımında önceliğin toplu taşımaya ve raylı sistemlere verilmesi gerektiğini, boğaz geçişinin ise tünelle veya köprüyle raylı sistemler için yapılması gerektiği ifade etmekteydi. Nitekim çok değil, köprü'nün hizmete girmesinden daha birkaç yıl sonra tarih İnşaat Mühendisleri Odası ve tüm itiraz edenleri haklı çıkarmıştır.

Ancak dönemin Başbakanı Süleyman Demirel'in İnşaat Mühendisleri Odasından ihraç edilmesinin nedeni Boğaziçi Köprüsü'nü yapmış olması değil, 10195 sayılı Teknik Eleman Kanununu

kaldırıp teknik elemanları 657 sayılı Devlet Memurları Kanununa tabi kılarak tüm teknik elemanların büyük bir hak kaybına uğramasına sebebiyet vermiş olmasıdır. Bu karar Türkiye'deki teknik elemanlara, mühendislere ve mimarlara yönelik gerçekleştirilen ilk ve geniş kapsamlı hak gasbı girişimi olmuştur. Bu duruma karşı İnşaat Mühendisleri Odası da kendi meslektaşlarına karşı böylesi bir tutum alan dönemin Başbakanı ve Bayındırlık Bakanını Oda'dan ihraç etmiştir.

Tüm bunlara rağmen Süleyman Demirel Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği ile bağıni koparmamış, 12 Eylül sonrası dönemde TMMOB ve İnşaat Mühendisleri Odasının davetlerine katılmaya özen göstermiştir. Demirel 1992 yılında Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliğinin 32. Genel Kurulunda Başbakan sıfatıyla yapmış olduğu konuşmasında "... Biz aslında örgütlü toplum istiyoruz. Örgütlü toplum olmadığı zaman zaten demokrasi ayakta durmuyor. Demokrasiye herkes sahip çıkarsa ancak, demokrasiyi ayakta tutmak mümkün. 'Neme lazım, kim ne yaparsa yapsın' diyen meslek kuruluşlarıyla demokrasi ayakta durmuyor. O yıkılınca da herkesin üstüne birden yıkılıyor. Yani, nemelazımcılar bir kenarda kalmıyor. Bunun içindir ki örgütlü toplum, konuşan toplum bizi rahatsız etmez. Çünkü bizim varmak istediğimiz şeydir. Onun içindir ki bizim ayıpsız bir demokrasiyi, eksiksiz bir demokrasiyi ve geçmişin arızalarından temizlenmiş bir demokrasiyi kurma gibi bir görevimiz var..." demiştir.

Dün olduğu gibi bugün de TMMOB ve İnşaat Mühendisleri Odası bilime, tekniğe, mesleğe, meslektaşlarına ve Süleyman Demirel'in de dediği gibi demokrasiye sahip çıktığı için iktidar bloğunun ve onların savunucularının, sözcülerinin hedefi haline gelmektedir. Kamu adına, toplum adına yaptığımız eleştiriler ve itirazlar bozgunculuk, siyasetçilik ve müzmin muhaliflik olarak lanse edilmektedir.

Yavuz Donat, Odamızla ilgili Süleyman Demirel çarpıtmasının yanı sıra, bizleri "istememezük"çü ilan etmektedir! Oysa Yavuz Donat'ın cansiperane savunduğu bugünün iktidarı ve onların "dev projelerinin" mimarı Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan 1995 yılında İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı iken "istememezük"çülerin neredeyse sözcüsü gibiydi! Erdoğan basına yaptığı açıklamada "Üçüncü köprü olayı intihardır. Bu bir cinayettir." demekteydi. Yine aynı açıklamasında Erdoğan, yapılan iki köprü'nün İstanbul'un ulaşım sorununu çözmediğini kendilerinin de raylı sistemlere ağırlık verdiğini anlatmaktaydı. Yani dönemin Belediye Başkanı Recep Tayyip Erdoğan Yavuz Donat'ın tabiriyle "yatırımlara karşı çıkan istemezükçü" bozguncu bir muhalifti!

İnşaat Mühendisleri Odası, her mühendislik yapısının projesiyle, inşa yöntemleriyle, kullanılan malzemeleriyle mühendisliğe katkıda bulunduğunu söyleyegelmiştir. Ancak o projelerin insana, doğaya, topluma ve ülkeye katkısının var olup olmadığını ise daha yüksek sesle tartışmıştır.

Biz mühendisler yaptığımız yapıları putlaştırıp onlara tapınmayız. Bu siyasetçilerin davranış tarzıdır. Biz sorgularız.

Politik güç sahipleri, mühendislik eserlerinin simgesel gücünden yararlanmak isterler. Ya da salt güç gösterisine dönüşmüş simgesel yapılar yaptırırlar. Diğer yandan iktisadi çıkar çevreleri ise insanoğlunun en temel ihtiyaçları olan, barınma, enerji, su, ulaşım gibi alanların en büyük kâr getirisine sahip alanlar olduğu bilinciyle yatırım yapar ve bu doğrultuda siyasi çevreleri yönlendirirler.

Siyasi yöneticiler ile sermaye çevrelerinin iç içe geçmiş ihtiyaçları mühendislik yapılarından beklentilerini de ortaklaştırmaktadır. Bu ortaklığın adı, bir yanıyla gösteriş diğer yanıyla kârlılıktır.

Yapının çevreye uyumu, bir planın parçası olup olmadığı, kültürel etkileşimi, toplumsal getirisi ve ekonomik katkısı onlar için önemli değildir. Çünkü onlar için o yapıların kullanıcıları tüketici veya seçmen olduğu sürece önemlidir.

İşte bu yüzden bugün ülkemizde, üzerinden araba geçmeyen otoyollar ve köprüler, yolcusu olmayan havaalanları, gemisi olmayan limanlar, kapasitesi dolmayan stadyumlar, hastası dok-

toru olmayan hastaneler, cemaati olmayan camiler yapılmakta, bilimselliği bir kenara akılcılığı bile olmayan Kanal İstanbul gibi fanteziler üretilmektedir.

İşte bu yüzden TMMOB ve bağlı Odaları bahsettikleri “dev projelerine” karşı çıkmaktadır. Bu sorunları kamuoyunun gündemine taşımaktadır. Ve bu yüzden Odalarımız siyasi iktidarın ve onların savunucularının hışmına uğramakta, çeşitli bahaneler ve karalamalar ile işlevsizleştirilmeye çalışılmaktadır.

Taner Yüzgeç

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası

Yönetim Kurulu

İnşaat Mühendisliği Eğitiminin Uzaktan Yapılamayacağı Konusunda Çağrımızdır

İMO Yönetim Kurulunun uzaktan eğitim hakkında 13 Şubat 2023 tarihli açıklaması.

6 Şubat 2023 tarihinde ülkemizde 10 ilimizi etkileyen deprem felaketinin yol açtığı can kayıpları ve büyük yıkımlar nedeniyle İnşaat Mühendisleri Odası İnşaat Mühendisliği Eğitimi Komisyonu olarak derin bir üzüntü içerisindeyiz. Yakınlarını kaybeden yurttaşlarımıza sabır ve baş sağlığı, yaralılara acil şifalar diliyor ve acılarını kalbimizde hissettiğimizi ifade etmek istiyoruz.

Yaşanan bu felaketin akabinde alınan kararlar içerisinde üniversitelerde eğitim öğretim faaliyetlerinin uzaktan yürütülmesi konusundaki kararın yeniden gözden geçirilerek normal öğretime dönülmesinin zarurietini vurgulama konusunda sorumlu olduğumuzu düşünüyoruz.

İnşaat Mühendisliği Eğitimi Komisyonumuz tarafından 2022 yılında hazırlanan Pandemi Sürecinde İnşaat Mühendisliği Programlarında Yürütülen Uzaktan Öğretim Değerlendirme Raporunda,

- Pandemi sürecinde var olup halen devam etmekte olan internet ve eğitim kurumlarının uzaktan eğitim altyapısı ile ilgili problemler,
- Kırsalda yaşayan öğrencilerin internet erişiminin olmaması,
- Proje, uygulamalı ödev gibi öğrenci becerilerini arttıracak etkinliklerin gerektiği gibi gerçekleştirilememesi,
- Yüz yüze olması gereken laboratuvar uygulamalarının yapılamaması,
- Derslere katılımın düşük olması ve ders takibinin sağlıklı bir şekilde yapılamaması,
- Sınav, proje ve ödev gibi ölçme-değerlendirme unsurlarında güvenliğin ve güvenilirliğin sağlanamaması,
- Mesleki gelişimde hayati bir öneme sahip olan öğrenci stajlarının etkin bir şekilde yaptırılmaması

şeklinde özetlenen sebeplerle uzaktan eğitimin İnşaat Mühendisliği Eğitimine ve Öğretimine uygun olmadığı belirtilmiştir.

İnşaat mühendisliği eğitimi, saha ve laboratuvar uygulamaları, mesleki staj, bitirme projesi gibi yüz yüze öğretim tekniklerini ve öğrenci-öğretim üyesi etkileşimini gerektirmektedir.

Yaşadığımız bu felakete, inşaat alanında faaliyet gösteren meslek grupları içerisinde mesleki bilgi ve etik sorumluluk bilinci yetersiz kişi ve kuruluşların varlığı daha görünür olarak ortaya çıkmış, söz konusu kişi ve kuruluşların bu doğal afetin ulusal bir felakete dönüşmesine zemin hazırladıkları çok açık ve acı bir şekilde tecrübe edilmiştir.

Bu koşullar altında yukarıda da belirtilen sebeplerle, pandemi ortamında yürütülen uzaktan öğrenimin, mühendislik eğitim ve öğretimine katkısının olumsuz yönde olduğu, inşaat mühendisliği alanında tekrar uzaktan öğretime geçilmesinin, mesleki bilgisi ve etik sorumluluk bilinci gelişmemiş İnşaat Mühendislerinin yetişmesine yol açacağına inanıyor, yapılan yanıltan geri dönüşlere başkaca felaketlerin de oluşmaması için ivedilikle uzaktan öğretim kararından vazgeçilmesini, yüz yüze eğitim-öğretime geçilmesinin desteklenmesi konusunda akademik camianın da öngörü ve itirazlarının dikkate alınmasını talep ediyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Jeofizik Microtremor Tekniği ile Mevcut Binaların Deprem Etkilerine Karşı Riskleri Belirlenemez

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odasının jeofizik microtremor tekniği ile mevcut binaların deprem etkilerine karşı risklerinin belirlenmesiyle ilgili basında yer alan görüşlere ilişkin 15 Şubat 2023 tarihli açıklaması.

Ülkemizde 6 Şubat 2023 günü gerçekleşen depremlerin yol açtığı yıkım ve kayıplar hepimizi derinden üzdü. Öte yandan, depreme karşı güvenli bina için olmazsa olmaz unsurlar olan projelendirme, inşa ve denetim ayaklarındaki eksiklikleri ve belki daha da önemlisi İnşaat Mühendisliğinde uzmanlaşmanın yani yetkin mühendisliğin önemini bir kez daha ortaya koydu.

Bu aşamada televizyon kanallarında ve sosyal medyada bazı jeofizik uzmanlarının ve akademisyenlerin "bir binanın projeye uygunluğunun araştırılabileceği", "kullanılan beton kalitesi ile demir donatıların sıklığı ve çapının projeye uygunluğunun mikro-tremor yöntemleriyle belirlenebileceği", "yapının oturduğu zeminin ve yapının her katının hakim titreşim periyodlarının ölçülebileceği ve buna göre de görebileceği maksimum ivmelerle yapının bir depremde hasar görüp görmeyeceğinin belirlenebileceği", "yapılarda korozyona bağlı risklerin bu şekilde belirlenebileceği", "bina güvenliğinin belirlenmesi için taşıyıcı elemanlardan karot alınmasına gerek olmadığı", "mikro-tremor tekniği ile zemin ve yapı titreşim periyodunu ölçerek yapının kaç büyüklüğündeki bir depreme dayanabileceğinin belirlenebileceği" şeklinde açıklamaları şaşkınlıkla ve üzüntüyle takip ediyoruz.

Mevcut binaların deprem etkilerine karşı risklerinin belirlenebilmesi için bütün dünyada da uygulanmakta olan yöntemlerin bir benzeri Ocak 2019'da yürürlüğe giren Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği'ne göre yapılmaktadır. Bu yönetmelik kapsamında yapılacak işlemler açık bir şekilde belirlenmiştir. Bu işlemlerden biri olan betonarme sistemlerdeki malzeme kalitesinin belirlenmesi işlemi tahribatsız muayene işlemleri de kullanılarak beton için karot alınması suretiyle, demir içinde aynı şekilde tahribatsız muayene işlemleri ve sıyırma yöntemiyle gözle doğrulanması işlemleriyle gerçekleştirilmektedir. Bunun yanı sıra Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığınca yayımlanan 6306 sayılı Kanunun Uygulama Yönetmeliği'nin Ek-2'sinde yer alan Riskli Yapıların Tespit Edilmesine İlişkin Esaslar'da da benzer bir yöntem kullanılmakta ve yapı taşıyıcı sisteminde kullanılan malzeme özellikleri laboratuvarlarda belirlenmektedir.

Jeofizik mühendisleri ve akademisyenlerinin açıklamalarında adı geçen mikro-tremor yöntemi, ortam titreşimi nedeniyle, yapıların oturduğu veya oturacağı zeminde düşük genlikli titreşimlerin ölçümü ve bunların analizi ile zemin tabakalarının dinamik özelliklerinin (baskın periyot, kayma dalgası hız profili gibi) belirlenmesi işlemidir. Dolayısıyla bu tür ölçümler ile sismik mikro-bölgeleme yapılabilir, yani potansiyel sismik veya deprem eğilimli bir alanı, sıvılaşmaya yatkınlık, heyelan ve kaya düşme tehlikesi, depreme bağlı su baskınları gibi saha-

nın bazı jeolojik ve jeofiziksel özelliklerine göre bölgelere ayırma işleminde kullanılabilir. Böylelikle, alan içindeki farklı konumlardaki sismik tehlikeler daha doğru bir şekilde tanımlanabilir.

Öte yandan, bina ve diğer yapıların deprem, rüzgâr, patlama vb. dinamik yüklere maruz kaldıklarındaki davranışlarını belirleyen yapısal sistem dinamik özelliklerini tespit etmek için yapı dinamiği alanında mevcut yapılara uygulanan testler geliştirilmiştir. Bu testlerde yapılardaki titreşimler, yapıların önceden belirlenen yerlerine yerleştirilen ölçüm cihazları ile kaydedilir ve elde edilen veriler kullanılarak yapıların dinamik özellikleri belirlenir. Harmonik dış kuvvet ile zorlamalardan, rüzgâr gibi çevresel etkilerden ve deprem gibi yer hareketlerinden olmak üzere titreşim kaynaklarına göre bu testler üçe ayrılırlar. Ayrıca, 2019 yılında yürürlüğe giren Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği ile Deprem Tasarım Sınıfı 1 ve 2 olan 105 m'den yüksek binalarda yapı tepkilerinin gerçek zamanlı olarak izlenmesi zorunlu hale getirilmiştir. Bu sistemlerin kurulmasını ve işletmesini ise AFAD'ın yayımladığı Yapı Sağlığı İzleme Sistemi Uygulama Yönergesi düzenlemektedir. Diğer bina ve yapılara da kurulabilen yapı sağlığı izleme sistemleri, deprem sonrasında yapı güvenliğinin kısa sürede tespit edilmesine ve ekonomik kayıpların azaltılmasına imkân vermektedir. Burada yapının sürekli izlenen dinamik özellikleri deprem öncesi ve sonrası durum için karşılaştırılmakta ve yapıda hasar olup olmadığı tespit edilebilmektedir. Dolayısıyla, daha önce izlenmeyen bir binada deprem sonrası yukarıda bahsedilen titreşim ölçümleri sonucunda tespit edilen baskın yapı periyodu (ya da frekansı) tek başına binanın mevcut durumunu ve ileride olabilecek bir depremdeki güvenliği hakkında bir bilgi vermez.

Bu ve benzeri analizler sonucu saptanacak olan baskın yapı periyodu, yapının kütlesi, geometrisi ve kullanılan malzemelerin özellikleri tarafından etkilendiğinden ölçülen baskın periyot tek başına yapının bir deprem anındaki performansına dair bir indikatör olarak kullanılamaz. Yine zemin ve bina baskın periyotlarının bilinmesi binanın riskli olup olmayacağı hakkında bir bilgi vermez. Yapımda kullanılan malzeme özellikleri, deprem riski, bina elemanlarının detaylı tasarımı bilinmeden bir yapının deprem performansının tahmin edilmesi bilimsel olarak mümkün değildir. Elbette, yapıların dinamik özelliklerinin tespiti yönetmeliklerin geliştirilmesi, yapısal sistem modellemesinin iyileştirilmesi, yapısal sağlık izlemesi, sismik risk değerlendirme çalışmaları ve benzeri birçok çalışma için önemlidir ancak tek başına yeterli değildir ve gelişmiş ülkelerde mevcut riskli yapı tespit yönetmeliklerinin hiçbiri sadece titreşim odaklı bir ölçüme dayalı bir karar alınmasına izin vermemektedir.

Sonuç olarak 6 Şubat depremleri yarattığı hasarlar nedeniyle büyük bir afete dönüşmüştür. Her şeyden önce yitirdiğimiz canlar ülkemiz için büyük bir kayıptır. Başta deprem bölgesinde yaşayanlar olmak üzere tüm yurttaşlarımıza geçmiş olsun diyoruz. Yaşamını yitiren yurttaşlarımızın yakınlarına başsağlığı, yaralananlara acil şifalar diliyoruz. Enkaz altında kalan yurttaşlarımızın en kısa sürede kurtarılmasını ümit ediyoruz.

Gün dayanışma zamanıdır ve bütün mühendislik disiplinlerinin kendi uzmanlık alanları kapsamında taşın altına elini koyma zamanıdır. İnşaat Mühendisleri Odası olarak bir kez daha, eğitimli kadrolarımız ve birikmiş deneyimlerimizle üzerimize düşeni yerine getirmeye hazır olduğumuzun altını çiziyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

Toplumsal Dayanışma ve Örgütlülüğün Gücünü Selamlıyoruz

İMO Kadın İnşaat Mühendisleri Komisyonunun 8 Mart nedeniyle 3 Mart 2023 tarihli açıklaması.

Cumhuriyetin 2. Yüzyılına girdiğimiz yılda, 10 ilden fazla bir bölgeyi, milyonlarca insanın hayatını derinden etkileyip alt üst eden 6 Şubat 2023 tarihli Kahramanmaraş depremi nedeniyle 8 Mart Dünya Kadınlar Gününü son derece buruk yaşıyoruz.

Biz kadınların eşitlik, özgürlük ve hak arayış mücadelemiz ve taleplerimiz artarak devam edecek. Fakat şu an önceliğimiz, depremden etkilenen insanların, özellikle dezavantajlı gruplar olan kadın, çocuk, yaşlı ve engellilerin, insani yaşama koşulları talepleri için ne yapabiliriz, hangi yaraya merhem olabiliriz.

Deprem öncesi ve sonrası hükümetin organize olamamış olması nedeniyle de artarak yaşanan büyük kayıplara duyulan üzüntü, kızgınlık, çaresizlik, ümitsizlik gibi olumsuz duygulara rağmen bir yandan merkezi ve yerel yönetimlerin boşluğunu doldurmak için çabalayan toplumsal dayanışma ve örgütlülüğün gücünü gördük. TMMOB çatısı altındaki tüm meslek odalarımız dayanışma ile hareket edip elinden gelenin fazlasını yapmaya çalıştı ve çalışmaya devam edecek. Keza toplumun tüm kesimleri, sivil toplum kuruluşları benzer şekilde hareket etti.

Yaşanan deprem felaketi sonrası meslek alanımızda çıkarılacak dersler çok. Fakat çıkarılacak en önemli ders, toplumsal örgütlülük ve dayanışma ile her şeyin üstesinden gelmenin mümkün olduğudur. Buradan yola çıkarak cumhuriyetin 2. Yüzyılında toplumsal cinsiyet eşitliği için mücadelemiz artan kararlılık ve inançla devam edecektir.

Yaşasın örgütlü mücadelemiz ve dayanışmamız.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Kadın İnşaat Mühendisleri Komisyonu**

22 Mart 2023 Dünya Su Günü: Su Tüm Canlıların Yaşamı ve Doğanın Sürdürülebilir Dengesi İçin Temel Bir İhtiyaç ve Yaşam Hakkıdır!

İMO Yönetim Kurulunun Dünya Su Günü nedeniyle 22 Mart 2023 tarihli açıklaması.

Su tüm canlıların yaşamı ve doğanın sürdürülebilir dengesi için temel bir ihtiyaç ve yaşam hakkıdır. Bu nedenle, su varlıklarımızın doğru yönetilmesi ve geleceğe yönelik doğru planlanması, tüm vatandaşlarımız ve ekosistemimiz için çok önemlidir.

Doğal bir varlık olan su ve havza bütününde su döngüsü üzerinde, nüfus artışı, hızlı kentleşme, sanayileşme ve tarımsal sulama nedeniyle baskı her geçen gün artmaktadır. Bu talep artışının oluşturduğu baskı, doğal su varlıklarımızı tehdit etmektedir. Öncelikle, suyun sınırsız bir varlık olmadığı, korunmasının gerektiği toplumun tüm kesimlerince benimsenmelidir. Politika geliştirciler ve uygulayıcılar aldıkları kararlarda, su varlıkları üzerindeki olumsuz etkileri göz ardı etmemelidirler.

Su varlıklarının korunması ve yönetiminde arz amaçlı su planlamasının yerine arz ve talep arasında optimum çözümler yapılmalıdır. Sektörel yaklaşımlar yerine bütüncül yaklaşımlar benimsenmelidir. Su varlığının paylaşılmasında tüm kullanıcıların katılımı, eşitlik, verimlilik ve hukuka bağlılık sağlanmalıdır. Paydaşlar arasında sessiz kalan "doğa" unutulmamalıdır. Çözümler doğaya karşı değil, doğaya uyum içinde oluşturulmalıdır. Örnek olarak, yanlış projelerin ve uygulamaların sonuçlarını, maddi kayıplar ve can kayıpları ile toplumsal travmalar oluşturan taşkın olaylarında yaşamaktayız. Suya dayalı doğal afetlerin önlenmesine yönelik çalışmalar arttırılmalıdır. Yaşadığımız büyük deprem felaketi sonrası, aynı bölgede yaşanan

can kayıplı taşkınlarda, kentleşmede inşaat mühendisliği bilgi ve birikiminin göz ardı edildiği, dere taşkın yataklarının imara açılmasının felaketle sonuçlandığı birkez daha ortaya çıkmıştır.

Doğal varlıkların korunması; doğal varlıkları kullanmak için yaptığımız tesislerin doğru planlanması ve işletilmesinden geçmektedir. Depolama tesisleri, iletim tesisleri, arıtma ve atık tesisleri doğru planlanmalı ve yönetilmelidir.

Bu değerli varlığımız ve kıt varlıklarımızın kullanılmasında en temel sorun yönetim ve sürdürülebilirliktir. Genel olarak suların kullanılmasında ve su yapılarının planlamasında:

- Eko-sistem,
- Biyolojik çeşitlilik,
- Gıda güvenliği,
- Kentsel ve kırsal alan ihtiyacı,
- Sanayi ihtiyacı,
- Enerji ihtiyacı (HES) açılarından

bütüncül olarak değerlendirilmelidir.

Temiz su tüm canlıların yaşam hakkıdır. İnsanoğlu su kaynakları üzerinde yaptığı her türlü faaliyet sonrası, suyu doğaya temiz olarak geri döndürmekle yükümlüdür. Yer altı ve yer üstü su varlıklarımızda büyük oranda kirlilik yaşanmaktadır. Temiz ve güvenilir içmesuyu temin edilmesi gün geçtikçe zorlaşmaktadır.

Toplumun şebeke suyunun temizliğine olan güvensizliği, insanları yüksek bedeller ile şişelenmiş su satın almaya yönlendirmektedir. Kamu ve yerel yönetimler topluma güvenli ve ekonomik musluk suyu sağlamakla yükümlüdür. Su hizmetlerinin özelleştirilmesi alınır satılır ve bu amaçlarla işletilebilir bir kaynak olarak görülmektedir.

Su temini, arıtılması, dağıtımı, atık suyun toplanması ve arıtılması genel ve yerel yönetimlerin önemli görevleri arasındadır. Depolamada, iletim ve şebekelerdeki kayıp kaçaklar su varlıklarımızın hor kullanıldığı anlamını taşımaktadır.

İklim değişimleri, hızlı kentleşme ve turizm sektöründe büyüme, ülkemizde ciddi boyutlarda su tüketimine neden olmaktadır. Su varlıklarımızı gözümüz gibi korumak zorundayız.

Biz İnşaat Mühendisleri Odası olarak, yukarıda kısaca özetlediğimiz ilkeler doğrultusunda 60 yılı aşkın süredir; su konusunda, sempozyum, kongre, teknik ve bilimsel çalışmalar yaparak, toplumu bilinçlendirmek ve farkındalığı arttırmak amacıyla çalışmaktayız. Su varlıklarımızın doğru yönetilmesi ve geleceğe yönelik doğru planlanması için meslektaşlarımız her alanda katkı sunmaya devam edecektir. Biz diyoruz ki;

6 Şubat 2023 tarihinde meydana gelen, ağır yıkımlara ve ölümlere neden olan Pazarcık (7.7), Elbistan (7.6) büyüklüğündeki depremlerde diğer altyapı tesisleri yanında; içme kullanma ve atıksu tesislerinde ağır hasarlar meydana gelmiştir. Bu nedenle, acil olarak halkın temiz suya erişimi ve salgın hastalıklara meydan vermeden hasar gören su yapıları olan şebeke ve dağıtım tesisleri onarılmalı ve halkın hizmetine acilen sunulması sağlanmalıdır.

Deprem bölgesinde bulunan 11 ilimizdeki yurttaşların içme ve kullanma suyu deprem hasarları ortadan kaldırılıncaya kadar bedelsiz olarak verilmesi sağlanmalıdır.

- Su doğal bir varlıktır ve korunmalıdır.
- Suya dayalı doğal afetlerden korunma tedbirleri arttırılmalıdır.
- Su bir canlı hakkıdır. Her canlıya erişimi sağlanmalıdır.
- Suyumuza ve suyumuzun geleceğine sahip çıkmak hepimizin sorumluluğudur.
- Su kamununun ortak malıdır. Satılamaz, devredilemez.

Su yaşamdır, susuz bir yaşam düşünülemez.

Her canlının temiz, yeterli ve kullanılabilir su hakkına sahip olacağı yıllara...

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu

İMO Deprem Etkisi Altında Mevcut Bina Sistemlerinin Değerlendirilmesi ve Güçlendirme Tasarımı Alanında Çalışan İnşaat Mühendislerinin İMO İnternet Sayfasında Yayınlanması Yönergesi hakkında İMO Üyelerine Mektup

Sayın Üyemiz;

Özellikle 6 Şubat 2023 Depremlerinden sonra, ülkemizin depremselliği ve yapı stokumuzun belirsizliği göz önünde bulundurulduğunda birçok yurttaşımız, en güvenilir kurumlardan biri olarak benimsediği Odamızın çeşitli birimlerine, yapılarının deprem dayanımını tespit ettirme ve yapılarını güçlendirme talebiyle başvurmaktadır.

Yurttaşların ihtiyaç duydukları kapsamlı bir yapı değerlendirmesi hizmeti Odamızca verilen hizmetler arasında değildir. Ancak taleplerin yoğunluğu, Odamızın bu hizmetin kimlerden sağlanacağı konusunda çalışma yapmasını zorunlu hale getirmiştir.

Tasarım faaliyetlerinin neredeyse tamamen kontrolsüz yürütüldüğü mevcut koşullarda, güçlendirme tasarımı gibi deneyim ve birikim isteyen bir konuda, doğru tasarımı yapabilecek mühendisleri (SİM) ve bu mühendislerin dahil olduğu firmaları (İTB) belirlemek ve vatandaş doğru yönlendirmek, İMO'nun toplumsal sorumluluklarından ve deprem hasarlarını azaltmaya yönelik çalışmalarından biridir.

Bu kapsamda, kamuoyunun ihtiyaç duyduğu, mevcut yapıların değerlendirilmesi ve güçlendirilmesi konularında faaliyet gösteren, bilgi ve birikim sahibi İnşaat Mühendislerinin ve firmaların tasnifi ve tanıtımını yapmak amacıyla Odamız tarafından hazırlanan "Deprem Etkisi Altında Mevcut Bina Sistemlerinin Değerlendirilmesi ve Güçlendirme Tasarımı Alanında Çalışan İnşaat Mühendislerinin İMO İnternet Sayfasında Yayınlanması Yönergesi" 01.03.2023 tarihinde yürürlüğe girmiş ve başvurular alınmaya başlamıştır.

Yönerge; söz konusu alanda faaliyet gösteren deneyimli üyelerimizin veya İMO tarafında düzenlenecek eğitimlere katılıp yapılacak sınavda başarılı olan İnşaat Mühendislerinin (SİM) ve bünyesinde buldukları İTB sahibi firmaların İMO ve şubelerinin web sayfalarında yayınlanmasının koşullarını ve yöntemini belirlemektedir.

Yönerge kapsamında yapılacak başvurular sadece gönüllülük esasına göre yapılacak olup üyelerimizin vereceği ve vermekte olduğu Mesleki Hizmetlerine hiçbir kısıtlılık getirmediği gibi ayrıca bir hak kazanımı anlamını taşımaz. Yapılacak başvurularla konuya ilişkin alanda faaliyet gösteren deneyimli üyelerimizin internet sayfamızda listelenerek talep sahipleri ile bilgilerinin paylaşılması tamamen üyelerimizin kendi tercihleri ile oluşacaktır.

Başvurularınız için aşağıdaki linkte yer alan yönerge dokümanlarının doldurularak İMO Birimlerine şahsen müracaat edilmesi gerekmektedir.

Kamuda Çalışan Meslektaşlarımızın Özlük Haklarının İyileştirilmesi ve İstihdamın Arttırılması İçin Sonuç Alana Kadar Çalışmalarımıza Devam Edeceğiz

İMO Yönetim Kurulunun kamuda çalışan meslektaşlarımızın özlük hakları konusunda 27 Nisan 2023 tarihli açıklaması.

Ülkemizde mühendislik, mimarlık ve şehir plancılığı disiplinlerinin halkın can ve mal güvenliğinin sağlanması açısından ne kadar önemli alanlar olduğu yaşadığımız son afetlerle, acı bir şekilde yeniden hatırlandı. Bilhassa kamu gücü marifetiyle bu meslek alanlarında sunulması gereken hizmetlerin önemi açık bir şekilde anlaşıldı. Ancak ne yazık ki bu kadar kritik rolü

bulunan meslektaşlarımızın özlük hakları, kamuda çalışan diğer meslek gruplarının bir hayli gerisinde kalmıştır.

Bu kapsamda TMMOB ve İnşaat Mühendisleri Odası tarafından kamuda çalışan meslektaşlarımıza yönelik önemli çalışmalar, kampanyalar, basın açıklamaları düzenlenmiştir.

2019 yılı bütçe görüşmeleri sürecinde TMMOB tarafından kamuda çalışan mühendis, mimar ve şehir plancılarının ücretlerinin ve özlük haklarının iyileştirilmesi için başlatılan kampanya çerçevesinde yapılan bir çok çalışmanın yanı sıra sorunlar ve bu sorunlara ilişkin çözüm önerileri Cumhurbaşkanlığına, TBMM Başkanlığına, Milletvekillerine, Bakanlıklara, Devlet Personel Başkanlığına, TBMM’de grubu bulunan siyasi partilere ve Meclis Grup Başkanvekillerine ulaştırılmış, bu doğrultuda kanun teklifi verilmesi sağlanmıştır.

Aynı şekilde, kamuda çalışan meslektaşların özlük hakları ve ekonomik taleplerini içeren ek gösterge, ek ödeme ve ücret iyileştirmelerine yönelik hazırlanan üç ayrı kanun teklifi TBMM’de yer alan mühendis, mimar ve şehir plancı milletvekillerine, 25 Kasım 2022 tarihinde iletilmiştir.

Son dönemde ise İnşaat Mühendisleri Odası tarafından 2022 yılının Aralık ayında bir kampanya başlatılarak kamuda mühendis istihdamının artırılması ve kamuda çalışan meslektaşların özlük haklarının iyileştirilmesi konusunda tüm şubelerde eş zamanlı basın açıklamaları yapılmış, sosyal medya kampanyaları düzenlenmiş, milletvekillerine mektup gönderilmiş, meslektaşların katılımıyla CİMER’e dilekçe verilmiş ve İMO tarafından hazırlanan İstihdam ve Özlük Haklarımıza Dair Sorunlar/Çözüm Önerileri Raporu kamuoyuyla ve ilgili kurum/kuruluşlarla paylaşılmıştır.

Tüm kampanyalarda ve çalışmalarda ifade ettiğimiz, Cumhurbaşkanlığına, TBMM’ye ve konunun tüm ilgililerine ilettiğimiz taleplerimizin takipçisi olmaya, bu taleplerimiz hayata geçirilene kadar çalışmalar yürütmeye devam edeceğiz!

- Kamu görevlisi mühendislerin zaman içinde aşınan ücret ve özlük haklarına yönelik iyileştirmeler yapılmalıdır.
- Kamu görevlisi mühendislerin çalışma dönemlerinde ücretlerini oluşturan kalemlerden biri olan ek ödeme oranları %180 ile %200 seviyesine yükseltilmeli ve emekliliğe yansıtılmalıdır.
- Kamuda çalışan mühendislerin ücretlerinde meydana gelen gelir vergisi dilimine bağlı mağduriyet giderilmelidir.
- Kamuda çalışan meslektaşlarımızın ek gösterge oranları yeniden düzenlenmelidir. Çarpan grubu değişen diğer meslek grupları gibi meslektaşlarımızın da emeklilikte hak ettiklerini alabilmeleri için çarpan grubunu bir üste çıkaracak yeni ek gösterge rakamları, 1. derecenin 4. kademesindeki mühendisler için 6400 olarak belirlenmelidir.
- Teknik Hizmetler Sınıfı kapsamında Özel Hizmet Tazminatları belirlenen tavan oranı %160’tan %215-%260’a yükseltilmeli ve bu oran emekli aylık ücretlerine yansıtılmalıdır.
- Kamu görevlisi mühendisler sorumluluklarının karşılığı olan risk ve sorumluluk tazminatı ödemesi yapılmalıdır.
- Kamuda taşeronlaşmaya derhal son verilmeli; kamu kurum ve kuruluşları, ihtiyaç duydukları mühendislik hizmetlerini adil ve şeffaf atamalar ile oluşturacakları öz kaynaklarından temin etmelidir.
- Kamuda çalışan meslektaşlarımızın üzerindeki siyasi baskı ve sürgün tehdidi son bulmalı, güvencesiz kamu istihdamı modelleri ortadan kaldırılmalıdır.
- Kamu kurumlarına yapılacak atamalarda, adı “torpil” ile özdeşleşen “mülakat” uygulamasından vazgeçilmeli, atamalar yalnızca KPSS puanı ile adil şekilde gerçekleştirilmelidir.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı Artık Bilimin ve Aklın Gerektirdiği Gibi Davranmalıdır! Afetlere Karşı Yapı Güvenliğinin Sağlanması İçin Talebimiz Net: Yetkin Mühendislik!

İMO Yönetim Kurulunun, Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği taslağı hakkında 28 Nisan 2023 tarihli açıklaması.

Son günlerde çeşitli basın yayın kuruluşlarında yer alan haberlere göre 6 Şubat'ta meydana gelen depremlerin ortaya çıkardığı inşaat sektöründeki ihmalleri ve eksiklikleri giderme iddiasıyla Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından Planlı Alanlar İmar Yönetmeliği'nde bir düzenleme taslağı hazırlandığı ifade edilmektedir.

Buna göre;

- Yeni mezun inşaat mühendislerinin hazırlayabileceği statik projelerin zemin artı 4 kata kadar sınırlandırılacağı,
- 4 kat ila 8 kat arası statik projeleri hazırlayacak inşaat mühendisleri için en az 3 yıl, 10 bin metrekare ve 4 farklı proje tecrübe şartı aranacağı,
- 8 kat üzeri proje için ilave olarak en az 5 yıl tecrübe şartı aranacağı, aynı zamanda bu tip yapılar için yapı ana bilim dalında veya deprem mühendisliği ana bilim dalında yüksek lisans yapılmış olması da gerekeceği söylenmektedir.

Öncelikle altını çizerek belirtmemiz gerekir ki TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası on yıllardır inşaat sektörünün, meslektaşlarımızın niteliğinin ve yapı kalitesinin yükseltilmesi için neler yapılması gerektiği konusunda çalışmalar yapmış, yapı üretimi konusunda ileri seviyelerdeki ülkelerde de benzerleri uygulanan yetkin mühendisliğin en doğru yöntem olacağı konusunda hemfikir olmuş, bu konuda akademiyle, ilgili idarelerle, yasama ve yürütme organlarıyla istişarelerde bulunmuştur. Hatta 1999 Marmara Depremlerinden sonra yetkin mühendislik uygulaması konusu kamu kurumları tarafından hazırlanan raporlarda da yer bulmuştur.

Fakat görülmektedir ki Bakanlık, Odamızı ve yıllardır üzerinde durulan yetkin mühendisliği yok saymakla birlikte; yalnızca meslek yaşına bakarak ve 8 kat üzeri projelerde yapı alanında yüksek lisans şartı istemek gibi mesnetsiz koşullar öne sürerek meslek alanını tanımadığını bir kez daha ilan etmektedir.

İnşaat mühendisliği çok geniş bir mühendislik dalı olma niteliğinin yanı sıra uygulaması ile de tecrübenin büyük öneme sahip olduğu bir meslek alanıdır. Meslek alanımızda yalnızca meslek yaşına bakmak herhangi bir anlam ifade etmemekte, mühendisin hangi alanda, hangi tip projelerde çalıştığı esas olarak önem arz etmektedir.

- Mühendislik bilgi ve deneyim mesleğidir. Mühendislikte yetkilendirme bu temel kriterlere göre yapılmak zorundadır. Meslek yaşı tek başına deneyimin göstergesi değildir. Bilginin ise hiç değildir. Bilgi ve deneyimi ölçme/değerlendirme yöntemleri mevcuttur ve bunların nasıl yapılacağı Odamız tarafından formüle edilmiş ve hatta uygulanmıştır. Bakanlık meseleyi çözme niyetinde ise Meslek Odalarını hasım gibi görme alışkanlığından vazgeçmelidir.
- Bir binada kat adeti ne olursa olsun, o bina nitelikli bir mühendislik projesine ihtiyaç duyar. Anlaşılan Bakanlık, zemin+4 kata kadar olan binaları önemsiz görüp, depremlerde hasar almadığını varsayıyor olsa gerek ki, bunlara ilişkin herhangi bir meslek yaşı sınırlaması getirmemektedir. Oysa bu türlü binalar ülkemizdeki konut stokunun ve üretiminin %70'ini oluşturmaktadır.
- Akademik uzmanlıkların (yüksek lisans, doktora vb.) meslek icrası açısından önceliklendirilmesi anlaşılır olmaktan uzaktır. Bakanlık mühendislik alanlarında akademik uzmanlık ile mesleki yetkinliği birbirine karıştıran dünyadaki tek örnek olma yolunda kararlı gibi görünmektedir! Tıp alanında hizmet veren meslek grupları hariç olmak üzere, akademik

uzmanlık mesleki bilgi birikimi ve deneyiminin göstergesi olarak sayılmazlar. Çünkü mesleki pratik faaliyetler sadece hekimlik fakültelerinde (üniversite hastanelerinde) mümkündür.

- Mühendislikte nitelikli proje ve tasarım hizmetlerinin üretilmesi ve bunun sürdürülebilir olması için sadece Yetkin Mühendislerin meslek icrasında yetkilendirilmeleri yetmez. Bu alanda istihdamın artırılması ve kalıcı olması bir o kadar önemlidir. Bu proje bürolarının desteklenmesi, ücretlerinin serbest piyasa koşullarına terk edilmemesi gerekmektedir.
- Nitelikli proje hizmetlerinin verilebilmesi için Meslek Odalarının önündeki engeller kaldırılmalı, proje hizmeti veren mühendis ve mimarlar için Odaların yetkilendirme ve denetleme hakkı olmalı, proje hizmet koşulları ve ücretleri Odalar tarafından belirlenmelidir.
- Halkın güvenli yaşam hakkının korunması ve yatırımların ülke kaynaklarının en elverişli şekilde kullanılarak gerçekleştirilmesi amacıyla gelişmiş ülkelerin neredeyse hepsinde uygulanan "Yetkin Mühendislik" sisteminin hayata geçebilmesi için yasal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir.

Tarihimizin en büyük afetlerinden sonra tüm kamuoyunca meslek odalarının önemi ve yetkilendirilmesinin ne kadar hayati olduğu anlaşılmıştır. Yurttaşlar tarafından Odamızın ve TMMOB'ye bağlı odaların en güvenilir kurumlar olarak kabul edildiği bir kez daha açıkça görülmüştür. O halde geçmişte yapılan hatalar tekrar edilmemeli, meslek odaları yok sayılmamalı ve alanımıza yönelik önerilerimiz dikkate alınmalıdır.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Ülkemizin Özgür ve Mutlu Günleri İçin, 1 Mayıs Kutlu Olsun!

İMO Yönetim Kurulunun 1 Mayıs 2023 tarihli açıklaması.

Eşit, özgür ve adil bir geleceğin kurucu fikirlerini taşıyan 1 Mayıs, tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de coşkuyla kutlanıyor. Bugün 1 Mayıs, bir kutlama gününden çok, çalışanların yaşadıkları sorunları özgürce dile getirdikleri, çözüm önerilerini en güçlü ve örgütlü bir şekilde ifade ettikleri özel bir yer tutuyor.

Türkiye'de bu yıl emekçiler iş cinayetlerine, yüksek enflasyon altında her geçen gün daha da derinleşen yoksullaşmaya, adaletsizliğe, afetlerde ölüme terk edilmeye karşı seslerini duyurmak için 1 Mayıs'a gidiyor.

Uzun yıllardır işçi sağlığı ve güvenliği konusu ülkemizin en önemli sorunları arasında yer alıyor. Dünya çapında en çok iş cinayeti gerçekleşen ülkelerden biri olan Türkiye'de İşçi Sağlığı ve Güvenliği Meclisi'nin verilerine göre 2023 yılının daha ilk üç ayında çalışırken hayatını kaybedenlerin sayısı en az 463 oldu. 2022 yılında ise en az 1843 işçi iş cinayetlerinde hayatını kaybetti.

Özellikle 2021 yılının sonundan bu yana yüksek enflasyon altında ezilen milyonlarca işçi bu oranın çok altında ücret zamlarına mahkum edildi. Ekonomi politikalarındaki yanlış kararlarda ısrar edilmesi nedeniyle birçok sektörde işsizlik artarken hemen hemen tüm çalışanlar çeşitli düzeylerde özlük haklarında kayıplar yaşadı.

Yıllardır TMMOB'nin, Odamızın ve akademisyenlerin ısrarla dile getirdiği, başta deprem olmak üzere alınması gereken tedbirlerin ihmal edilmesi sonucu tarihimizin en büyük afetlerinden birini yaşadık. Resmi rakamlara göre 50 binin üzerinde yurttaşımız hayatını kaybetti. Bölgede yaşayan milyonlarca yurttaşımız evsiz kaldı. İlk görevi bölge insanının barınma başta olmak üzere en temel ihtiyaçlarını karşılamak olan Kızılay çadır satmakla meşgulken ilk müdahalenin

yetersizliği ve koordinasyonsuzluk nedeniyle çok sayıda insanımız göçük altında beklerken hayatını kaybetti.

Ülkemizin bu acı tablosu biz inşaat mühendislerini de yakından ilgilendiriyor. Bugün birçok meslektaşımız işsizlik, düşük ücretler ve uzun mesailerle özel sektörde mesleğini yerine getirmeye çalışıyor. Meslektaşlarımızın üçte biri işsizken ihtiyaç duyulmasına rağmen kamuda mühendis istihdamı sağlanmıyor, kamuda çalışan mühendislerin ise diğer meslek gruplarına yapılan düzenlemelerden sonra yaşam standartları geriliyor.

Hiçbir meslektaşımızın ve yurttaşımızın bu yaşam koşullarını hak etmediğini biliyoruz.

Emeğin hakkını aldığı, eşit, özgür, adil bir yaşamın yolu 1 Mayıs'tan geçtiğini hatırlatarak dünyanın dört bir yanında emeğiyle geçinenlerin uluslararası birlik, mücadele ve dayanışma gününü kutluyoruz!

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Herkes Anladı! Anlamayan Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı İçin Bir Kez Daha Anlatıyoruz! Yaptığınız İş Hukuksuzdur! Yaptığınız İş Göstermelik ve Anlamsızdır!

İMO Yönetim Kurulunun Planlı Alanlar İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik hakkında 13 Mayıs 2023 tarihli açıklaması.

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı 12 Mayıs 2023 tarihli Resmi Gazetede yayınlanarak yürürlüğe soktuğu "Planlı Alanlar İmar Yönetmeliğinde Değişiklik Yapılmasına Dair Yönetmelik" ile başta meslektaşlarımız olmak üzere mimarlık ve mühendislik alanlarında çalışan pek çok teknik elemanı derinden etkileyen bir dizi kararı uygulamaya koymuştur.

Bu değişikliğe göre İnşaat Mühendisliği alanında;

- Yeni mezun inşaat mühendislerinin yapabileceği statik projelerin alan (m2) sınırlandırılması olmaksızın zemin artı 4 katlı yapılara kadar olacağı,
- Zemin artı 4 kat ila 8 kat arası statik projeleri hazırlayacak inşaat mühendisleri için en az 3 yıl, 10 bin metrekare ve 4 farklı proje tecrübe şartı aranacağı,
- Zemin artı 8 kat ila 15 kat arası statik projeleri hazırlayacak inşaat mühendisleri için en az 5 yıl, 15 bin metrekare ve 6 farklı proje tecrübe şartı aranacağı,
- 15 kat üzeri proje için ilave olarak en az 7 yıl 20 bin metrekare ve 8 farklı proje tecrübe şartı aranacağı, aynı zamanda bu tip yapılar için yapı ana bilim dalında veya deprem mühendisliği ana bilim dalında yüksek lisans yapılmış olması da gerekeceği söylenmektedir.

Oysa;

1- Yapılan iş hukuksuzdur! 3458 Sayılı Mühendislik ve Mimarlık Hakkında yürürlükte olduğu sürece yapılan bu düzenlemelerin, mesleki sınırlandırmaların hiçbir geçerliliği bulunmamaktadır. Bu durumu en iyi ÇŞİDB bilmektedir çünkü Odamızın yapmış olduğu mesleki düzenlemeleri aynı kanunu gerekçe göstererek iptal ettirenleler onlardır. Ayrıca Anayasanın 135. maddesi ve bir bütün olarak 6235 Sayılı Yasa birlikte değerlendirildiğinde; bir mühendislik hizmet alanında hizmeti yürüteceklerin eğitim koşulları, mesleki yeterlilik ve deneyim konuları ve bunların belgelendirilmesine ilişkin usul ve esasların Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği

Bakanlığı tarafından belirlenmesi, Anayasaya TMMOB Kanununa ve Anayasa Mahkemesi kararlarına aykırıdır.

2-Bakanlık bilime ve tekniğe kulaklarını tıkamaktadır! Mühendislik bilgi ve deneyim mesleğidir. Mühendislikte yetkilendirme bu temel kriterlere göre yapılmak zorundadır. Meslek yaşı tek başına deneyimin göstergesi değildir. Bilginin ise hiç değildir. Bilgi ve deneyimi ölçme/değerlendirme yöntemleri mevcuttur ve bunların nasıl yapılacağı Odamız tarafından formüle edilmiş ve hatta uygulanmıştır. Bakanlık meseleyi çözme niyetinde ise Meslek Odalarını hasım gibi görme alışkanlığından vazgeçmelidir.

3- Yapılan iş göstermelidir!Türkiye gerçekliğinden uzaktır! Binaların kat adetine göre tasnif edilmesi bilim ve teknik ile ilgisi olmayan bir yöntemdir. Anlaşılan Bakanlık, zemin+5 kata kadar olan binaları önemsiz görüp, depremlerde hasar almadığını varsayıyor olsa gerek ki, bunlara ilişkin herhangi bir meslek yaşı ve alan sınırlaması getirmemektedir. Bir binada kat adeti ne olursa olsun, o bina nitelikli bir mühendislik projesine ihtiyaç duyar. Ülkemizdeki konut üretiminin %70'ini bu türlü yapılar oluşturmaktadır ve ne yazık ki riskli yapı stokumuzun da büyük bir çoğunluğu bunlardan oluşmaktadır. Yani Bakanlık bu ölçekteki yapılaşmaya gözlerini kapatmıştır. Diğer taraftan, zemin+5 kata sahip olup da kullanım amacı açısından büyük önem arz eden (kamuya açık yapılar) veya özel mühendislik çözümleri gerektirecek taşıyıcı sisteme sahip olan, yani mühendislik bilgisi, deneyimi ve becerisi gerektirecek yapılar Bakanlığın bu düzenlemesinin dışında kalmıştır!

4- Bakanlık mühendisliği bilmiyor! Akademik uzmanlıkların (yüksek lisans, doktora vb.) meslek icrası açısından önceliklendirilmesi anlaşılır olmaktan uzaktır. Bakanlık mühendislik alanlarında akademik uzmanlık ile mesleki yetkinliği birbirine karıştıran dünyadaki tek örnek olma yolunda kararlı gibi görünmektedir! Tıp alanında hizmet veren meslek grupları hariç olmak üzere, akademik uzmanlık mesleki bilgi birikimi ve deneyiminin göstergesi olarak sayılmazlar. Çünkü akademik çalışmalar ile mesleki pratik faaliyetler yalnızca Tıp Fakültelerinde (üniversite hastanelerinde) mümkün olabilmektedir.

5- Çare Yetkin Mühendislik! Tarihimizin en büyük afetlerinden sonra tüm kamuoyunca meslek odalarının önemi ve yetkilendirilmesinin ne kadar hayati olduğu anlaşılmıştır. Yurttaşlar tarafından Odamızın ve TMMOB'ye bağlı odaların en güvenilir kurumlar olarak kabul edildiği bir kez daha açıkça görülmüştür. O halde geçmişte yapılan hatalar tekrar edilmemeli, meslek odaları yok sayılmamalı ve alanımıza yönelik önerilerimiz dikkate alınmalıdır. Çare Yetkin Mühendisliktir! Yekin Mühendislik için adres İnşaat Mühendisleri Odasıdır!

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

İMO Yönetim Kurulunun 15 Temmuz Hakkında Açıklaması

İMO Yönetim Kurulunun 15 Temmuz 2023 tarihli açıklaması.

Cemaat yapılanmalarının ülkemizin demokrasi tarihine kara bir leke olarak geçen 15 Temmuz darbe girişiminin üzerinden 7 yıl geçti.

Cumhuriyetin kurucu değerleri olan demokrasi, laiklik, temel hak ve özgürlüklerin düşmanı olan bu tip yapılanmaların geçmişten günümüze çağdaş Türkiye'nin önünde bir engel olduğunu, 15 Temmuz Darbe girişiminin yıl dönümü vesilesiyle bir kez daha hatırlamak ve Cumhuriyeti bilimle, eşitlik ve adaletle yeniden inşa ederek demokrasiyi hakim kılmak hepimizin görevidir.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Meslektaşlarımıza Yapılan Saldırığı Şiddetle Kınıyoruz

İMO Yönetim Kurulunun, Uşak'ta meslektaşlarımıza yapılan saldırı hakkında 4 Ağustos 2023 tarihli açıklaması.

Uşak'ta yapımı süren inşaatı denetime giden iki meslektaşımız, beton dökümü sırasında betonun vibratörle sıkıştırılmasını istemelerinin ardından müteahhit firma çalışanları tarafından saldırıya uğramıştır. Güvenli yapı üretimi için mesleki bilgi ve deneyimlerine dayanarak görevlerini yerini getiren meslektaşlarımıza yapılan bu saldırıyı şiddetle kınıyoruz.

Yapı denetiminde görev alan inşaat mühendislerine yönelik şiddet olayları her geçen gün artmakta, meslektaşlarımız can güvenlikleri tehdit altında görevlerini yerine getirmeye çalışmaktadır.

Altını çizerek belirtmek gerekir ki ülkemizi, kentlerimizi ve yapılarımızı deprem başta olmak üzere afetlere karşı hazırlamanın temel yollarından biri yapı üretim sürecinin denetlenmesidir. Yapı denetim süreci; yer seçimi, zemin etüdü, projelendirme, yapım koşulları, çevre güvenliği, estetik, sağlık koşulları, ekonomi ve garanti sürelerini içeren oldukça önemli bir süreçtir.

Yapı denetimi süreci halkın can ve mal güvenliğini doğrudan ilgilendiren kamusal bir görevdir. Tarihimizin en büyük afetlerinden olan 6 Şubat depremleri, ülkemizde yapı üretimi ve denetimi süreçlerinde yaşanan sorunları gözler önüne sermiş, depremlerin ardından tüm kamuoyunda sorunların çözülmesi için ortak bir kanaat oluşmuş, basın yayın kuruluşlarında bu sorunlar sıklıkla dile getirilmiştir. Nitekim Odamız geçmişten bu yana bilinmekte olan bu sorunları defalarca yüksek sesle ifade etmiş ve sorunların temelden çözümü için önerilerde bulunmuştur.

Bu önerilerden biri de yapı denetim hizmetinin bir kamu görevi olduğu, Yapı Denetim Kuruluşlarının doğrudan kamu tarafından görevlendirilmiş birimler olarak çalışması ve Yapı Denetim Kuruluşlarında çalışan tüm görevlilerin kamu görevlisi statüsünde olması gerektiğidir.

Bir diğer önemli husus da her şantiyede tam zamanlı olarak bir şantiye şefinin görevi başında bulunması gerekliliğidir. Bir şantiye şefinin tam zamanlı olarak görevinin başında bulunması, mesleki bilgisini yapı üretim sürecinde kullanacağı ve inşaat çalışanlarını doğru yönlendirebileceği için, hem yapı üretim sürecinin sağlıklı bir şekilde yürütülmesini hem de meslektaşlarımızın saldırıya uğradığı söz konusu şiddet olayında olduğu gibi, birçok olumsuzluğun önüne geçilmesini sağlayacaktır.

Özel sektörde, serbest piyasanın işleyişine terk edilen yapı denetimi süreci, meslektaşlarımızın görevlerini tam ve etkin bir şekilde yerine getirmelerini engellemenin yanı sıra halkın can ve mal güvenliğini de tehdit etmektedir.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak saldırıya uğrayan meslektaşlarımıza geçmiş olsun dilekelerimizi iletiyoruz. Süreci sonuna kadar takip ederek meslektaşlarımızın yanında olacağımızı hatırlatıyor, meslektaşlarımıza yönelik şiddet olaylarının cezasız kalmaması diliyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

17 Ağustos'tan 6 Şubat'a; Enkaz Altında Kalan Bir Ülke!..

İMO Yönetim Kurulunun, 17 Ağustos Depreminin 24. yılı, 6 Şubat Depremlerinin 6. ayı nedeniyle 16 Ağustos 2023 tarihli açıklaması.

Tarihimizin en yıkıcı depremlerinden olan 17 Ağustos Marmara Depreminin üzerinden 24 yıl, 6 Şubat Depremlerinin üzerinden 6 ay geçti. Söz konusu depremlerin, coğrafyamızın

gördüğü en büyük depremlerden olduğuna hiç kuşku yok. Ancak ortaya çıkan can ve mal kayıplarının nedeni olarak depremlerin büyüklüklerine vurgu yapılması, şimdiye kadar çoktan alınması gereken önlemleri almayan, bilime ve mühendisliğe kulaklarını tıkayan anlayışın sığındığı bahaneden öte bir anlam ifade etmemektedir.

17 Ağustostan Sonra Ne Olmuştu, 6 Şubattan Sonra Ne Oldu?

1999 Gölçük Depremi Cumhuriyet tarihinin en büyük depremlerinden biri olarak kayıtlara geçmiş, 7,4 büyüklüğündeki bu deprem tüm Marmara Bölgesini etkilemiştir. Deprem 20 bin civarında yurttaşımızın canına mal olurken 50 bin civarında yaralanmaya sebep olmuştur. Bölgede yaklaşık 113 bini yıkık ve ağır hasarlı olmak üzere toplam 365 bin bina hasar görmüştür. 99 depremlerinin can ve mal kayıplarının yanı sıra ekonomiye de etkisi büyük olmuş, 2001 ekonomik krizinin önemli sebeplerinden biri olarak kabul edilmiştir.

Asıl olarak Marmara Depremi, ülkemizin depreme bakış açısının değişmesinde bir milat olma özelliği taşımaktadır. Depremlere karşı hazırlığın toplumsal bir farkındalıkla, mevzuattan uygulamaya kadar her kademedede yeniden yapılanma ve dönüşüm ile mümkün olabileceği tüm kamuoyunca ortak bir fikre dönüşmüştür.

İnşaatlarda kullanılan malzemelerin kalitelerinin artırılmasına yönelik adımlar, yenilenen deprem yönetmelikleri ve haritaları, yeni bir yapı denetim mevzuatının varlığı toplumda 2001 sonrası yapılan yapıların daha güvenli olduğuna dair bir kanaat oluşturmuş olsa da durumun sanıldığı gibi olmadığı, 20 yıllık zaman diliminde hiçbir konuda yeterli hazırlığın yapılmadığı 6 Şubat 2023 Depremleriyle ortaya çıkmıştır.

6 Şubat Kahramanmaraş Depremleri ve 20 Şubat Hatay Depreminin yaratmış olduğu yıkım ne yazık ki 17 Ağustos Marmara Depreminin birkaç katı büyüklüğündedir. Depremden etkilenen 11 il ve çevresinde, resmi rakamlara göre 50 binin üzerinde yurttaşımız hayatını kaybetti, 36 bin civarında bina depremler esnasında yıkıldı, 311 bin bina ise kullanılamaz hale geldi. Uzmanlar bu depremlerin ekonomik maliyetinin 120-130 milyar dolar civarında olduğunu tahmin etmektedir.

6 Şubat Depremlerinin hemen ardından haftalar boyunca tüm basın-yayın kuruluşlarında yapı üretimi ve denetimindeki sorunlar enine boyuna tartışılmış, Odamız konuyla ilgili yapılması gerekenleri, yıkımın nedenlerini tüm açıklığıyla ortaya koymuştur. Ne var ki Depremin üzerinden henüz 6 ay geçmesine rağmen konu kamuoyunun, yetkili kurum ve kuruluşların ve yöneticilerin gündeminden çıkmış, verilen sözler çoktan unutulmuş görünmektedir.

Depremin üzerinden 6 ay geçmesine rağmen bölgede yıkımı bekleyen ağır hasarlı yapılar tehlike yaratmaya devam etmekte, kontrolsüz bir şekilde yürütülen enkaz kaldırma işlemleri çevreye ve insan sağlığına zarar vermekte, imar planlarının oluşturulması süreçleri aksamakta, barınma ve su gibi en temel gereksinimler bile karşılanamamaktadır.

Deprem bölgesinde bazı geçici barınma alanlarının altyapı çalışmalarının tamamlanamadığı ve dolayısıyla pek çok konteynerin depolarda bekletildiği, binlerce yurttaşımızın hala çadırlarda yaşamak zorunda kaldığı, konteyner kentlerde belediye hizmetlerinde ciddi eksikliklerin yaşandığı ve ulaşım sorununun bu kentler için temel bir mesele haline geldiği gözlenmektedir.

Depremlerden Korunmanın Yolu Riskleri Azaltmaktan Geçmektedir

Var olan yapı stokunun büyük çoğunluğu, deprem yönetmelikleri dikkate alınarak yapılmamıştır. Yapılar ya mühendislik hizmeti olmadan üretilmiştir ya da yeterli düzeyde mühendislik hizmeti almamıştır. TBMM'nin İzmir Depremi sonrası kurduğu Araştırma Komisyonunun Temmuz 2021 tarihli raporuna göre Türkiye'de 10 milyon civarında olan yapı stokunun 6-7 milyon civarında olan kısmı riskli yapı statüsündedir. Bu risk ortadan kaldırılmadığı veya azaltılmadığı sürece ülkemiz büyük yıkımlarla defalarca yüzleşeceği gibi, depremler sonrası müdahalelerde de yetersiz kalmaya mahkum olacaktır.

Bugün riskli yapı miktarımız istatistiksel yöntemlerle tahmin edilmektedir. Oysa, Ulusal Deprem Stratejisi ve Eylem Planına göre 2017 yılına kadar ülkemizdeki yapı stokunun envanterinin çıkartılıp bunlara müdahale edilmesi gerekmekteydi. Ne yazık ki 2023 Türkiye'sinde yapı envanterin nasıl çıkarılacağına yöntem bile belirlenmiş durumda değildir.

Yine TBMM'nin Kahramanmaraş merkezli Depremlere ilişkin çıkarmış olduğu Mayıs 2023 tarihli raporundan anlaşıldığı üzere son 11 yıl içerisinde ülke genelinde 238 bin civarında riskli yapıya "Kentsel Dönüşüm" adı altında müdahale edilerek yenilenmesi sağlanmıştır. Yani 2012 yılından bu yana riskli olduğu düşünülen yapı miktarının sadece %3-4 civarındaki kısmı yenilenebilmiştir.

Aynı durum çok ciddi bir deprem tehdidi altındaki İstanbul için de geçerlidir. Bir milyon beş yüz bin civarında yapının olduğu İstanbul'da Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının tahminlerine göre 600 bin civarında yapının riskli olduğu belirtilmektedir. Buna karşılık 81 bin 228 binanın "Kentsel Dönüşüm" kapsamında yıkılıp yenilediği TBMM'nin Mayıs 2023 tarihli raporunda ifade edilmektedir. Buna göre İstanbul'daki riskli yapı dönüşümünün son 11 yıl içerisinde %13-14 civarında kaldığı görülmektedir. Aynı yöntemlerle devam edilmesi halinde İstanbul'un "güvenli" bir yapılaşmaya kavuşması 80 yıl gibi bir zamana yayılacaktır! Kaldı ki bu türlü bir dönüşümün sağlıklı bir kentsel dönüşüm projesi olmadığını aynı rapordaki veriler ortaya koymaktadır. İstanbul'da dönüştürülen 81 bin 228 binadaki 381 bin 214 konut ve 53 bin 942 işyerine karşılık, 702 bin 593 konut ve 64 bin 256 iş yeri yapıldığı ifade edilmektedir. %85 civarındaki yoğunluk artışı kent üzerinde ulaşım, altyapı, sosyal olanaklar gibi konularda büyük bir baskı oluşturup yaşanmaz kentler yaratırken, deprem açısından da yapısal riskleri kentsel risklere dönüştürmektedir. Deprem risklerinin azaltılması kentsel yoğunluğun azaltılmasıyla doğru orantılıdır. Rant odaklı kentsel dönüşüm projeleri riskleri azaltmadığı gibi artırmaktadır. Kaldı ki gerçekten acil olarak dönüştürülmesi gereken binalar/bölgeler rant getirisi olmadığı takdirde kaderine terkedilmektedir. Rantsal getiriden faydalanmak için son dönemlerde yapılmış ve yapısal risk taşımayan bazı binaların da kentsel dönüşümden faydalanarak yıkılıp yeniden yapıldığı bilinen bir gerçektir.

Riskler sadece bunlarla sınırlı değildir. Deniz kıyıları, dolgu alanları, dere yatakları ve çevresi ciddi bir riskle karşı karşıyadır. Okullar, hastaneler, itfaiye binaları ve diğer kamu binalarının deprem güvenlikleri belirsizdir. Ulaştırma yapıları, su yapıları, altyapı şebekeleri, su arıtma tesisleri, doğalgaz, enerji ve haberleşme ağları risk altındadır. Tarihi ve kültürel yapılar büyük bir risk altındadır. Kentlerimizdeki benzin istasyonları, yanıcı, zehirleyici ve kirlenici maddelerin işlendiği, depolandığı ve dağıtıldığı yerlerde ciddi bir risk vardır. Bu tür aktiviteler çoğu kez iskân alanlarıyla iç içedir.

Yeni Riskli Yapı Oluşmaması İçin Yapı Denetim Sisteminin Değişmesi Gerekir

6 Şubat depremleri açık bir şekilde göstermiştir ki yapı denetim hizmeti en temelde bir kamu görevi olarak ele alınmalı, serbest piyasa koşullarına terk edilmemelidir.

Çünkü bir yapı, mülkiyeti ister devlette, ister gerçek kişilerde, isterse özel kuruluşlarda olsun doğrudan toplumun güvenliğini, tarihini, kültürünü, konforunu, ekonomisini ve çevresini etkileyen/ilgilendiren bir varlıktır. Bu özelliklerinden dolayı yapılar kamusal varlıklardır.

2001 yılında çıkarılan 4708 sayılı Yapı Denetimi Hakkında Kanun özel Yapı Denetim Kuruluşları ve Laboratuvarları ile denetimin daha sağlıklı yapılabileceği varsayılsa da bu sistem ile denetim hizmetinin kamusal niteliği yok sayılmış ve denetim hizmeti ticarileştirilmiştir. Mevcut sistemin asli unsurları olan yapı denetim kuruluşları doğası gereği kâr amaçlı ticari kuruluşlardır ve devlet bu kuruluşlar üzerinde etkin bir denetim mekanizması kuramamıştır.

Üstelik 2019 yılına kadar müteahhitlerin kendi denetim şirketlerini belirlediği bir sistem yürürlükte olmuş ve 18 yıl boyunca müteahhitlerin kendi denetçilerini seçmesiyle yapı denetimi işleri yürümüştür. 2019'dan sonra müteahhidin kendisinin denetçiyi belirleme sisteminden çıkılarak havuz sistemine geçilmesi de sorunları çözmeye yetmemiştir.

Teknik kadrolar nitelikleri ve yapabilirlikleri sorgulanmaksızın yapı denetimi sisteminde görev üstlenilmektedir. Oysa, denetim hizmetlerini yapanlar, yapılan işin önemi gereği bilgi, deneyim ve uzmanlık sahibi olmak durumundadır. Ancak sistem bu tür elemanların görev yapabilmesine olanak sağlamamaktadır. Bununla birlikte yapı denetim kuruluşlarında çalışan mühendisler bir maliyet kalemi olarak görülmekte, nitelikli işgücünden kaçınılmakta, hatta hizmet almadan teknik elemanların imzalarını kullanma yoluna gidilmektedir.

Mevcut Yapı Denetim Yasası'nın öngördüğü, ticari yanı ağır basan yapı denetim şirketi modeli yerine; uzmanlık ve etik değerlere sahip yapı denetçilerinin etkinliğine dayalı, meslek odalarının sürece etkin katılımını sağlayacak yeni model hayata geçirilmelidir. Proje denetimi ve yapı denetimi birbirinden ayrılmalı, proje denetimi doğrudan kamu eliyle yapılmalı, Yapı Denetim Kuruluşları doğrudan kamuya karşı sorumlu olmalı ve onun denetiminde çalışmalıdır.

Yapıların İnşa Aşamasındaki Mühendislik Hizmetleri Hayati Önemdedir

Deprem ve diğer afetlerin yapılarda yaratmış olduğu hasarların çok büyük bir kısmının imalat kusurlarından kaynaklandığı bilinmesine rağmen inşaa sürecinin temel aktörü olan şantiye şefliğine gerekli önem verilmemektedir. Uygulamada şantiye şefliği hizmeti sadece resmi prosedürleri tamamlamak amacıyla kağıt üzerinde kalmaktadır. Dolayısıyla Şantiye Şefliği formalite olmaktan çıkarılmalı, her şantiyede tam zamanlı olmak üzere bilgili ve işin gerektirdiği deneyime sahip mühendisler vasıtasıyla yapılması sağlanmalıdır.

Yetkin Mühendislik Şarttır

Bugün ne yazık ki, ülkemizde bir işi yapabilme yeterliliğine haiz olmanın ölçütü, diploma sahibi olmaktan geçmektedir. Diploma, mühendis ya da mimarın o konuda eğitim almış kişi olduğunu göstermenin yanı sıra o alandaki işi yetkinlikle yapabilmenin de göstergesi sayılmaktadır. Oysa diplomanın belgelediği eğitim her koşulda çok önemli ve gerekli ise de bir iş gerektiği gibi yapabilmenin ölçütü olarak alınamaz. Bunun, öğretici, geliştirici, olgunlaştırıcı ve nitelikli bir uygulama deneyimi ile tamamlanması, bir başka deyişle, mühendisin düzeyli bir uygulamanın içinde pişmesi gerekmektedir.

İnşaat mühendisliği çok geniş bir mühendislik dalı olma niteliğinin yanı sıra uygulaması ile de tecrübenin büyük öneme sahip olduğu bir meslek alanıdır. Dört yıllık bir mühendislik lisans eğitimini tamamlamak, mühendislik yetki ve sorumluluklarını kullanmak için yeterli değildir. Bu sebeple, inşaat mühendisliğinin ilgi alanına giren konularda halkın güvenli yaşam hakkının korunması ve yatırımların ekonomik sınırlar içerisinde kalması amacıyla "Yetkin Mühendislik" sisteminin hayata geçebilmesi için yasal düzenlemelerin yapılması gerekmektedir. Dolayısıyla 1938 yılından bugüne değiştirilmemiş olan 3458 sayılı Mühendislik ve Mimarlık Kanunu değiştirilmeli Meslek Odalarının kendi meslektaşlarını yetkinliklerine göre belgelendirme ve yetkilendirme hakkı getirilmelidir. Çünkü tüm dünyada olduğu gibi meslek içi eğitim, mesleki bilgiyi-deneyimi ölçme ve değerlendirme, mesleki faaliyetlerin ve meslek etiğinin takibi gibi süreçler ancak Meslek Kuruluşları aracılığı ile yapılabilir ve sürekliliği sağlanabilir.

Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı, gerek kamu kurumlarının, gerekse kamusal alanların ihtiyaç duyduğu nitelikli mühendislik hizmetlerini tanımlarken Meslek Odalarının belgelendirme sistemlerini baz almalıdır. İmar Kanunu, Yapı Denetim Kanunu, Afetlerle ilgili Kanunlar, İhale Kanunu gibi yapılaşmayı belirleyen pek çok kanun ve bağlı yönetmelik, şartname ve tebliğlerinde tarif edilmeye çalışılan mühendislik hizmetleri Meslek Odalarının vereceği belgeler ile tanımlanmalıdır.

Sonuç

1. Özellikle son 20 yıl içerisinde başta depremler olmak üzere tüm afetlere yönelik politikaların ve atılması gereken adımların tüm boyutlarıyla neler olması gerektiği konularında, başta kamu kurumları ve karar organları olmak üzere hemen her kurum tarafından rapor-

lar, planlar hazırlanmış ve kararlar üretilmiştir. Ancak son depremler sonuçları itibarıyla göstermektedir ki, alınan kararlar ve yapılan çalışmalar büyük oranda palyatif kalmış durumdadır. Dolayısıyla öncelikle sağlam, kararlı ve istikrarlı bir siyasi irade ile kamunun ihtiyaç ve menfaatlerini gözeten, meselelere bütüncül ve bilimsel bakabilen politik bir anlayışa ihtiyaç vardır.

2. Afetlere hazırlık çalışmaları kaynak ve zaman gerektiren uzun soluklu çalışmalardır. Yani siyasi kadroların ihtiyaç duyduğu ve kendi dönemlerinde yapıp bitirebilecekleri gösterişli yapılar/faaliyetler olma özelliğine sahip değildir. Dolayısıyla gerek merkezi, gerekse yerel yöneticilerin esnetip gevşetmeyeceği yasal düzenlemeler yapılmalı, kaynakların doğru ve yerinde kullanımı için önlemler alınmalı, aksine davranışların hukuki ve cezai yaptırımları olmalıdır.
3. Rant odaklı imar düzeni ile yapılaşmada kuralsızlığın ve cezasızlığın hakim olması kaçak yapılaşmanın önünü açmakta bunun sonucunda da imar afları zorunlu hale gelmektedir. Unutulmamalıdır ki, yozlaşma kültürü büyükten başlayıp küçüğe doğru yayılmaktadır. Sermaye gruplarının, "güçlü" kesimlerin inşaatlarına göz yumup tam tersine özel düzenlemelerle hukukileştirmeye çalışılmak toplumun geneline emsal teşkil etmektedir. İmar kural kuraldır. Merkezi ya da yerel siyasi/iktisadi aktörlerin çıkarlarına göre delinmemelidir.
4. İmar planları doğayı ve toplumsal yaşamı etkileyen, şekillendiren bütüncül planlardır. Afet risk haritaları, mikro bölgeleme çalışmaları, büyüme projeksiyonları, ulaşım ve alt yapı planları gibi alt çalışmalar, bilimsel ve teknik içerikli, çok yönlü, çok bileşenli çalışmalardır. Bu kriterlere göre hazırlanmayan veya özel uygulamalarla sürekli delinen/değiştirilen planlar, sağlıklı yapılaşmanın önceli olan sağlıklı kentleşmeyi olumsuz etkilemektedir. İmar planlarının sağlıklı bir şekilde oluşturulması ve sürdürülmesi nitelikli katılımcılıkla mümkündür.
 - İster yeni alanlar üzerinde yapılan çalışmalar, ister mevcut planlar üzerindeki tadilatlar olsun her türlü imar çalışması şeffaf, katılımcı ve tekniğine uygun olmak zorundadır.
 - Tarımsal ve riskli alanların yapılaşmaya açılması sınırlandırılmalı, sorunlu, zayıf zeminlerde yüksek katlı konut ve benzeri yapılar için yapı izni verilmemelidir. İstisnai durumlarda kural ve kriterler titizlikle belirlenmeli ve denetlenmelidir.
 - Özellikle çok katlı konut yapılarında yapısal düzensizlik yaratan uygulamalara son verilmelidir.
5. Sağlıklı yapılaşma, nitelikli bilimsel/teknik kurallar, nitelikli eğitim, nitelikli mesleki hizmetler, nitelikli müteahhitlik ve nitelikli kamusal denetim ile mümkündür.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Kamuda Çalışan Meslektaşlarımızın Taleplerinde Israrcıyız!

İMO Yönetim Kurulunun, 7. Dönem Kamu Toplu Sözleşmesi görüşmeleri hakkında 23 Ağustos 2023 tarihli açıklaması.

Kamuda çalışan mühendis, mimar ve şehir plancılarını yakından ilgilendiren 7. Dönem Kamu Toplu Sözleşmesi görüşmelerinde müzakere süreci sona ermiş, memur ve memur emeklilerinin genelini ilgilendiren zam oranında anlaşma sağlanamazken 11 hizmet kolunda Kamu İşveren Heyeti ile yetkili sendikalar arasında uzlaşma sağlandığı ifade edilmiştir.

Yetkili konfederasyon başkanının 23 Ağustos günü saat 4.00'te yaptığı kısa açıklamada; şefle-

rin, müdürlerin, şube müdürlerinin, müdür yardımcılarının, mühendislerin, mimarların, veteriner hekimlerin, tabip dışı sağlık personelinin, tekniker ve teknisyen gibi birçok unvandaki birçok çalışanın da toplu sözleşme hükmünde gözetildiği başlıklar olduğu ifade edilmiş ancak bu başlıkların neler olduğuna, neleri içerdiğine ilişkin hiçbir bilgi paylaşılmamıştır.

Öncelikle 4688 sayılı Kamu Görevlileri Sendikaları ve Toplu Sözleşme Kanunu çerçevesinde gerçekleştirilen görüşmeler temelden sorunludur. Çalışanların grev hakkından yoksun olduğu, kamu emekçilerinin genel mali ve sosyal haklarını ilgilendiren sürece tüm konfederasyonların katılması gerekirken sadece iktidarın yetkili hale getirdiği konfederasyonla kapalı kapılar ardında görüşmeler yapılarak gerçekleştirilen toplu sözleşme süreci çözüm üretmekten uzak bir zeminde durmaktadır.

Halkın can ve mal güvenliğinin sağlanması açısından hayati önemde olan mühendislik, mimarlık ve şehir plancılığı disiplinlerinde kamuda çalışan meslektaşlarımızın üstlendikleri bu önemli görevi hakkıyla yerine getirebilmesi için yaşam koşullarının düzeltilmesi kaçınılmazdır. Nitekim yıllar içinde kamuda çalışan meslektaşlarımızın koşulları diğer meslek gruplarının elde ettiği hakların yanında oldukça geride kalmıştır. Gelinen aşamada ülkemizin son yıllarda yaşadığı ekonomik sorunların bedeli meslektaşlarımıza ödetilmektedir.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak, daha önce yürüttüğümüz kampanyalar ve çalışmalarda vurguladığımız taleplerimizi bir kez daha hatırlatıyoruz:

- Kamu görevlisi mühendislerin zaman içinde aşınan ücret ve özlük haklarına yönelik iyileştirmeler yapılmalıdır.
- Kamu görevlisi mühendislerin çalışma dönemlerinde ücretlerini oluşturan kalemlerden biri olan ek ödeme oranları %180 ile %200 seviyesine yükseltilmeli ve emekliliğe yansıtılmalıdır.
- Kamuda çalışan mühendislerin ücretlerinde meydana gelen gelir vergisi dilimine bağlı mağduriyet giderilmelidir.
- Kamuda çalışan meslektaşlarımızın ek gösterge oranları yeniden düzenlenmelidir. Çarpan grubu değişen diğer meslek grupları gibi meslektaşlarımızın da emeklilikte hak ettiklerini alabilmeleri için çarpan grubunu bir üste çıkaracak yeni ek gösterge rakamları, 1. derecenin 4. kademesindeki mühendisler için 6400 olarak belirlenmelidir.
- Teknik Hizmetler Sınıfı kapsamında Özel Hizmet Tazminatları belirlenen tavan oranı %160'tan %215-%260'a yükseltilmeli ve bu oran emekli aylık ücretlerine yansıtılmalıdır.
- Kamu görevlisi mühendislere sorumluluklarının karşılığı olan teknik risk ve sorumluluk ödemesi yapılmalıdır.
- Kamuda taşeronlaşmaya derhal son verilmeli; kamu kurum ve kuruluşları, ihtiyaç duydukları mühendislik hizmetlerini adil ve şeffaf atamalar ile oluşturacakları öz kaynaklarından temin etmelidir.
- Kamuda çalışan meslektaşlarımızın üzerindeki siyasi baskı ve sürgün tehdidi son bulmalı, güvencesiz kamu istihdamı modelleri ortadan kaldırılmalıdır.
- Kamu kurumlarına yapılacak atamalarda, adı "torpil" ile özdeşleşen "mülakat" uygulamasından vazgeçilmeli, atamalar yalnızca KPSS puanı ile adil şekilde gerçekleştirilmelidir.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

İnsan Hayatı Bu Kadar Ucuz mu?

İMO Yönetim Kurulunun 5 Eylül 2023 tarihli açıklaması.

Meslektaşımız Cihan Can'ın, 27 Aralık 2019 tarihinde, Diyarbakır'da zırhlı aracın çarpması sonucu hayatını kaybetmesi nedeniyle Diyarbakır 11. Asliye Ceza Mahkemesinde görülen davada, meslektaşımızın ölümünde yüzde yüz tam kusurluğu olduğu ATK Genel Kurulu raporuyla tespit edilen zırhlı araç şoförüne alt sınırdan hapis cezası verilmiş, bu ceza 21.200 TL adli para cezasına çevrilmiştir.

Ülkemizde insan yaşamına verilen değeri gözler önüne seren bu karar adalete olan güveni bir kez daha sarsmıştır.

Meslektaşımızın yakınlarına bir kez daha başsağlığı diliyor ve sürecin sonuna kadar takipçisi olacağımızın altını çiziyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

1923'ün Işığını 12 Eylül ile Başlayan Karanlığa Teslim Etmeyeceğiz!

İMO Yönetim Kurulunun, 12 Eylül Darbesinin 43. yıl dönümü nedeniyle 12 Eylül 2023 tarihli açıklaması.

Bugün 1980 darbesinin 43. yıl dönümü. Ülkemizin en karanlık en acı günlerinin başında gelen 80 darbesinin sonuçlarını maalesef bugünlerde daha iyi anlıyor ve yaşıyoruz.

1923 yılında Cumhuriyetin kurulmasıyla kazanılan yurttaşlık kavramı, ülkenin bağımsızlığı, laiklik, toplumun ve bireyin siyasete dahil olması gibi demokrasinin temeli olan bir çok ilerici unsurun tasfiye edilmeye başlandığı karanlık bir yıl dönümü.

Darbe ile başlayan neoliberal düzen, kamu varlıklarının özelleştirilmesi ile ülkenin ekonomik bağımsızlığını tamamen yok etmiştir.

Ülke sorunlarına çözüm üretip geleceğine sahip çıkan toplumsal muhalefet şiddet ve işkence ile yok edilmiş, toplum gerici cemaat ve tarikatlara, ırkçı anlayışlara bizzat devlet eliyle teslim edilmiştir.

Cumhuriyetin en önemli kazanımlarının başında gelen toplumun tebaa anlayışından çıkıp yurttaş kavramına geçişi darbe ile birlikte ne yazık ki tersine işletilmiş ve otoriter iktidarların önü açılmıştır.

Yine cumhuriyetle birlikte ülkenin temel prensibi olan "Yurtta barış dünyada barış" ilkesi terk edilip hem ülkemizde hem dünyada sonucu ve amacı belli olmayan savaş çığirtkanlığı esas alınmıştır.

En özet hali ile ülke emperyalizme ve sömürgecilere teslim edilip bağımsızlığımız neredeyse tamamen ortadan kaldırılmıştır.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak, ülkemizin siyasi ve ekonomik bağımsızlığını insan haklarını, barışı, laikliği, bilimi, demokrasiyi ve özgürlüklerimizi savunmaya devam edeceğiz. 1980 darbesinin yarattığı bu karanlık düzenden aydınlık yarınlara çıkmanın mücadelesini vermekten her zaman onur duyacağız.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

10 Ekim Katliamında Hayatını Kaybedenleri Saygı ve Özlemle Anıyoruz

İMO Yönetim Kurulunun, 10 Ekim Katliamının yıl dönümü nedeniyle 10 Ekim 2023 tarihli açıklaması.

Bundan tam 8 yıl önce, barışın sesi olmak, ülkemizde ve bölgemizde barışı savunmak için Türkiye'nin dört bir yanından yola çıkıp Ankara'ya gelen on binlerin arasında insanlık düşmanlarının patlattığı bombalarla Cumhuriyet tarihinin en büyük katliamlarından biri gerçekleşti.

Aradan geçen 8 yılda ne halkın vicdanını dindiren bir adil yargılanma süreci işletildi ne de katliamın sorumlularından hesap sorulabildi. 10 Ekim'in acısı kalplerimizde dün gibi tazeliğini koruyor. 10 Ekim katliamında hayatını kaybedenleri saygı ve özlemle anıyor, barışı, özgürlükleri ve adaleti savunmaktan vazgeçmiyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

İsrail Devleti'nin Katliamlarına Karşı Filistin Halkının Yanındayız!

İMO Yönetim Kurulunun, İsrail tarafından Filistin'de bir hastaneye yönelik gerçekleştirilen saldırı hakkında 18 Ekim 2023 tarihli açıklaması.

Günlerdir tüm dünyanın gözü önünde katliam yaşanan Gazze'de, dün akşam saatlerinde İsrail Devleti tarafından bir savaş suçu daha işlenmiş, şehirdeki hastanenin bombalanmasıyla, ilk belirlemelere göre 500'den fazla insan hayatını kaybetmiştir.

1948'den bu yana uluslararası anlaşmaların ve BM kararlarının hiçe sayıldığı Filistin topraklarında işgal, katliam ve abluka altında yaşayan Filistin halkı her gün yeni acılar ve insani trajedilerle karşı karşıya kalıyor. Yıllardır Filistinlilerin zorbalıkla, katliamlarla boşaltıldıkları bölgeler işgal ediliyor, yağmalanıyor, tel örgülerle kuşatılan şehirlerde elektrik, su gibi en temel ihtiyaçlar engelleniyor, hava saldırılarıyla sivillerin üzerine bombalar yağdırılıyor.

Batının koruyuculuğu altında İsrail Devleti'nin yıllardır süren barbarlığı karşısında meşru direnme hakkını kullanan Filistin halkının mücadelesi ise, uluslararası medya gücünün manipülasyonlarıyla çarpıtılarak yeni katliamların meşruiyeti sağlanmaya çalışılıyor.

Bu eşitsiz ve kirli savaş karşısında uluslararası güçler açıkça Filistin halkının karşısında dururken, her türlü savaş suçu işleyen İsrail Devleti'nin saldırganlıklarına, Gazze'de gerçekleştirilen toplu katliama gözlerini yumuyor. Bölge ülkeleriye göstermelik kınamalar yayımlarken savaş ve katliamlar karşısında ciddi bir yaptırım uygulamak bir yana İsrail Devleti'yle ilişkileri normalleştirme adına işgalci güçle iş birliğine gidiyor.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak, Ortadoğu'da bitmeyen savaşların ve çatışmaların emperyalist güçlerin çıkarları doğrultusunda palazlandırıldığıнын altını çiziyor, emperyalist savaşlara ve işgallere karşı yurtta barış, dünyada barış ilkesinin kılavuzluğunda Filistin sorununun çözüme kavuşturulması gerektiğine inanıyoruz. Bir kez daha masum Filistin halkına desteklerimizi yineliyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

Van ve İzmir Depremlerinin Yıl Dönümünde; Her Yeni Afette Aynı Acıları Yaşamak Kaderimiz Değil

İMO Yönetim Kurulunun Van Depremlerinin 12, İzmir Depreminin 3. yıl dönümü nedeniyle 23 Ekim 2023 tarihli açıklaması.

Ülkemizin topraklarında 1900'lü yılların başından günümüze kadar otuza yakın büyük ölçekli deprem meydana gelmiş ve resmi kayıtlara göre 100 binden fazla insan hayatını kaybetmiş, binlerce insanımız yaralanmış, binlerce yapı yerle bir olmuş veya önemli ölçüde hasar görmüştür.

Son yüz yılda, yaşanan onca acı deneyime, bilimsel ve teknik anlamda ilerlemeye ve yetişmiş mühendis kaynağının gelişmesine rağmen her büyük ölçekli yeni depremde yıkım ve can kayıplarıyla karşılaşılıyor olmamız izah edilebilir bir durum değildir. Sadece son 24 yılda yaşadığımız depremler göz önünde bulundurulduğunda, siyasi iktidarlar değişse de yıllardır deprem gerçeğinin görmezden geldiği, inşaat sektöründeki rant ekonomisine ve popülizme dayalı politikalarla yurttaşlarımızın adeta ölüme terk edildiği anlaşılmaktadır.

Türkiye'de deprem konusunda milat olarak kabul edilen Büyük Marmara Depreminden sadece 12 yıl sonra Van'da, önce 23 Ekim 2011'de 7.2 büyüklüğünde, 17 gün sonra ise 5.6 büyüklüğünde gerçekleşen iki depremde toplam 636 yurttaşımız hayatını kaybetti. Van Depremlerinden 9 yıl sonra 30 Ekim 2020'de bu kez İzmir'de 6.9 büyüklüğünde meydana gelen depremde 119 kişi hayatını kaybetti. Bilindiği gibi 3 yıldan daha kısa bir süre sonra da 6 Şubat 2023 tarihinde tarihimizin en büyük deprem felaketlerinden birini yaşadık.

Türkiye'de kentsel dönüşüm konusunda dönüm noktası Van Depremleri olarak kabul edilmiştir. Depremlerden bir yıl sonra herhangi bir veri veya envanter çalışmasına dayanmaksızın kentsel dönüşüm çalışmaları başlatılmış, yapı stokunun risk analizi, depreme dayanıklılığı konusunda tasnifleme ve önceliklendirme yapılmadan, ticari bir faaliyet olarak kentsel dönüşüm politikaları hayata geçirilmiştir. 6 Şubat depremlerinin sonuçlarına dönüp bakıldığında kentsel dönüşüm uygulamalarının amacının deprem güvenliğinden çok uzak olduğu, daha çok rant transferi uygulamasına dönüştüğü bir kez daha anlaşılmıştır.

İzmir Depremi ise mühendislik hizmeti almamış kaçak yapılara getirilen imar aflarının yıkıcı sonuçlarının görülmesi açısından ibretliktir. İzmir Depreminde; acil yıkılacak yapılardan 4'ünün, yıkık olanlardan 2'sinin, ağır hasarlı olanlardan 36'sının İmar Barışından yararlanarak yapı kayıt belgesi aldığı Meclis tutanaklarında yer almıştır.

Bütün büyük depremlerin ardından afetlere hazırlık, yapı güvenliği, afet sonrası bir an önce yaraların sarılarak bölgede günlük yaşamın normale dönmesi için yapılması gerekenler enine boyuna tartışılmakta, siyasetçiler tarafından sayısız vaatler sıralanmakta, ancak depremin üzerinden sadece birkaç ay geçmesiyle beraber konu hem siyasi erkin hem de kamuoyunun gündeminden çıkmaktadır. Nitekim 6 Şubat Depremlerinin üzerinden 8 ay geçmesine rağmen deprem bölgesinde yaşam hala normale dönememiş; barınma, beslenme, sağlık, hijyen, içme suyu, eğitim gibi en temel insani ihtiyaçlara yönelik problemler devam etmektedir. Yıkılmayı bekleyen ağır hasarlı yapılar insan hayatını tehlikeye sokmaya devam ederken, kontrolsüz bir şekilde yürütülen enkaz kaldırma işlemleri çevreye ve insan sağlığına zararlar vermekte, enkaz toplama alanları ise içme suyu kaynaklarını kirletmesi bakımından ciddi riskler oluşturmaktadır.

Yıkımın faturasını çıkarmaya gelince; geçmişte yaşanan bunca acı tecrübeye rağmen tedbir almak yerine daha yüksek kar ve daha fazla rant getirisi uğruna yarattıkları güvensiz yapılarda ve çarpık şehirlerde insanları yaşamaya mahkum edenler yıkılan ve hasar gören on binlerce yapının sorumluluğunu hem cezai hem de hukuki yönden meslektaşlarımızın omuzlarına yüklemeye çalışmaktadır. Sistemin zafiyetleri, denetimsizlik ve kontrolsüzlük nedeniyle kağıt üstünde kalmaya mahkum edilen mühendislik hizmetleri, siyasi ve idari kararlar yok sayılıp, sadece teknik elemanların kovuşturulmaya tabi tutulması, adaleti sağlamak bir yana yeni adaletsizliklere yol açmaktadır.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak on yıllardır mühendislik hizmetlerinin daha iyi verilebilmesinin nasıl mümkün olacağı, güvenli yapılaşmanın nasıl sağlanacağı, riskli yapıların nasıl dönüştürüleceği, sağlıklı kentlerin nasıl oluşturulacağı konularında yaptığımız sayısız çalışma görmezden gelinmiştir. Bir doğa olayı olan depremin önüne geçebilmek mümkün olmasa da doğal afete dönüşmesinin önüne geçmek, yer hareketlerine ve zemine uygun yapı üretebilmek, depremi tehlike olmaktan çıkartmakla mümkündür. Ancak siyasi erkin kılavuzu toplum yararına tekniğin imkanlarının kullanılması değil de ranta dayalı çıkar gruplarının öncelikleri olunca sorunlarımız çözümsüz kalmakta, her yeni afette aynı sonuçlarla karşılaşmaktayız.

Van ve İzmir Depremlerinin yıl dönümünde hayatını kaybeden yurttaşlarımızı ve acısı ülkemiz için taze olan 6 Şubat Depremlerinde yitirdiklerimizi saygıyla anıyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Cumhuriyetimiz 100 Yaşında!

İMO Yönetim Kurulunun, Cumhuriyetin 100. Yılı nedeniyle 26 Ekim 2023 tarihli açıklaması.

Bundan tam 100 yıl önce, Gazi Mustafa Kemal Atatürk önderliğinde, işgalden kurtarılacak bağımsızlığını elde eden bir ülkede, egemenliğin kayıtsız şartsız halkın olduğu bir yönetim anlayışıyla, demokratik ve laik bir hukuk devletinin kuruluşu gerçekleşti.

Uzun yıllar savaşlar ve işgaller altında yıkıma uğrayan, kapitalist batı devletleri tarafından sömürgeleştirilerek yer altı ve yer üstü kaynakları talan edilen, halkı yoksulluk ve imkansızlıklar içinde bırakılmış bir ülke; dayanışmanın, kardeşliğin ve fedakarlığın gücüyle ayağa kalkarak kurtuluş mücadelesini zaferle taçlandırdı ve böylece çağdaş cumhuriyete giden yolu da açmış oldu.

Cumhuriyet fikri yoksulluktan refaha, geri kalmışlıktan medeniyete, karanlıktan aydınlığa uzanan zorluklar ve engellerle dolu bir yolculuğun esin kaynağı oldu, yüz yıllardır tebaa olarak görülen bir halkı yurttaş olma temelinde birleştirdi. O yurttaşlık bilincidir ki demokrasi, laiklik, hak ve özgürlükler temelinde yükselen medeniyetin, sökülüp atılması imkansız bir şekilde bu topraklarda kök salmasını sağlayan güç oldu.

Tam da bu nedenle, 100. yılında Cumhuriyeti anlamak ve Cumhuriyet Bayramı'nı coşkuyla kutlamak özel bir anlam ifade etmektedir. Gerçekten de günümüzde yüzleşmek zorunda kaldığımız birçok sorunun çözümünü 100 yıl öncesinin bu büyük atılımında görmek gerekir.

Bir tek adam sistemi olarak saltanatı tarihe gömen ve egemenliği halka teslim eden Cumhuriyet, yıkıntılar altında kalmış bir ülkeyi baştan yaratarak çağdaş medeniyetler seviyesinin üzerine çıkarmayı kendine hedef koymuştur.

Başta halk iradesinin temsil edildiği parlamento olmak üzere Anayasa ve yasalarla ilkeleri belirlenmiş kurumların yönetimidir Cumhuriyet. Bağımsız, laik, özerk kurum ve kuruluşların açık ve şeffaf bir şekilde görevlerini yapmalarına imkân tanır. Demokrasinin sadece belirli periyotlarla sandıkta oy kullanmaktan ibaret olmadığı, yurttaşların mesleki, siyasi, kültürel vb. ortak paydalarla bir araya gelerek hak ve özgürlüklerini geliştirdikleri çoğulcu bir demokratik toplumun temelidir.

Hukukun evrensel ilkelerine bağlı, temel hak ve özgürlükleri koruma altına alan anayasal bir düzendir Cumhuriyet. Öyle ki köleliğin, kadınlara oy hakkının tartışıldığı bir dünyada çağını aşmış bir idealdir.

Kuşkusuz, medeniyetin temel direklerinden biri de bilimdir. Aklın ve bilimin yolunda ilerleyen halklar, tarihlerindeki karanlık dönemleri geride bırakarak çağın ileri toplumları haline gelmiştir. Eleştirel düşünceye dayalı, her türlü hurafeden yakasını sıyrarak, en temelde bilimi kılavuz

edinen Cumhuriyetin vazgeçilmez ilkelerinden birinin laiklik olması boşuna değildir. Çünkü laiklik anlayışı, afetlerle mücadeleden tutun da ekonomik, politik, kültürel sorunlara kadar, önüne çıkan engelleri ilahi bir gücün çözmesini bekleyen kaderci bir toplumun yerine, sorunlarını bilimin ışığıyla çözüme kavuşturan gelişmiş bir topluma erişmenin kaynağıdır.

Hiç şüphe yok ki Cumhuriyetin kazanımları ve o kazanımların değeri üzerine daha çok söz söylemek mümkündür. Kimsesizlerin kimsesi Cumhuriyet, yarattığı fırsat eşitliğiyle bugüne kadar kaderine terk edilmiş milyonların hayatını değiştirmiştir. Ancak toplumların geliştirdiği tüm kurumsal yapılar gibi Cumhuriyet de kendinden menkul, kendi kendine varlığını sürdüren statik bir yapı değil, değişen, dönüşen bir organizmadır. Onu var eden de geliştiren de ve ne yazık ki çürüten de insan faktörüdür.

Biz inşaat mühendisleri olarak, Cumhuriyetin yetiştirdiği, eli kalem tutan, toplumun aydın kesimi sıfatıyla, ülkemizin sahip olduğu bu hazinenin kıymetini çok iyi bildiğimiz gibi onun karşısında duran karanlığın da farkındayız. Aslında Cumhuriyetin karşısında olan her türlü fikrin, eylemin ve tutumun, ülkemizin bugüne kadar biriktirdiği tüm değerleri hedef aldığı kadar aydınlık geleceğimize de yönelen bir karşı duruş olduğunun bilincindeyiz.

Demokrasiye, laikliğe, temel hak ve özgürlüklere yönelen her türden müdahalenin özünde Cumhuriyete yönelik bir saldırı olduğunu, bu yüzden de Cumhuriyetin kazanımlarına sıkı sıkıya bağlı kalmanın önemli olduğunu biliyoruz.

Tam da bu sebeple; Anayasa değişikliği ile cumhuriyetin temel dinamikleri olan güçler ayrılığı ilkesinin ilga edilmesine, parlamenter sistemin zayıflatılıp yetkilerin tek bir elde toplanarak ülkenin kaderini belirleyen tüm karar alma süreçlerinin, Cumhuriyetin biriktirdiği deneyimleri taşıyan kurumlardan alınıp bir merkeze teslim edilmesine; ekonomi politikalarının toplumun ihtiyaçlarını esas alan kamucu anlayış yerine rant odaklı ve bir avuç çıkar çevresinin menfaatleri doğrultusunda belirlenmesine, özelleştirme politikalarıyla kamu kaynaklarının tüketilmesi ve kamu hizmetlerinin taşeronlaştırılarak niteliksizleştirilmesine karşı durmak bir yurttaşlık görevidir.

Cumhuriyetin 100. yılında grevlerin yasaklanması, toplantı ve gösteri yürüyüşü hakkının fiilen ortadan kaldırılması, farklı düşünen herkesin terörle ilişkilendirilerek tutuklanması, demokratik kitle örgütleri, sendikalar ve meslek örgütlerinin vesayet altına alınması ya da kuruluş amaçlarına uygun çalışmalarının engellenmesi kabul edilemez.

Cumhuriyetin 100. yılında altını çizerek vurgulamak isteriz ki; bizler demokrasiye, laikliğe, hak ve özgürlüklere sahip çıkmaya devam edecek; kentlerimizi, doğamızı, suyumuzu ve orman arazilerimizi yurttaşlarımızın menfaatleri doğrultusunda ranta ve talana karşı savunmakta ısrar edeceğiz.

Eşit, adil, özgür ve müreffeh bir gelecek umudumuzla; tüm yurttaşlarımızın ve meslektaşlarımızın Cumhuriyet Bayramı kutlu olsun!

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

Kentsel Dönüşüm Uygulamaları Mülkiyet Hakkını Gasp Etmenin Gerekçesi Yapılamaz

İMO Yönetim Kurulunun, Kentsel Dönüşüm Yasası hakkında 11 Kasım 2023 tarihli açıklaması.

Kentsel dönüşümüne yönelik düzenlemeler içeren 7471 Afet Riski Altındaki Alanların Dönüştürülmesi Hakkında Kanun ile Bazı Kanunlarda ve 375 Sayılı Kanun Hükmünde Kararnamede Değişiklik Yapılmasına Dair Kanun, TBMM Genel Kurulunda kabul edilerek yasa- laştı.

21 maddelik Kanun'un afet riski altında bulunan bölgelerde kentsel dönüşüm çalışmalarını hızlandırmak amacıyla hazırlandığı ifade edilmektedir. Bununla birlikte Kanun'un 6. Maddesi ile yeniden tanımlanan "rezerv yapı alanı" mülk hakkının gasp edileceği yolunda, kamuoyunda endişelere yol açmıştır.

Öncelikle ifade etmek gerekir ki rezerv yapı alanı, yeni yerleşim alanı olarak kullanılmak üzere belirlenen alanlar olarak tanımlanmaktadır. Yürürlükteki yasada "yeni yerleşim alanı" ibaresi, yani üzerinde yerleşim yeri bulunmaması koşulu varken yeni düzenlemeyle birlikte bu ibare metinden çıkarılarak bu zorunluluk kaldırılmıştır. Bazı yasal süreçlerde tanımın halihazırda yerleşim alanı olan yerleri içermediği gerekçesiyle, yerleşim yerlerinde yer alan parsellerin de rezerv yapı alanı olarak belirlenebilmesi sağlanmıştır.

Bu yönüyle deprem riskli binalarda oturanların emniyetli konutlara taşınacağı üzerinden meşruiyet sağlansa da bu düzenleme özellikle kent merkezlerinde bulunan değerli arsa ve arazilerin rezerv yapı alanı olarak ilan edilmesi sonucu alt, alt-orta gelir gruplarının, kent yoksullarının yerlerinden edilmelerine yol açacağından ve onlar için inşa edildiği öne sürülen projelerin üst gelir grupları ve zengin yabancılarca doldurulacağından deprem karşısında sınıfsal bir ayrımcılık oluşacağı endişesini taşımaktayız.

Anayasa ile teminat altına alınan mülkiyet hakkının gaspı karşısında hak aramanın yolları daraltılmış ve kısıtlanmıştır. Ayrıca yerel yönetimlerin yetkileri tamamen ortadan kaldırılırken Kentsel Dönüşüm Başkanlığına sınırsız özel yetkiler verilmektedir. Uygulama esnasında "Rezerv Yapı Alanı" tespiti yapılırken bu tespit yetkisi sınırlı olarak kullanılmalıdır. Zira söz konusu tespit riskli yapı ve alanların yerinde dönüşümü söz konusu olmadığında gündeme gelmelidir.

Bu yasa ile Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığına sonsuz idari işlem yetkisi verilmiş, Yasa'da öngörülen amaçlar çerçevesinde kullanılmak üzere, riskli alanlar ile bu alanlar dışındaki riskli yapılarda ikamet edenlerin nakledileceği rezerv konut ve işyerleri, riskli alanlarda ve bu alanlar dışındaki riskli yapılarda ikamet etmeyen kişilere satışı yapılabilecek her türlü yapı ile gelir ve hasılat getirecek her türlü uygulama yapılabileceği ve bu alanların yeni yerleşim alanı olarak kullanılabilmesi düzenlenmiştir.

Ülkemizde kentsel dönüşüm uygulamalarının geçmişini hatırlatmanın önemli olduğunu ifade etmek gerekir. Kentsel dönüşüm konusu, 2011 Van Depremlerinin ardından "Afet Riskli Altındaki Alanların Dönüştürülmesi" hakkındaki kanun ile tartışma konusu olmaya başlamıştır. Nitekim Van Depremlerinin yarattığı duyarlılık manipüle edilerek gündeme getirilen ve 2012 Mayıs ayında Meclis Genel Kurulundan geçen "Kentsel Dönüşüm Uygulamaları" herhangi bir veri veya envanter çalışmasına dayanmaksızın 5 Ekim 2012'de 33 ilde aynı anda 150 kamu binasının yıkımları ile başlatılmıştır. Yıkımların neye göre belirlendiği konusunda bilinen tek şey, dönemin Çevre ve Şehircilik Bakanlığının Haziran ayında riskli alan ve riskli yapıların tespit çalışmalarının başlatılması için 81 il Valiliği ve Belediyeye bir genelge göndererek talimat vermiş olmasıdır. Valilik ya da belediyelerin nasıl bir çalışma yaptığı, yıkımların hangi plan, veri ve önceliğe dayanılarak gerçekleştirildiği belirsiz kalmıştır. Aynı Yasa, yapı denetimden muaf tutulan TOKİ'ye rezerv alanlarının belirlenmesi gibi önemli bir yetki daha vermiş, süreç tüm kentlerde gerekli zemin etüt çalışmaları tamamlanmaksızın inşaatlara başlayan TOKİ'nin insafına terk edilmiştir.

Aradan geçen 11 yıldan sonra kentsel dönüşüm uygulamalarına bakıldığında, asıl amacın depreme yönelik hazırlık olmadığı, rant değeri yüksek bölgelerde kentsel dönüşümün hız kazandığı açıkça görülmüştür. Rant çevrelerinin gözünü diktiği bölgelerde yaşayan mülk sahiplerinin haklarını hukuk yoluyla koruma çabaları bu süreçte bir engel olarak görülmüştür. Gelgelelim son çıkarılan yasayla birlikte bu engel de ortadan kaldırılarak, gerekirse kolluk marifetiyle yurttaşların mülklerine el konulmasının önü açılmıştır. Artık hak sahiplerinin yarından bir fazlasının onay vermesi durumunda bina, Kentsel Dönüşüm statüsüne alınacak, dönüşüme giren yapılar için borçlanan ya da tapusuna haciz konan vatandaşlar borcunu ödeyemez duruma düştüğünde mülkiyet hakkını tamamen kaybedebilecek, konutta sadece oturma hakkına sahip olacaktır.

TBMM'nin İzmir Depremi sonrası kurduğu Araştırma Komisyonun Temmuz 2021 tarihli raporuna göre Türkiye'de 10 milyon civarında olan yapı stokunun 6-7 milyon civarında olan kısmı riskli yapı statüsündedir. TBMM'nin Kahramanmaraş merkezli depremlere ilişkin çıkarmış olduğu Mayıs 2023 tarihli raporundan anlaşıldığı üzere son 11 yıl içerisinde ülke genelinde 238 bin civarında riskli yapıya "Kentsel Dönüşüm" adı altında müdahale edilerek yenilenmesi sağlanmıştır. Yani 2012 yılından bu yana riskli olduğu düşünülen yapı miktarının sadece %3-4 civarındaki kısmı yenilenebilmiştir. İstanbul'da Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığının tahminlerine göre 600 bin civarında yapının riskli olduğu belirtilmektedir. Buna karşılık 81 bin 228 binanın "Kentsel Dönüşüm" kapsamında yıkılıp yenilediği TBMM'nin Mayıs 2023 tarihli raporunda ifade edilmektedir.

Eğer olası bir depreme karşı yapı güvenliliğinin tesis edilmesi gerçekten amaçlanıyorsa bunun yurttaşların mülkiyet hakları gözetilerek kültürel, sosyolojik ve ekolojik gereklilikler dikkate alınıp, katılımcı ve şeffaf bir süreçle gerçekleştirilmesi gerekir. Kentsel dönüşüm uygulamaları en temelde, rant gruplarının çıkarlarına göre değil, deprem karşısında endişe duyan toplumun ihtiyaçları ve beklentileri doğrultusunda hayata geçirilmelidir. Sadece yeni inşaat yaparak, insanları daha fazla borçlandırarak, kentin dışına göndererek afetle mücadele edilemeyeceği geçmiş deneyimlerle anlaşılmıştır.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Anayasal Düzene Karşı Darbe Girişimine Hayır!

İMO Yönetim Kurulunun, tutuklu Milletvekili Can Atalay hakkında verilen karara ilişkin, 9 Kasım 2023 tarihli açıklaması.

Anayasa'nın 153. Maddesi'nde "Anayasa Mahkemesinin kararları kesindir... Anayasa Mahkemesi kararları Resmî Gazetede hemen yayımlanır ve yasama, yürütme ve yargı organlarını, idare makamlarını, gerçek ve tüzelkişileri bağlar." şeklinde yer alan ifadeye rağmen tutuklu Milletvekili Can Atalay hakkında, Anayasa Mahkemesinin verdiği ihlal kararının Yargıtay 3. Ceza Dairesi tarafından tanınmaması, Anayasal düzene karşı açık bir darbe girişimidir.

En üst yargı organlarının Anayasa'yı inkâr etmesi, tüm demokratik hak ve özgürlüklerin, Anayasal kurum ve kuruluşların, kısacası hukuka dayalı düzenin ortadan kaldırılmasına yönelik bir eylemdir. Tam da bu nedenle, temel hak ve özgürlüklerin, demokrasinin ve adaletin savunulması için bundan 10 yıl önce Cumhuriyet tarihinin en kitlesel ve en masum halk hareketi olan Gezi Direnişi ortaya çıkmıştır.

Söz konusu kararı kabul etmiyor, dün olduğu gibi bugün de darbelere karşı demokrasi ve özgürlüklerden yana yer aldığımızın bilinmesini istiyoruz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu

Kadına Yönelik Şiddet Son Bulana Kadar, Eşit ve Özgür Bir Dünya Mücadelemiz Sürecektir

İMO Kadın İnşaat Mühendisleri Komisyonunun, 25 Kasım Kadına Yönelik Şiddetle Mücadele Günü nedeniyle 24 Kasım 2023 tarihli açıklaması.

Bundan 63 yıl önce, diktatörlüğe karşı direnirken rejim güçleri tarafından katledilen Mirabel kardeşlerin anısına ithafen, 25 Kasım tarihi, dünyanın dört bir yanında kadına yönelik şiddete karşı bir mücadele günü olarak simgeleşmiştir. Mirabel kardeşlerin mücadelesinin ışığında kadınlar tüm dünyada şiddete, cinsiyet ayrımcılığına ve her türlü eşitsizliğe karşı dayanışma ruhuyla direnmeye devam ediyor.

Ülkemizde ve dünyada kadınlar çok yönlü bir şiddet kuşatması altında yaşamaya çalışıyor. Kadına yönelik şiddet en temelde, yalnızca cinsiyeti nedeniyle kadınlara uygulanan şiddeti ifade etmektedir. Ailenin Korunması ve Kadına Karşı Şiddetin Önlenmesine Dair Kanun, kadına yönelik şiddeti, "Kadınlara, yalnızca kadın oldukları için uygulanan veya kadınları etkileyen cinsiyete dayalı bir ayrımcılık ile kadının insan hakları ihlaline yol açan ve bu kanunda şiddet olarak tanımlanan her türlü tutum ve davranış" olarak tanımlamaktadır. Gerçekten de kadına yönelik şiddet salt fiziksel olmadığı gibi, duygusal, cinsel, ekonomik biçimler almaktadır.

Şiddetin en acımasız biçimlerine tanık olduğumuz bir çağda yaşıyoruz. Bugün Filistin'de sığağı sığağına tecrübe ettiğimiz üzere uluslararası savaş kurallarının bile yok sayıldığı çatışmalarda kadınlar ilk hedefler arasında yer alıyor. Bölgesel çatışmalardan kaçan kadınlar göç yollarında ve mülteci konumunda buldukları yerlerde insan onuruna aykırı muamelelerle şiddetin her türüne maruz kalıyor.

Tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de birçok kadın en yakınlarındaki erkekler tarafından şiddet görüyor, katlediliyor, birçok sosyal ve ekonomik haktan mahrum bırakılıyor. Çalışan kadınlar, aynı işi yapıyor olsalar bile erkeklerden daha düşük ücretlerde çalıştırılırken birçok meslek grubunda cinsiyetleri nedeniyle ayrımcılığa uğruyor. Özel olarak meslek alanımızda birçok kadın inşaat mühendisi meslektaşımız, cinsiyet ayrımcılığını, mobbingi ve ücret eşitsizliğini deneyimliyor.

Hiç kuşkusuz ki kadına yönelik şiddetle mücadelede yasal düzenlemeler büyük önem taşımaktadır. Kadınların korunması konusunda sorumluluk sahibi olan devletin bu kapsamda halihazırda eksiklikleri ortadayken bir de İstanbul Sözleşmesi'nden çekilmenin kadınların şiddete karşı korunması mücadelesine büyük zarar verdiği açıktır.

Bununla beraber sorun yalnızca mevzuatla ilgili de değildir. Kadına yönelik şiddetin çözümü sosyal ve siyasal boyutları olan bütüncül bir konudur. Oysa bugün devletin en üst organlarında yer alanlara kadar, kadınların ne giyeceği, nasıl davranacağı, ne kadar çocuk doğuracağı, nasıl anne olacağı hakkında hükümler veriliyor, resmi kamu kurumları tarafından eşitlik ilkesini ve laikliği ayaklar altına alan açıklamalarla toplumda kadına yönelik şiddet besleniyor.

Kadınlar evde, sokakta, işyerinde, çeşitli kamusal alanlarda şiddet görürken, cinsel istismara uğrarken, taciz edilirken kamu gücünü yanlarında göremedikleri, korunamadıkları gibi aksine; dayanışmak için yan yana geldiklerinde, mücadele için sokaklarda, meydanlarda buluştuğlarında bu gücü karşılarında görüyor, bir de polis şiddetine maruz kalıyor.

Biz kadın inşaat mühendisleri olarak, Türkiye'de ve dünyanın her yerinde şiddete, taciz ve cinsel istismara, her türlü eşitsizliğe karşı direnen kadınların yanında olduğumuzun altını çiziyoruz. Meslek alanımızda, ülkemizde ve tüm dünyada, uğradığımız haksızlıklar son bulana kadar Mirabel kardeşlerin kararlılığıyla mücadelemize devam edeceğiz.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Kadın İnşaat Mühendisleri Komisyonu

69 Yıllık Çınar; İMO, Meslektaşlarını ve Toplum Yararını Savunmaya Devam Ediyor

İMO Yönetim Kurulunun, Odamızın kuruluşunun 69. Yılında 18 Aralık 2023 tarihli üyelerimize mesajı.

Türkiye’de inşaat mühendislerinin yegâne merkezi meslek örgütü TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası’nın kuruluş yıl dönümü olan 19 Aralık tarihi, her yıl İnşaat Mühendisleri Günü olarak kutlanıyor. Odamızın kuruluşunun 69. yılı vesilesiyle tüm meslektaşlarımızın İnşaat Mühendisleri Günü kutlu olsun!

Anayasa’dan aldığı yetkiyle, mesleğin gelişimini sağlamak, meslektaşların çıkarını ve toplumun yararını savunmak için 19 Aralık 1954 tarihinde yola çıkan Odamız 69 yıldır ilk günkü heyecan ve coşkuyla mesleki ilkelere, görev ve sorumluluklarına bağlı kalarak emin adımlarla yolunda yürümeye devam ediyor.

Uzun yıllar süren savaşların ve sömürünün yarattığı enkazdan çıkarak demokrasi, eşitlik, özgürlük ve insan hakları temelinde yeniden kuruluş sürecini Cumhuriyetle birlikte başlatan ülkemizde, hiç şüphesiz inşaat mühendislerinin aldığı rol yadsınamaz. İçlerindeki yurtseverlik ruhuyla gecesini gündüzüne katan, proje masalarında dirsek çürütüp şantiyelerin tozu dumanında emek veren, yıllarca sıla hasreti çekerek yurdun dört bir yanında çalışan meslektaşlarımız, yıkıntılar içinde bir ülkede köprüler, yollar, barajlar, demiryolları, okullar, hastaneler ve daha nice yapılara imza atarak ülkenin bir baştan bir başa imarında görev almıştır. Denilebilir ki bağımsızlık mücadelesinden sonra özgürlüğünü kazanan Türkiye’nin kalkınma ve gelişim mücadelesinin neferleri olarak meslektaşlarımız, soluksuz mücadele etmişlerdir.

Bugün Cumhuriyetin yüzüncü yılında geriye dönüp bakıldığında çağdaş medeniyetler seviyesine erişme mücadelesinin kalıcı eserlerinin büyük bir çoğunluğunda, inşaat mühendislerinin emeği vardır.

Açıktır ki bugün ülkemizin ve meslektaşlarımızın karşı karşıya bulunduğu şartlar hiç de kolay değildir. Her geçen gün daha da ağırlaşan ekonomik koşullar altında yoksullukla, işsizlikle, yüksek enflasyon ve alım gücü kaybıyla boğuşan yurttaşlarımız gibi inşaat mühendisleri de bu koşullardan doğrudan etkilenmektedir. Bugün meslektaşlarımız arasında özellikle de genç meslektaşlarımız arasında işsizlik oranı ülke ortalamasının oldukça üzerindedir. Birçok genç meslektaşımız asgari ücretin bile altında ücretlerle çalıştırılmakta, kamu kurumlarında mühendis istihdamı gerilemekte, mühendislik mesleği itibarsızlaştırılmakta, mühendisin imzası sadece bir prosedürün parçası olarak görülmektedir.

Elbette önümüzdeki engeller aşılmaz değildir. Nitekim geçmişte karşı karşıya geldiğimiz nice badireler, darbeler, ekonomik krizler ve daha birçok sorunun, meslektaşlarımızın dirayetleri, örgütlülüğü ve inançlı mücadelesiyle üstesinden gelinmiştir. Söz konusu olan, 69 yıllık mücadele tarihinin mirasıdır. Altını çizerek ifade etmek gerekir ki bu miras, Odamız bünyesinde güçlerini birleştiren, Oda ve Şube kurullarında görev alan, eylem ve etkinliklerinde saf tutan, Oda faaliyetlerine özveriyle katılan on binlerce meslektaşımızınilmek ilmek ördüğü bir eserdir. İçinde bulunduğumuz zor koşulları aşacak irade bu eserde saklıdır.

İnşaat Mühendisleri Günümüzün en anlamlı etkinliklerinden biri de Odamız tarafından meslekte 25, 40, 50 ve 60 yılını dolduran mesleğin ustalarına sunulan plaket ve onur belgeleridir. Bu özel günde verilen plaket ve belgeler, ömrünü inşaat mühendisliği mesleğine adayan, mesleki ilkelerden taviz vermeden kamu yararı için yıllarca çalışan meslektaşlarımıza Odamızın naçizane bir teşekkürü ifade etmektedir.

İnşaat Mühendisleri Odası dün olduğu gibi bugün de eşit, özgür ve demokratik, inşaat mühendisliği mesleğinin hak ettiği değeri gördüğü, aydınlık bir ülke için mücadele etmeye devam ediyor.

19 Aralık İnşaat Mühendisleri Günümüz kutlu olsun!

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

Elazığ-Sivrice Depreminin 4. Yılı: Sorumsuzluğun Bedelini Yurttaşlarımız Canıyla Ödüyor!

İMO Yönetim Kurulunun, Elazığ-Sivrice Depreminin yıl dönümü nedeniyle 24 Ocak 2024 tarihli açıklaması.

Elazığ-Sivrice'de 24 Ocak 2020 tarihinde gerçekleşen 6.8 büyüklüğündeki depremde 41 kişi hayatını kaybetmiş, 1.600'ün üzerinde yurttaşımız ise yaralanmıştır. Deprem nedeniyle yıkılan veya acil yıkılması gereken binalar ile ağır hasar alan binaların sayısının toplamı 16.606 olarak tespit edilmiştir. Görünen o ki, 2020 Elazığ-Sivrice Depremi, ülkemizde orta büyüklükteki bir depremin bile felakete dönüştüğünün örneklerinden sadece biridir.

En başta yapı stokumuzun belirsizliği, imar aflarıyla mühendislik hizmeti almayan yapıların ruhsatlandırılması ile yapı üretimi ve denetimi süreçlerindeki sorunlar bir deprem ülkesi olarak sıklıkla karşılaştığımız bu doğa olayının felakete dönüşmesine zemin hazırlamaktadır. Ancak istatistiki çalışmalara göre elde edilebilen veriler ışığında 10 milyon civarında olan yapı stokunun 6-7 milyon kadarının riskli yapı statüsünde olduğu öngörülmektedir. Ne yazık ki tespiti yapılmamış olan bu yapılar Elazığ'da olduğu gibi meydana gelen yıkımlarla, yurttaşlarımızın canıyla bedelini ödeyerek ortaya çıkmaktadır.

Elazığ Depremi de son yıllarda meydana gelen diğer depremler gibi, tarihimizin en büyük felaketlerinden olan Şubat 2023 depremlerinde yaşanacakların adeta bir habercisi niteliğinde olan, başta siyasi irade olmak üzere merkezi ve yerel yönetimlerin sorumsuzluklarının yol açtığı bir afettir. Depremin 4. yılında yaşamını yitiren yurttaşlarımızı saygıyla anıyor, Şubat 2023 depremlerinden sonra verilen ve kısa sürede unutulmuş sözlerin bir an önce yerine getirilerek gerekli tedbirlerin alınması gerektiğini bir kez daha hatırlatıyoruz.

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası
Yönetim Kurulu**

TMMOB ve Bağlı Odalarla Yapılan Ortak Basın Açıklamaları

Unutulmaz Gezi'yi Selamlıyoruz Hiçbir Hukuk Dışı Karar Gezi Direnişinin Meşruiyetini Gölgeleyemez

Gezi Davası'nda, aralarında TMMOB Yönetim Kurulu Üyesi Mücella Yapıcı, Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesinin eski başkanı Tayfun Kahraman ve Mimarlar Odası Hukuk Müşaviri Can Atalay'ın da bulunduğu arkadaşlarımız hakkında verilen mahkumiyet kararına ilişkin TMMOB'ye bağlı Odalar tarafından, 26 Nisan 2022 tarihinde ortak basın açıklaması yapıldı.

AKP iktidarını geri dönülmezcesine sarsan 2013 Gezi-Haziran direnişi ve sonrasında iktidarın başvurduğu baskı ve zulüm politikalarının yeni bir örneğine dün tanık olduk. Milyonlarca insanın yer aldığı, yakın tarihimizin en güzel günlerinin yaşandığı 2013 Gezi direnişi-Haziran halk hareketiyle ilgili siyasi dava dün tam bir hukuk garabeti ile sonuçlandı.

İktidarın isteği doğrultusunda kurgulanan bu hukuk dışı davanın sonucunda, aralarında TMMOB Yönetim Kurulu Üyesi Mücella Yapıcı, Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi eski başkanı Tayfun Kahraman ve Mimarlar Odası'nın Hukuk Müşaviri Can Atalay'ın da bulunduğu arkadaşlarımız mahkûm edildiler ve tutuklandılar.

Karar, sadece arkadaşlarımıza yönelik değildir. Bu karar, 2013 Mayıs-Haziran aylarında iktidarı sarsıp korkutan milyonlara yöneliktir; milyonlarca insanın demokratik hak kullanımlarını cezalandırmaya, barışçıl ve demokratik istemleri bastırmaya ve kamu idarelerine yakışmayacak bir şekilde öç almaya, cezalandırmaya yöneliktir.

Fakat bilinmelidir ki hiçbir dava ve hiçbir karar, Haziran direnişinin halk, demokratik kamuoyu ve yasalar nezdindeki meşruiyetini gölgeleyemez ve hiçbir güç bizlerin emekten, halkımızdan, ülkemizden, mesleğimiz ve bilimsel teknik doğrulardan yana duruşumuzu engelleyemez.

Gezi'yi savunuyoruz, milyonları savunuyoruz, o milyonların içinde ve her tarafındayız.

Gezi direnişi ve mahkum edilen arkadaşlarımız, halkımızın ve tarihimizin yüz akıdır. Onlar milyonları, demokrasiyi, hukuku, yasal hak kullanımını örnek ve onurlu bir şekilde savundular.

Onlar, kendileri gibi, kamu/toplum yararının ayaklar altına alınmasına karşı, kamusal/toplumsal mekanların rant talanına karşı korunması mücadelesi veren milyonlarca insanın aklında ve kalbinde olacaklar. Asılsız suçlamaları uydurup kurgulayanlar, hukuk dışılığa yargı mekanizmalarının içinden dahil olanlar ise, tarihteki sayısız örnekte görüldüğü üzere, ne şimdi ne de gelecekte hiç iyi bir şekilde anılmayacaklar. İktidarın kabusu olan Gezi direnişi üzerinden toplumsal muhalefeti sindirmeye yönelik olan bu siyasi kararı kınıyoruz.

Arkadaşlarımızla her zaman tam bir dayanışma içinde olacağız. Doğru bildiklerimizi söylemeye, halkımızdan, ülkemizden yana kamu/toplum yararını savunma mücadelemize devam edeceğiz.

Bilgisayar Mühendisleri Odası
Çevre Mühendisleri Odası
Elektrik Mühendisleri Odası

Fizik Mühendisleri Odası
Gemi Makinaları İşletme Müh. Odası
Gemi Mühendisleri Odası

Gıda Mühendisleri Odası

Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası

İç Mimarlar Odası

İnşaat Mühendisleri Odası

Jeofizik Mühendisleri Odası

Jeoloji Mühendisleri Odası

Kimya Mühendisleri Odası

Maden Mühendisleri Odası

Makina Mühendisleri Odası

Metalurji ve Malzeme Mühendisleri Odası

Meteoroloji Mühendisleri Odası

Mimarlar Odası

Peyzaj Mimarları Odası

Şehir Plancıları Odası

Tekstil Mühendisleri Odası

Ziraat Mühendisleri Odası

Mühendis, Mimar ve Şehir Plancılarının Haklarını Savunmaya, İnsanca Yaşanacak Bir Gelir Düzeyi İçin Mücadele Etmeye Devam Edeceğiz!

Ücretli çalışan meslektaşlarımızın haklarını korumak için her yıl belirlediğimiz Mühendis, Mimar ve Şehir Plancısı Asgari Ücreti hakkında verilen yargı kararına ilişkin TMMOB ve Bağlı Odalarımızın Yönetim Kurulu Başkanları tarafından 24 Temmuz 2023 tarihinde ortak bir basın açıklaması yapıldı.

Mühendis, mimar ve şehir plancılarının ortak ihtiyaçlarının karşılanması, mesleki faaliyetlerinin kolaylaştırılması, mesleğimizin toplumun ortak çıkarına uygun olarak gelişimini sağlamak, meslek disiplinini ve ahlakını korumak için gerekli gördüğü bütün teşebbüs ve faaliyetlerde bulunmak birliğimizin kuruluş amacıdır. Bu çerçevede, mesleğimizi ve meslektaşlarımızla ilgili konularda resmi makamlarla iş birliği yaparak gerekli yardım ve tekliflerde bulunulmakta, mesleki konularımızdaki mevzuat ve şartnameler hakkında görüşlerimiz ilgililere ve kamuoyuna bildirilmektedir.

Birliğimiz kurulduğu 1954 yılından bu yana, kuruluş yasamızda yer alan bu amaçlar doğrultusunda, üyelerimize ve topluma karşı sorumluluğunun bilinciyle, Anayasa ve yasalardan aldığı yetkiyle meslektaşlarımızın hak ve çıkarlarını korumak-geliştirmek için her zeminde mücadele etmektedir.

100 yıllık cumhuriyet tarihimiz boyunca yaratılan tüm zenginliklerde, fikri yaratıcılığı ve emeği olan meslektaşlarımızın ortaya koyduğu bu yaratıcı emeğin karşılığını alması, mesleki gelişimini sürdürebileceği koşullarda insanca yaşayabileceği bir gelire sahip olması kuruluşumuzdan beri en önemli önceliklerimizden birisi olagelmıştır. Emeğimizi ve haklarımızı elimizden almaya çalışan sömürü düzenine karşı, meslektaşlarımızın alın terini ve özlük haklarını savunmak ve geliştirmek için tarihimizin her döneminde, hukuki ve fiili yollarla mücadele verilmiştir.

Uygulanan neoliberal politikalar nedeniyle meslek emeğimizin planlı biçimde değersizleştirildiği özellikle son 40 yılda, mesleğimizi koruma ve emeğimizin hakkını alma mücadelesi Birliğimiz açısından çok daha da önem kazanmıştır. Bu yıllarda yaşanan kuralsızlaştırma uygulamaları ve mevzuat değişiklikleri nedeniyle hem kamuda hem de özel sektörde çalışan meslektaşlarımız çok büyük hak kayıplarına uğramıştır. Yanlış yükseköğretim ve istihdam politikaları nedeniyle işsizlik ve düşük ücretlerle çalıştırma meslek alanımızın en yaygın sorunu haline gelmiştir.

Meslektaşlarımızın yaşam koşullarını olumsuz etkileyen, mesleki saygınlığımızı zedeleyen bu sürecin önüne geçebilmek için Odalarımız ve Birliğimiz Anayasa ve yasaların verdiği yetkiye dayanarak meslektaşlarımızın haklarını koruyacak tedbirler almıştır. Odalarımız tarafından yayınlanan mesleki hizmetlere ilişkin yönetmelikler ve meslektaşlarımızın asgari ücret düzeylerine ilişkin kararlar bu tedbirler arasında yer almaktadır.

Meslek emeğimizin ve meslektaşlarımızın haklarının korunması yolundaki en önemli adımlardan birisi 2012 yılında Sosyal Güvenlik Kurumu (SGK) ile Birliğimiz arasında imzalanan Mühendis, Mimar ve Şehir Plancılarına ilişkin "Asgari Ücret Protokolü" olmuştur. Meslektaşlarımızın çalıştıkları sektörlerdeki kayıt dışı istihdamın ve düşük ücret bildirimlerinin engellenmesi açısından çok önemli bir iş birliği olan bu protokolle birlikte, daha önce Odalarımız tarafından ayrı ayrı belirlenen mühendis, mimar ve şehir plancısı asgari ücreti, 2013 yılından itibaren, Odalarımızdan alınan görüşler doğrultusunda Birliğimiz tarafından belirlenmeye başlamıştır. Protokol hükümleri gereği SGK da mühendis, mimar ve şehir plancılarına ödenecek ücretlerin bu asgari seviyenin altında olmaması için gerekli tedbirleri almakla yükümlü hale gelmiştir.

Özel sektörde çalışan genç meslektaşlarımızın gelir düzeyini güvence altına aldığı kadar, kayıt dışı istihdamın ve vergi kaybının engellenmesinde de önemli bir işlevi olan bu protokol, 2017 yılında SGK tarafından tek taraflı olarak feshedilmiştir. İşveren/sermaye kesiminin itirazları doğrultusunda yapılan bu feshin gerekçesi olarak, "TMMOB tarafından belirlenen asgari ücretin, 4857 sayılı İş Kanunu'nun 39 uncu maddesi gereğince belirlenen zorunlu asgari ücrete alternatif bir ücret seviyesi belirlemek ve arz-talep ilişkisi sonucunda piyasa tarafından belirlenen ücret seviyelerine müdahale etmek anlamına geldiği" tespiti gösterilmiştir.

Protokolün feshiyle birlikte SGK tarafından yapılan incelemelerde, TMMOB tarafından belirlenen asgari ücret değil, işveren/sermaye piyasasının serbestçe belirlediği ücretler esas alınmaya başlanmıştır.

Ücretli çalışan tüm üyelerimizin kazanılmış haklarını geri dönülmez biçimde yok eden "tek taraflı fesih" işleminin geri alınması için her düzeyde yürüttüğümüz mücadele etkili olmamış, SGK'ya karşı açtığımız davada mahkeme kurumun fesih kararını haklı bulmuştur.

TMMOB ile SGK arasında imzalanan protokolün feshedilmesine rağmen Birliğimiz ücretli çalışan meslektaşlarımızın gelir düzeylerini koruyabilmek için her yılın başında Mühendis, Mimar ve Şehir Plancıları için Asgari Ücret belirlemeye ve duyurmaya devam etmiştir. Son yıllarda yaşanan yüksek enflasyon, istikrarsız fiyat artışları ve iktidarın 'asgari ücreti temel ücret haline getirme' politikası karşısında sürekli olarak güncellenmek zorunda kalınan TMMOB Asgari Ücret düzeyi, her şeye rağmen sektörde yapılan pek çok anlaşmada ve ücret düzeylerinin belirlenmesine ilişkin mahkeme kararlarında ölçüt alınmaya devam etmiştir. Bu işlevi nedeniyle de TMMOB tarafından açıklanan Mühendis, Mimar ve Şehir Plancıları için Asgari Ücreti sermaye kesimlerinin ve devlet kurumlarının hedefinde olmuştur. Konuyla ilgili odalarımıza karşı pek çok dava açılmış, Rekabet Kurulu tarafından Odalarımıza çeşitli cezalar verilmiştir. Bu konudaki hukuk mücadelemiz yıllardır devam etmektedir.

Bu hususta bugüne değin lehimize sonuçlanmış birçok yargı kararı bulunmasına karşın ne yazık ki, yakın zamanda görüşülen bir davada, "Birliğimizin Mühendis, Mimar ve Şehir Plancıları için asgari ücret belirleyemeyeceği" yönünde karar verilmiştir. Hukuk devleti ilkesi ve idari yargı kararlarının uygulanması zorunluluğu gereği bu karar nedeniyle, yeni bir hukuki durum ortaya çıkana kadar, Birliğimizce Mühendis, Mimar ve Şehir Plancısı Asgari Ücreti açıklanamayacaktır. Söz konusu karara ve Birliğimizin Anayasa'dan gelen yetki ve görevlerinin engellenmesine yönelik tüm girişimlere karşı hukuki mücadelemiz devam edecektir.

İçinden geçtiğimiz ekonomik kriz şartları altında meslektaşlarımızın yaşadığı ücret aşınmasını ve gelir kaybını daha da artıracak olan bu karar, siyasi iktidarın yıllardır sistematik olarak Birliğimizin yetkilerini sınırlandırmaya yönelik attığı adımların bir parçasıdır. Kuruluş yasamızda olduğu gibi Anayasa'nın 135. Maddesi'nde de Birliğimizin amacının "meslektaşlarımızın ortak ihtiyaçlarını karşılamak, mesleki faaliyetlerini kolaylaştırmak, mesleğin genel menfaatlere uygun olarak gelişmesini sağlamak" olduğu açık biçimde yer almaktadır.

Bu Anayasal hükme rağmen, meslektaşlarımızın çıkarlarını korumak amacıyla yaptığımız bir işlemin yargı tarafından "yasal dayanağı olmadığı" gerekçesiyle iptal edilmesinin anlaşılır bir hukuki yönü bulunmamaktadır. Bu karar ve tavır, siyasi iktidarın uzun yıllardır yürüttüğü "Anayasayı yok sayan" ve "yargıyı bir müdahale aracı olarak gören" anlayışının parçasıdır. Siyasi iktidarın politik önceliklerinin ve ihtiyaçlarının Anayasanın ve yasaların önüne geçirilmesi,

ülkedeki kurulu hukuk düzenini ve hukukun üstünlüğü anlayışını her geçen gün yerle bir etmektedir.

İktidar güdümündeki yargı organlarının kararlarına ve siyasi iktidarın tüm baskılarına karşı mesleki saygınlığımızı korumak, meslektaşlarımızın hak ve çıkarlarını geliştirmek için mücadele etmeye devam edeceğiz. Bu mücadele, ülkemizde hukukun üstünlüğünü yeniden tesis etme, demokrasiyi ve özgürlükleri koruma mücadelesinin de bir parçasıdır.

Ülkemizin kalkınmasında ve gelişmesinde büyük emekleri olan tüm meslektaşlarımızı, mesleğimize sahip çıkmak, haklarımızı korumak ve insanca yaşayabileceğimiz bir ücret düzeyi için birlikte mücadele etmeye çağırıyoruz.

Emin Koramaz (TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı)

Cem Nuri Aldaş (Bilgisayar Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Ahmet Dursun Kahraman (Çevre Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Mahir Ulutaş (Elektrik Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Abdullah Zararsız (Fizik Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Ahmet Yaşar Canca (Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Ahmet Uzun (Gemi Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Yaşar Üzümcü (Gıda Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Ali İpek (Harita ve Kadastro Mühendisleri Odası YK Başkanı)

İsmet Tekeli (İçmimarlar Odası YK Başkanı)

Taner Yüzgeç (İnşaat Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Şevket Demirbaş (Jeofizik Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Hüseyin Alan (Jeoloji Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Hasan Küçük (Kimya Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Ayhan Yüksel (Maden Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Yunus Yener (Makina Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Ahmet İrfan Türkkolu (Metalurji ve Malzeme Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Fırat Çukurçayır (Meteoroloji Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Eyüp Muhcu (Mimarlar Odası YK Başkanı)

İnanç Alptuğ Hıdıroğlu (Petrol Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Yasin Otuzoğlu (Peyzaj Mimarları Odası YK Başkanı)

Gencay Serter (Şehir Plancıları Odası YK Başkanı)

Aykut Üstün (Tekstil Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Baki Remzi Suiçmez (Ziraat Mühendisleri Odası YK Başkanı)

Basın Kuruluşlarına Gönderilen Yazılar

İnşaat Mühendisleri Açısından Ekonomik Krizin Sonuçları ve Çözüm Önerilerimiz

İMO Yönetim Kurulu Başkanı Taner Yüzgeç'in Elektrik Mühendisliği dergisinin Nisan 2023 tarihli 472. Sayısında yer alan yazısı.

Türkiye ekonomisi 2001 krizinden bu yana en kötü dönemini geçiriyor. Enflasyon rekor seviyelerine ulaşırken işsizlik, özellikle genç işsizliği ciddi bir sorun olarak büyüyor, yoksulluk hızla daha büyük bir kesimi kapsayarak derinleşiyor. Son 20 yılda Türkiye ekonomisinin ekseni haline getirilen inşaat sektörünün bu krizden fazlasıyla etkilenmesi dolayısıyla, hiç şüphesiz inşaat mühendisleri de yaşananlardan en çok etkilenen meslek gruplarından biri olarak öne çıkıyor.

Bugün yaşadığımız sorunların köklerine inmemiz gerekirse, 24 Ocak kararları olarak bilinen ve ancak 12 Eylül darbesi gibi eşi benzeri görülmemiş bir baskı rejimiyle hayata geçirilen, devletin küçültülmesi hedefiyle tüm kamu kaynaklarının özel sektörün iştahına sunulduğu, uluslararası sermayenin önündeki tüm bariyerlerin kaldırıldığı, emeğin tüm haklarının elinden alındığı, toplumsal özgürlüklerin yok edildiği yeni Türkiye'nin inşasına uzanmamız gerekir. Evet, 12 Eylül'le birlikte kamunun görevi olan tüm hizmetler piyasaya açılmış, kamucu politikalar terk edilerek sermaye gruplarının ihtiyaçlarına göre şekillenen devlet yönetimi hâkim olmuştur; ancak 12 Eylül'ün hedefine asıl 2002'den sonra tam anlamıyla ulaştığını söylersek yanılmış olmayız. Öyle ki aradan geçen 20 yılda neredeyse piyasaya terk edilmeyen kamu hizmeti kalmamıştır.

Bu süreçte önemli dönüm noktalarından biri de 2017 yılında gerçekleşen Anayasa değişikliği olmuştur. Adına Cumhurbaşkanlığı Hükümet Sistemi denilen yeni yönetim anlayışıyla cumhuriyetin temel dinamikleri olan güçler ayrılığı ilkesi ilga edilmiş, parlamenter sistem zayıflatılmış ve tüm yetkiler tek bir elde toplanmıştır. Ülkenin kaderini belirleyen tüm karar alma süreçleri, cumhuriyetin biriktirdiği deneyimleri taşıyan kurumlardan alınmış, demokratik tartışma süreçleri ortadan kaldırılmış ve bir merkezde toplanmıştır. Yaşanan gelişmeler, yasama ve yürütmenin ayrılığı ile yargının bağımsızlığının ne kadar hayati önem taşıdığını göstermiştir.

Ülke yönetimine hâkim olan anlayış halkın genel menfaatlerini değil küçük bir çıkar çevresinin isteklerini gözetmektedir. Toplumun ihtiyacı olan yatırımlar yerine hiçbir anlaşılır gerekçesi olmayan hasta garantili şehir hastaneleri, geçiş garantili otoyollar, yolcu garantili havaalanları ile kamu kaynakları israf edilmektedir. Kanal İstanbul vb. projeler toplumun tüm karşı duruşuna rağmen dayatmayla hayata geçirilmeye çalışılmaktadır. Hem ekonomik alanda hem de mühendislik alanında gerçekçi ve sağlıklı bir planlamayla yapılmayan bu yatırımlar geleceğimizi ipotek altına almaktadır. Oysa ülke kaynakları kamucu bir bakış açısıyla son derece özenli ve planlı kullanılmalı, bilimsellik ve halkın ihtiyaçları esas alınmalıdır.

Hiç kuşku yok ki ekonomik veriler yorumlanırken bahsettiğimiz siyasal perspektiflerle ve tercihlerle birlikte okunmadığı takdirde anlamlı sonuçlar çıkarılamayacaktır. Bu anlayışla Türkiye

ekonomisinde, özelde inşaat sektöründe öne çıkan bazı verilere dikkat çekmek gerekir.

İnşaat sektörünün 2018-2019 döneminden bu yana ciddi sorun yaşadığı bilinmektedir. Ayakları yere basmayan kararlar ve yatırımların beklenen sonuçları kendini göstermektedir. Sektör 2021 yılının son çeyreğinden bu yana istikrarlı bir şekilde küçülmektedir; yatırımlardaki düşüş ve girdi maliyetlerindeki artış sürekli hale gelmiştir. Türkiye Müteahhitler Birliğinin (TMB) İnşaat Sektörü Analizine göre inşaat sektörü, bu yılın ilk 2 çeyreğinde sırasıyla %7,7 ve %10,9 oranında küçülmüştür.

Türkiye İnşaat Malzemesi Sanayicileri Derneği'nin (Türkiye İMSAD) aylık sektör raporuna göre inşaat malzemeleri sanayisinde üretim Haziran ayında geçen yılın aynı ayına göre değişmemiş, Temmuz ayında yüzde 7,3, Ağustos ayında ise yüzde 0,3 düşmüştür. Raporda, yılın ilk sekiz ayındaki üretim artışının geçen yılın ilk sekiz ayına göre yüzde 1,2'ye kadar indiği, önümüzdeki aylarda üretimdeki düşüş eğiliminin süreceğinin öngörüldüğü, yıl genelindeyse üretimin geçen yıl ile aynı seviyede kalmasının beklendiği ifade edilmektedir. Yılın ilk sekiz ayı geçen yılın aynı dönemine göre alt sektörler bazında incelendiğinde, özellikle inşaatların ilk aşamasında kullanılan ana ürün gruplarındaki daralmalara dikkat çekilirken; inşaat demiri, çimento, hazır beton, tuğla-kiremit üretimlerinde yaşanan düşüşlerin, içeride ve dışarıda yeni inşaat başlangıçlarının azaldığı şeklinde yorumlanmaktadır.

TÜİK'in verilerine göre inşaat sektörünün istihdam içindeki payı da yaşanan sorunlara paralel olarak 2017'de %7,5, 2018'de %7, 2019'da ise %5,6 oranına gerilemiş, 2020'de %5,7'ye ve 2021'de %6,1'e yükselmiştir. İstihdam edilen kişi sayısı ise 2017 yılında 2,1 milyon iken 2021 yılına gelindiğinde 1,8 milyona gerilemiştir. Temmuz-Eylül 2022 dönemini kapsayan III. Çeyrek raporunda istihdam endeksi yıllık %7,1 artarken inşaat sektörü %3,4'lük artışla bu ortalamanın bir hayli gerisinde kalmıştır.

İnşaat sektöründeki sorunları gösteren bir diğer veri de yine TÜİK tarafından yayımlanan yapı istatistikleridir. TÜİK'in "Temmuz-Eylül 2022" dönemine ilişkin yapı izin istatistiklerine göre, bu yılın ikinci çeyreğinde yıllık bazda belediyeler tarafından yapı ruhsatı verilen bina sayısı yüzde 8, daire sayısı yüzde 3,8, yüz ölçümü yüzde 4,7 düşmüştür.

İnşaat maliyetleri ise son dönemlerde sürekli olarak rekor tazelemektedir. İnşaat maliyet endeksi, 2022 yılı Eylül ayında bir önceki aya göre yüzde 1,57, bir önceki yılın aynı ayına göre yüzde 119,83 artmıştır. Bir önceki aya göre malzeme endeksi yüzde 2,07, işçilik endeksi ise yüzde 0,07 azalmıştır. Bir önceki yılın aynı ayına göre bakılırsa malzeme endeksinin yüzde 133,40, işçilik endeksinin yüzde 84,04 arttığı görülecektir.

DİSK-AR İşsizlik ve İstihdamın Görünümü raporuna göre geniş tanımlı işsiz sayısının 7,3 milyon ile yüzde 20'ye yakın olduğunu; TÜİK verilerine göre Tüketici Fiyat Endeksinin Ekim ayında bir önceki aya göre %3,54, bir önceki yılın Aralık ayına göre %57,80, bir önceki yılın aynı ayına göre %85,51 olarak gerçekleştiğini hatırlatarak meslektaşlarımızın durumuna geçelim.

İnşaat mühendisliği mesleğinin, güvenli ve sürdürülebilir yapılaşma açısından önemi ve gerekliliği tartışılmaz bir meslek alanı olduğu açıktır. Yapı üretiminin, insanların can ve mal güvenliği açısından en kritik üretim faaliyetlerinden biri olduğu dikkate alınırsa bu üretimin doğru bir şekilde planlanması, gerçekleştirilmesi ve denetlenmesi açısından inşaat mühendisleri hayati bir rol oynamaktadırlar. Böylesi önemli bir rolü olan inşaat mühendisleri görülmemiş seviyelerde işsizlikle karşı karşıyadır. İnşaat mühendisleri yalnızca işsizlikle değil, haklarının gasp edilmesi ve mesleki itibarını zedeleyen uygulamalarla da boğuşmaktadırlar.

Odamızın 2021 yılında hazırladığı Türkiye'de İnşaat Mühendisleri Gerçeği İş, İstihdam ve İşsizlik Raporunda öne çıkan bazı can alıcı noktaları paylaşmak isteriz:

- Her on inşaat mühendisinden üçü işsizdir (yüzde 28,2). Bu oran kadın mühendisler ve genç mühendisler arasında çok daha vahim boyutlardadır. Kadın inşaat mühendislerinin yüzde 47,1'i, 35 yaş altındaki inşaat mühendislerinin 48,3'ü işsizdir. Kısacası iki genç inşaat mühendisinden biri ve iki kadın mühendisten biri işsizdir.
- İnşaat mühendislerinin yüzde 27,5'i asgari ücretin altında bir ücrete çalışmaktadır.

- Mühendislerin büyük çoğunluğu borçlanmak zorunda kalmaktadır (yüzde 58,9). Her iki mühendisten biri kredi kullanıcısıdır (yüzde 51,7).
- Kamu kurumlarında istihdam mühendisler açısından neredeyse ortadan kaldırılmıştır. Çalışan on mühendisten yalnızca ikisi (yüzde 18,8) kamuda çalışmaktadır.
- Özel sektörde ücretli çalışan her on mühendisten ikisi (yüzde 19,5) ek iş yapmak zorunda kalmaktadır.
- Covid-19 pandemisinin yarattığı ekonomik sorunlar da yine inşaat mühendisleri üzerinde etkisini göstermiştir. Özel sektörde çalışan mühendislerin, yüzde 37'si pandemide hak kaybı yaşamıştır. Bunlardan yüzde 33,2'si ücretsiz izne çıkarılmış, yüzde 26,6'sı ücretlerde düşüş yaşamış ve yüzde 19,6'sı ise işten çıkarılmıştır.
- Mühendislerin yüzde 79,2'si gelecek için kaygılıdır. Gelecek kaygısı kadın ve genç mühendislerde daha yüksektir.
- Mühendisler yurt dışına gitmek istemektedirler (yüzde 65,4). 35 yaş altı mühendislerde ise bu oran yüzde 82,3'dür.
- Kendi işyerinde faaliyet gösteren inşaat mühendislerinin yüzde 88'inin iş hacmi azalmıştır. Meslektaşlarımızın karşılaştığı sorunlara çözüm olacak önemli noktalar Odamızın çalışmalarıyla tespit edilmiştir. Bunları şöyle özetlemek mümkündür:
- Öncelikle, sorunların çözümü için atılması gereken en önemli adım güçler ayrılığı ilkesine dayalı, çoğulcu, demokratik bir sistemin tesis edilerek kamucu politikaların hayata geçirilmesidir.
- Kamu kurumlarında, yatırımcı kuruluşlarda, belediyelerde kadro açıkları ivedilikle doldurulmalı, kamu kurumlarında zaafa uğratılan mühendislik-kontrollük hizmetleri yeniden tesis edilmeli, personel alımlarında yandaşlığa son verilerek liyakate önem verilmeli, sözlü sınav kaldırılmalıdır.
- Depreme hazırlık, zorunlu bir kamu görevi ve hizmetidir. Bu çerçevede yerel yönetimler dahilinde bina, altyapı izleme ve inceleme birimleri oluşturulmalı, gerek envanter çalışmaları, gerekse iskan sonrası periyodik denetimleri yapılmalı, bu işler için mühendis ve mimar istihdamı sağlanmalıdır.
- İstisnai durumlar dışında, her şantiye şefi sadece bir şantiyede tam zamanlı olarak görevlendirilmeli, şantiye şefliğinin üstlenilmesinde; yapım işinin konusunun, niteliğinin, büyüklüğünün ve ilgili imalatların oranı dikkate alınmalı, keyfi uygulamaların sonlandırılması için gerekli yasal düzenlemeler yapılmalıdır.
- Resmi rakamlar dikkate alındığında, inşaat mühendisi işsizliğine tezat olacak şekilde inşaat mühendisi ihtiyacı olduğu görülmektedir. Ruhsat verilen yapıların sayısına ve mevzuat gereği bu yapıların projelendirilmesinden, inşasına, denetimine kadar görevlendirilmesi gereken mühendis ihtiyacına baktığımızda bırakalım ihtiyaç fazlasını, büyük oranda hizmet açığı olduğu görülecektir. Mevcut mevzuatın uygulanmasıyla bile büyük oranda mühendis istihdamı sağlanabilecektir.
- Kamu ihalelerindeki anahtar teknik personel sayısı artırılmalı işin gerekliliğine göre gerçekçi bir düzeye çıkarılmalıdır. Bu personelin çalıştırılıp çalıştırılmadığının kontrolüne önem verilmelidir.
- Ruhsata tabi işlerde faaliyet gösteren müteahhitlik firmaları için, yaptıkları işlerle uyumlu oranda mühendis-mimar ve yardımcı teknik eleman istihdamı zorunlu hale getirilmelidir.
- Ülkemizdeki uluslararası projelerde veya yurt dışında hizmet veren müteahhitlik, müşavirlik veya özel hizmet firmalarının Türk vatandaşı mühendis ve mimarları istihdam etmeleri, teşvik veya cezai yöntemlerle tesis edilmelidir.
- Asgari ücret ve kamu çalışanlarının ücretleri insanca bir yaşamı sürdürecektir rakamlara getirilmeli, meslektaşlarımız için SGK ile TMMOB arasında imzalanan Ücretli Çalışan Mühendis, Mimar ve Şehir Plancılarının Asgari Ücret Denetim Protokolü ivedilikle tekrar yürürlüğe konulmalıdır.

- Kamu emekçisi mühendis, mimar ve şehir plancılarının maaşları insanca yaşayacakları bir düzeye ve ek göstergeleri 4800-6400 arasına yükseltilmelidir.
- Yapı Denetim Kanunu, Kamu İhale Kanunu, Belediyeler Kanunu gibi kanunlarla belirlenen hizmet alanlarında çalışan mühendislerin istihdam alanları yeniden tanımlanmalı, bu hizmet alanlarında çalışan personelin özlük haklarının iyileştirilmesi doğrultusunda çalışmalar yapılmalıdır.

**Kongre, Sempozyum,
Etkinlik ve çeşitli
Toplantılarda Yapılan
Konuşmalar**

Türkiye İnşaat Mühendisliği 18. Teknik Kongre ve Sergisi

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Taner Yüzgeç

7 Kasım 2022

Değerli Konuklar, Değerli Meslektaşlarım,

İnşaat Mühendisliği 18. Teknik Kongre ve Sergisine hoş geldiniz. Hepinizi İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu adına saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle bir teşekkür borcumu ödemek isterim. Tam 18 yıl sonra 18'incisini yapmaktaydık. Bugün Teknik Kongrenin gerçekleşmesini sağlayan, başta Yürütme Kurulu Başkanı değerli hocam Prof. Dr. Ahmet Cevdet Yalçınır olmak üzere tüm Yürütme Kuruluna, Düzenleme Kuruluna, Danışma Kuruluna ve Bilim Kuruluna şükranlarımı sunarım.

Ayrıca gerek yurt içinden gerekse yurt dışından kongremize katılıp değerli görüşlerini bizimle paylaşacak olan ve her biri kendi alanında bilime ve İnşaat Mühendisliğine büyük katkılar sağlamış olan çok kıymetli Çağrılı Konuşmacılarımıza, Oturum Başkanlarımıza, Panelistlerimize ve Panel Yöneticilerine, Tema Konuşmacılarına ve 3 gün boyunca bilimsel-mesleki çalışmalarını bizimle ve kamuoyu ile paylaşacak olan tüm bildiri sahiplerine teşekkürlerimi sunarım.

Tabi böylesi bir organizasyonun gerçekleşebilmesi, emek, çaba ve maddi kaynak gerektirmektedir. İnşaat Mühendisleri Odasının sınırlı bütçesine katkı koyan tüm sponsorlarımıza, profesyonel kadrolarımıza, emekçilerimize ve özellikle İstanbul Şubemize çok çok teşekkür ederim.

Değerli meslektaşlarım,

İsmi anmadan geçemeyeceğim bir kişi daha var. O da, Teknik Kongrenin yeniden yapılması fikrini ortaya atıp, büyük bir istek ve özveri ile Yürütme Kurulunda çalışan sevgili dostumuz ve yol arkadaşımız Levent Darı'dır.

Aramızdan ayrılalı tam 1 yıl oldu...

4 Kasım 2021'de kaybettiğimiz Levent Darı dostumuz bugün aramızda olmasa bile onun çalışmalarını başlattığı Teknik Kongrenin gerçekleşiyor olması, onun bu örgüt içerisinde hala yaşadığını ve yaşayacağını göstermektedir. Yönetim Kurulu olarak iyi bir mühendis, iyi bir yönetici ve iyi bir arkadaş kaybetmiş olmanın hüznünü hala yaşıyoruz.

O'nu saygıyla, minnetle ve çok büyük bir özlemle anıyorum.

Değerli konuklar, değerli meslektaşlarım,

İnşaat Mühendisliği Teknik Kongrelerinin yolculuğu bundan tam 60 sene önce, 1962 yılında başladı. 1980 askeri darbe dönemi hariç olmak üzere, 2 veya 3 yıllık periyotlarla 2004 yılına kadar süregeldi. 2004 yılında yine İstanbul'da gerçekleştirilen 17. Teknik Kongreden günümüze kadar 18 yıl geçti. Tabi ki bu zaman zarfında İnşaat Mühendisleri Odasının bilimsel ve teknik aktiviteleri durmamıştır. Tam tersine bu geçen zaman dilimi içerisinde İnşaat Mühendisliğinin bütün ana bilim dallarında ve alt uzmanlık alanlarında, İnşaat Mühendislerinin faaliyet gösterdiği her konuda onlarca sempozyum ve kongreler düzenlendi. Ülkemizdeki ve dünyadaki bilimsel ve teknik gelişmeler, araştırmalar, çalışmalar bu etkinliklerde irdelendi. Mesleki sorun ve sorumluluklar buralarda değerlendirildi.

İnşaat Mühendisleri Odası Türkiye'de inşaat mühendisliği meslek alanının tüm alt disiplinlerinde ciddi bir bilgi birikimini bünyesinde toplamıştır. Akademiden uygulamaya tüm meslek-

taşları buluşturan sempozyumlar, kongreler ve konferanslar, bu birikimi sağlayan başlıca Oda etkinlikleri olmuştur.

Meslek alanımızdaki güncelleme vakıf olmak, buna yönelik geliştirici çalışmalar yapmak, mesleğimize ve meslektaşlarımızın gelişimine verdiğimiz önemin bir ifadesi olmakla birlikte toplumsal sorumluluğumuzun da bir gereğidir.

Ancak geride bıraktığımız iki yılda, dünya çapında yaşanan salgın birçok etkinliği sekteye uğratmış, salgın nedeniyle pek çok etkinlik yapılamamış ya da çevrimiçi düzenlenmiş ve ne yazık ki Odamızın düzenlediği bilimsel etkinlikler de kaçınılmaz olarak benzer sorunlarla karşılaşmıştır. Bundan dolayı, önceki dönem Yönetim Kurulu, tüm dünyayı kasıp kavuran pandemi ve bunun yaratacağı olumsuz sonuçları değerlendirerek İnşaat Mühendisliği genelindeki bilimsel çalışmaların sunulabileceği ve ayrıca eğitim ve meslek yaşamıyla ilgili konuların ele alınabileceği genel bir platform olan Teknik Kongremizi yeniden düzenleme kararı almıştır. Ve belki de bu kongre, Teknik Kongrelerin bir daha uzun aralar vermeden belirli periyotlarla gerçekleştirilmesine vesile olacaktır. Çünkü her ne kadar alt alanlarda daha detaylı etkinlikler gerçekleştiriliyor olsa bile, İnşaat Mühendisliğinin bütününe kapsayan böylesi bir etkinliğin mesleğimiz ve meslektaşımız açısından önemli olduğunu düşünüyorum.

Değerli konuklar

Günümüz dünyası bilgi çağı olarak tarif edilmektedir. Her gün bilgi yeniden üretiliyor ve yaygınlaşıyor. Hemen her alanda bilimsel ve teknolojik çalışmalar baş döndürücü bir hızla geliyor. Yeni yöntemler, yeni malzemeler ufuk açıyor. Bilgisayar teknolojileri, yapay zeka uygulamaları her alanda olduğu gibi mühendislik alanında da sınırları zorluyor. Yeni yeni uzmanlıklar ve iş alanları orta çıkarken diğer yandan klasik mühendislik alanları ve mühendislik tarif ve tanımları kaçınılmaz olarak değişiyor. Önümüzdeki birkaç on yıl içerisinde tamamiyle farklılaşmış mühendislik hizmet ve alanlarından bahsetmek kehanet sayılmayacaktır.

Ancak önemli olan bu gelişmeler yaşanırken yani bilimsel teknolojik ilerleme ve değişimler yaşanırken kimlerin faydalanacağı veya kimlerin lehine gelişmelerin yaşanacağıdır. Bilimsel ve teknolojik gelişmeler toplumların daha müreffeh, daha güvenli, daha insanca yaşamasını sağlayabilecek mi? Doğanın tahribatını engelleyip, insanın doğayla uyumlu sürdürülebilir yaşam çevreleri oluşturmaya imkan verecek mi? Yoksa bilim ve teknoloji tekeli elinde bulunan ülkelerin, yönetimlerin, iktisadi kesimlerin varlıklarını devam ettirip yeniden üretmesini mi sağlayacak?

Sanırım bilgiyi ve tekniği değerlendirirken nerelerde nasıl ve hangi önceliklerde kullanılması gerektiğini de konuşmamız gerekmektedir. Nasıl ki, bir mühendis veya bilim insanı olarak bilime ve bilimin gerekliliklerine karşı sorumluluğumuz bulunuyorsa, bir aydın olarak topluma karşı sorumluluğumuz ise ürettiğimiz değerlerin nasıl kullanıldığının sorgulanmasını gerektirmektedir.

Değerli meslektaşlarım,

Günümüzü değerlendirirken bazen geriden bakmak durumumuzu anlamamıza yardımcı oluyor. 18 yıl önce 2004 yılında yapılan Teknik Kongredeki oturumlardan birisi 2023 Penceresinden İnşaat Mühendisliği Vizyonu başlıklı paneldi. Panel aslen TÜBİTAK'ın 2003-2023 strateji belgesinin ve bu belgedeki alanımızla ilgili konuların değerlendirildiği bir oturum olmuştur.

Evet 2023 geldi çattı! Neydi hedefler? Neydi beklentiler ve umutlar? Neydi ön görülen ve olması gereken şeyler?

2003 yılında TÜBİTAK, Cumhuriyetimiz 100. yılını tamamladığında şöyle ön görüyordu Türkiye'yi;

- "Bölgesinde ve dünyada adil ve kalıcı bir barışın tesisi için çaba gösteren;
- Demokratik ve adil bir hukuk sistemine sahip;
- Yurttaşları ülkelerinin geleceğinde söz ve karar sahibi;

- Sağlık, eğitim ve kültür gereksinimlerinin karşılanması devlet tarafından güvence altına alınmış;
- Sürdürülebilir gelişmeyi gözetken; gelir dağılımı dengeli;
- Bilim, teknoloji ve yenilikte yetkinleşmiş; üreten; net katma değerini kendi beyin gücüne dayanarak artırabilen bir TÜRKİYE'dir." diyor vizyonumuz.

(TÜBİTAK'ın İnşaat, Ulaştırma ve Enerji konularında da hayat geçmemiş öngörülleri var. Açılıştan sonraki ilk çağrılı konuşmacımız olan sevgili hocam ve 17. Teknik Kongre Yürütme Kurulu Başkanı Sn. Ayşen Ergin daha detaylı bahsedecektir bu konulardan.)

Ancak dönüp baktığımızda son 18 yılımıza, bu vizyon belgesinde yazılanların bir tanesinin bile hayata geçmemiş olmasını, hatta tam tersi uygulamaların yapıldığını gördüğümüzde, nasıl değerlendirmeliyiz bu yazılanları?! Bunlar TÜBİTAK kadrolarının gerçekleştirilemeyecek ütopyik hayalleri miydi? Yoksa "nasıl olsa daha 18 yıl var kim öle kim kala" diyen inançsız siya-setçilerin göstermelik icraatları mıydı?

Değerli meslektaşlarım,

Bu yaklaşımı sadece TÜBİTAK Strateji belgesinde görmüyoruz. 2011 yılında yayınlanan ve 2012-2023 yıllarını kapsayan "Ulusal Deprem Stratejisi ve Eylem Planının amaç maddesi şöyle; "depremlerin neden olabilecekleri fiziksel, ekonomik, sosyal, çevresel ve politik zarar ve kayıpları önlemek veya etkilerini azaltmak ve depreme dirençli, güvenli, hazırlıklı ve sürdürülebilir yeni yaşam çevreleri oluşturmaktır" demektedir.

Şimdi şunu sormak gerekiyor; 11 yıllık zaman dilimi geldi geçti, başta İstanbul olmak üzere ülkemiz yurttaşları evlerinde otururken, işyerinde çalışırken, çocuklarını okula gönderirken, hastanede yatarken, sinemaya, tiyatroya alışverişe giderken, yolda yürürken, seyahat ederken kendilerini depreme karşı güvende hissediyorlar mı? Elbette ki alınacak cevap belli!

Peki bırakalım güvenli yapılaşmayı, mevcut binalarımızın durumunu biliyor muyuz? Mevcut binalarımızın envanteri var mı? Hayır! 2017 yılı itibarıyla bunların çıkarılmış olması gerekmektedir oysa!

Peki diyelim ki yetişmedi! Bazı belediyeler hariç olmak üzere bu konuda devletin bir çalışması var mı? Hayır! Varsa bile çok gizli yürütülüyor olmalı ki biz bilmiyoruz!

Kamuoyunda İzmir Depremi olarak bilinen Sisam depreminin 2. yıl dönümündeyiz. Bu deprem sonrası kurulan Meclis Araştırma Komisyonunun geçen yıl yayınlanan raporuna göre envanter çalışmasının, riskli bina tespitinin yöntemi bile çıkarılmış durumda değil.

Oysa biz, 18 yıl önce, 2004'te gerçekleştirdiğimiz Teknik Kongremizde bilimsel bir yöntemle bina tespit ve değerlendirme çalışmalarının nasıl yapılacağını tartışıp değerlendirmekteydik.

Sadece deprem alanında değil, biz 17. Teknik Kongrede mühendislik eğitiminin sorunlarını, çözüm yollarını, Cumhuriyetin 100. Yılında ulaşması gereken seviyeyi değerlendirip ülke kalkınmasındaki önemini vurgulamaktaydık.

Mühendisliğin niteliğinin artırılmasının, yetki ve sorumluluk kargaşasının sonlandırılmasının, mühendislikte yetkinleşmenin bu yetkinlik düzeylerine göre belgelendirmenin ve bu belgelendirmenin sonucuna göre de yetki ve sorumluluk verilmesinin gerekliliğini ifade ediyorduk. Bu gereklilikler sadece bizler tarafından değil, 2012 yılına kadar devlet kurumlarının ürettiği bütün plan, rapor ve benzeri dokümanlarda ifade edilmekteydi.

Gelinen nokta ne yazık ki başlangıç noktasından bir adım ileri değil. Fizikte "İş" Kuvvet x Yol olarak formüle edilmektedir. Harcanan efor ne olursa olsun alınan yol sıfır ise bir iş yapmış sayılmıyorsunuz.

Oysa biliyoruz ki Türkiye'nin çok kısa zaman içerisinde çok büyük atılımlar yapıp, büyük gelişmeler sağlayabilecek imkanları ve kapasitesi mevcuttur. Yeter ki bu konuda samimi bir istek, kararlı bir irade ortaya konulsun. 18-20 yıl gibi süreler topyekün bir değişim, kalkınma ve gelişme için fazlasıyla yeterli bir zaman dilimidir. Türkiye tarihi tüm yoksunluklarına rağmen bunun örnekleriyle doludur.

Bizler Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği ve İnşaat Mühendisleri Odası olarak bunları dile getirdiğimizde, buna karşılık; yapmış oldukları “dev projeleri” dillendirmekte ve bizi bunları görmezden gelmekle suçlamaktadırlar. Fakat bu yapıları görmemek mümkün mü? Sadece ölçeksel büyüklükleriyle değil bütçesel büyüklükleriyle de fark edilmemeleri mümkün değildir. Her mühendislik yapısının etütleriyle, projesiyle, inşa yöntemleriyle, kullanılan malzemeleleriyle mühendisliğe katkısı vardır ve bu durum inkâr edilemez bir gerçektir. Ancak her projenin insana, doğaya, topluma ve ülkeye katkısı var mıdır? İşte bu tartışılır!

Biz mühendisler yaptığımız yapıları putlaştırıp onlara tapınmayız. Bu siyasetçilerin davranış tarzı... Biz sorgularız!

Değerli meslektaşlarım,

Politik güç sahipleri, mühendislik eserlerinin simgesel gücünden yararlanmak isterler. Ya da salt güç gösterisine dönüşmüş simgesel yapılar yaptırırlar. Diğer yandan iktisadi çıkar çevreleri ise insanoğlunun en temel ihtiyaçları olan, barınma, enerji, ulaşım, su gibi alanların en büyük kâr getirisine sahip alanlar olduğu bilinciyle yatırım yapar ve bu doğrultuda siyasi çevreleri yönlendirirler.

Siyasi yöneticiler ile sermaye çevrelerinin iç içe geçmiş ihtiyaçları mühendislik yapılarından beklentilerini de ortaklaştırmaktadır. Bu ortaklığın adı, bir yanıyla gösteriş diğer yanıyla kârlılıktır.

Yapının çevreye uyumu, bir planın parçası olup olmadığı, kültürel etkileşimi, toplumsal getirisi ve geleceğe katkısı onlar için önem taşımaz. Çünkü onlar için o yapıların kullanıcıları, tüketici veya seçmen olduğu sürece önemlidir.

İşte bu yüzden bugün ülkemizde, üzerinden araba geçmeyen otoyollar ve köprüler, yolcusu olmayan havaalanları, gemisi olmayan limanlar, kapasitesi dolmayan stadyumlar, hastası doktoru olmayan hastaneler, cemaati olmayan camiler yapılmakta, Kanal İstanbul gibi fanteziler üretilmektedir.

İşte bu yüzden TMMOB ve bağlı Odaları bahsettikleri “dev projelerine” karşı çıkmaktadır. Bu sorunları kamuoyunun gündemine taşımaktadır. Ve bu yüzden Odalarımız siyasal iktidarın hışmına maruz kalmakta, çeşitli bahaneler ve karalamalar ile işlevsizleştirmeye çalışılmaktadır.

Hak ve yetkilerini kısıtlayıp tırpanladıkları, ekonomik olarak çökertmeye çalıştıkları yetmezmiş gibi her birkaç yılda bir yasa değişikliğini gündeme getirerek etkisizleştirilmek istemektedirler.

TMMOB ve bağlı Odalarının bilimden ve toplumdan yana olan niteliğini ancak ve ancak üzerinde hiyerarşik baskı kurarak adeta Bakanlığın hiyerarşik bir altı haline getirerek yok edebileceğini bilen iktidar, bir kez daha yasa değişikliğini tartışma konusu yapmıştır. Bugün yapılmak istenen, bilim ve tekniği kamunun yararına sunan TMMOB ve diğer akademik meslek birliklerini parçalama, kamusal görevlerini ve bağımsızlığını zedeleyerek iktidara bağımlı kılma çabasıdır.

İnanıyoruz ki, her ne yapmaya çalışırlarsa çalışsınlar gücünü üyesinden ve toplumdan alan ve 68 yıllık bir birikime sahip olan kurumlarımıza karşı besledikleri emellerinde başarılı olmayacaklardır. Türkiye Barolar Birliğinde yaşadıkları başarısızlık bunun en somut örneğidir. Yapılan araştırmalarda toplumdaki güvenilirliği Cumhurbaşkanlığından, Meclisten, Yargı Organlarından, YÖK'ten daha fazla olan kurumlarımızın dağıtılması sanıldığı kadar kolay olmayacaktır.

Değerli meslektaşlarım,

Son Teknik Kongremizden bu yana geçen 18 yılda planlanıp yapılmayanlardan ve planlanmamış yapılanlardan örnekler vermeye çalıştım.

Zaman sınırı mesleğimizle ilgili pek çok konuyu dile getirmemi engelliyor. İşsizlikten, liyakate; eğitimden, yetkinliğe; yapıların projelendirme, inşa ve denetim süreçlerindeki sorunlara, ihale düzeninin çarpıklığına, inşaat sektörünün durumuna, konut sorunundan geliştirilen modellerin değerlendirilmesine; afet politikalarından, kentsel dönüşümlere; ulaştırma politikalarına, enerji politikalarına; planlama, planlı kalkınma ve planlı kentleşmeye kadar pek çok

konu meslek-meslektaş konuları/sorunları olarak karşımızda durmaktadır. Bu başlıklar çeşitli etkinliklerle Odamızın gündeminde tutuluyor olmakla birlikte, bazı konular bu kongremizdeki panel ve sunumlarda da dile getirilecektir.

Sözlerime son verirken, Teknik Kongre platformunda 18 yıllık aradan sonra tekrar bir araya gelmiş olmaktan dolayı duyduğum mutluluğu ifade ediyor ve başarılı bir kongre geçireceğimize olan inancımınla hepimize saygılar sunuyorum.

Avrupa Konseyi Parlamenterler Meclisi Toplantısı

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Taner Yüzgeç

22 Eylül 2022

Değerli Parlamenterler,

Değerli Konuklar,

Saygıdeğer Hanımefendiler ve Beyefendiler

Avrupa Konseyi Parlamenterler Meclisi'nin siz değerli üyelerini İnşaat Mühendisleri Odası adına dostlukla ve saygıyla selamlıyorum.

Afetler ve Afet Yönetimi politikalarına ilişkin görüşlerimizi sunmak için toplantınıza davet edilmiş bulunmaktayım. Öncelikle bu fırsatı bana veren İzmir Milletvekili Sayın Selin Sayek Böke'ye teşekkürlerimi sunuyorum.

Dünya çapında verilere ulaşmak günümüz imkanlarıyla son derece kolay olması nedeniyle sizleri rakamlarla ve istatistiklerle yormamaya çalışacağım. Ama genel kabul görmüş afet sınıflandırmasından kısaca bahsederek konuşmama başlamak isterim.

Bildiğiniz gibi afetler İnsan Kaynaklı ve Doğa Kaynaklı olmak üzere ikiye ayrılmaktadır. Konumuz olan Doğa Kaynaklı olan afetler; Depremler, Tsunami, Volkan Patlamaları, Kütle Hareketleri gibi olanlar Jeolojik afetler, Sel ve Taşkınlar, Deniz Kabarmaları, Heyelan, Çığ gibi olanlar Hidrolojik afetler, Fırtına, Hortum, Sis, Dolu gibi olanlar Meteorolojik afetler, Anormal sıcaklıklar ve Aşırı soğuklar, Sıcak Hava ve Soğuk Hava Dalgaları, Yangınlar gibi olanlar Klimatolojik afetler, Salgın Hastalıklar, Böcek istilaları gibi olanlar ise Biyolojik afetler olarak tasnif edilmektedir.

Bahsi geçen olaylar her ne kadar Afet olarak tanımlansa bile bunlar sadece doğa olaylarıdır. Afet bu doğa olaylarının sonucunda yaşanan yıkım ve tahribatın genel adıdır.

Örneğin bir bölgede yoğun bir yağış sonucu ortaya çıkan sel ve taşkınların etkilerinin kısıtlı ve geçici olması halinde olay, Acil Durum olarak nitelendirilirken, aynı bölgenin başka bir yerinde aynı meteorolojik ve hidrolojik olaylar sonucu geniş ve yıkıcı bir tahribat oluşmuş ise Afet olarak nitelendirilmektedir.

Hemen hemen her gün dünyanın bir köşesinde bir şeyler oluyor. Dünyada her yıl Richter ölçeğine göre 5 büyüklüğünde 1000 civarında deprem olmaktadır. Yine istatistiksel olarak her üç günde bir 6 büyüklüğünde deprem oluyor. Ancak bunlardan sadece bazılarının yıkıcı etkisi olmaktadır. Bu etki depremin niteliğinden çok gerçekleştiği bölgedeki yaşam alanlarının maa-lesef kırılma noktasından kaynaklanıyor. Benzer tablolar tayfunlar, taşkınlar ve pek çok doğal olaylar için de söylenebilir.

10 binlerce yıldır insanoğlu parçası olduğu doğanın bu türlü aşırılıklarına karşı uyumlu bir yaşamı aramıştır.

İnsan, izah edemediği, kavrayamadığı jeolojik ve meteorolojik olayların nedenlerini tarihi boyunca tanrısallıkla yorumlasa bile, kaderine boyun eğmek yerine şiddetli doğa olaylarından sakınmanın yollarını aramıştır.

Bu günün modern dünyasının “Risk Yönetimi” için önemli bir başlık olarak ortaya koyduğu “Mekansal Planlama” kavramı binlerce yıl öncesinde de deneyimlerden çıkarılan derslerle hayata geçirilmekteydi.

Antik Mısırda Nil nehri taşkınları önceleri sorun teşkil ederken sonraları tarımsal sulama kaynağı haline dönüşmüştür.

Atalarımız yerleşim yerlerini seçerken, suya erişebilirliği öncelese bile taşkın yataklarının dışında kalmayı gözetmiş, depremlere karşı sağlam zeminin önemini anlamış ve dolayısıyla yamaçlara yerleşmeye çalışmıştır. Böylelikle tarımsal alanlarını da daha verimli kullanabilmişlerdir.

Ancak üretim ve buna bağlı olarak ticaretin gelişmesiyle kentler ve özellikle kıyı yerleşimleri büyümeye başlamış, doğa olaylarına karşı mekânsal avantajlar ikinci planda kalmıştır. Buna karşılık kentlerin ve kentlerdeki yapıların güvenliği ön plana çıkmaya başlamıştır.

Örneğin 1509 yılında İstanbul’da 7,7 büyüklüğünde olduğu tahmin edilen bir deprem olmuş, kayıtlara göre 5 bin civarında can kaybının olduğu, şehir surlarının ve 1200 civarında yapının yıkıldığı kayda geçmiştir. Bu depremin ardından dönemin İstanbul şehir yönetimi “Deprem Önlemi” olarak İstanbul’da taş yapıyı yasaklayarak evlerin ahşaptan yapılmasına karar vermiştir.

Fakat başka yerdeki başka bir afet insanları farklı önlemler almaya zorlamaktadır. Bu duruma gösterilecek örnek ise 1666 yılında olan Büyük Londra yangınıdır. Kayıtlara göre 13.200 ev yanmış, 80 bin kişinin yaşadığı Londra’da 70 bin kişi evsiz kalmıştır. Bunun yanı sıra pek çok kilise ve kamu binası da kül olmuştur.

Bu yangının ardından sokak ve cadde genişliklerinin artırılması, caddelerin nehre kadar götürülmesi gibi kent planı yapılırken, ahşap ev yapımı yasaklanmış yerine taş ve tuğladan ev yapılması kararı alınmıştır.

Tarihteki bir başka önemli örnek 1755 Lizbon depremidir. Richter ölçeğine göre 9,0 büyüklüğünde olduğu düşünülen deprem ve arkasından gelen tsunami dalgaları şehirde çok büyük bir hasara sebep olmuş, bununla birlikte 60 ila 100 bin civarında insanın ölümüne neden olmuştur. Tarihteki en yıkıcı depremlerden biri olan Lizbon Depremi, pek çok toplumsal ve bilimsel değişimlere vesile olurken, belki de afet sonrası müdahalede organize olup koordineli bir şekilde sürecin yönetilmesi bakımından ilk örneği teşkil etmiştir.

Depremin ardından ordu dahil tüm devlet unsurları harekete geçirilmiş kent güvenliği sağlanmış, kent dışından yiyecek temin edilmiş ve dağıtılmış, kısa sürede depremin şoku atlatılarak Lizbon’un yeniden inşa sürecine girilmiştir. Üstelik bundan sora oluşacak depremlerde yapıların esnekliğini sağlayıp yıkılmasını önlemek amacıyla taş ve ahşap malzemeler birlikte kullanılarak deprem mühendisliğinin ilk örneklerini oluşturmuşlardır.

Yine şehir planlaması açısından da örnek teşkil eden ilk uygulama hayata geçirilmiştir.

Değerli Konuklar,

İnsanoğlunun deneyimlerden yararlanarak sonraki afetlere karşı nasıl önlemler almaya çalıştığına dair örnekler vermeye çalıştım.

Afetler sonuçları itibarıyla sadece can kaybı ve yapısal hasarlara sebep olmuyor, aynı zamanda sosyolojik, psikolojik ve ekonomik kalıcı hasarlar da yaratıyor.

Günümüz dünyasının üretim ilişkilerinin karmaşıklığı ve dengesizliği çarpık kentleşmeye ve doğanın tahribatına neden olurken, bu durum toplumların ve yaşam alanlarının afetler karşısında kırılganlığını artırıyor.

Böylesine karmaşıklaşmış kentlerin, afetler karşısında kırılganlığını azaltmak için ortaya koyulan afet planlaması ve afet yönetimleri de aynı oranda karmaşık bir hal almaktadır.

En basit haliyle Bütünleşik Afet Yönetimi; Risk ve Zarar Azaltma, Hazırlık, Müdahale ve İyileştirme başlıkları altında ele alınmakta ve her bir başlık onlarca alt başlıklar dahilinde makro ve mikro planlamaya, stratejilere, eylem planlarına, organizasyonlara ve maddi kay-

naklara ihtiyaç duymaktadır. Ayrıca bunlar afet cinslerine göre de farklılaşabilmekte ve her birisi ayrı ayrı teknik, sosyal ve yönetsel çözümleri gerekli kılmaktadır.

Yaşam alanları ne kadar sorunlu ise Afet Yönetimi ve Planlaması da o denli zorlaşmakta ve kaynak ihtiyacı o denli artmaktadır. Hükümetlerin, devletlerin, yerel yönetimlerin sorumluluk ve görevleri de aynı oranda artmaktadır.

Bu görevlerin yapılabilmesi öncelikli olarak siyasi yönetimlerin samimi isteği ve eylemi ile mümkündür. Çünkü bu faaliyetler için önemli bir kaynak gerekmektedir.

Yöneticiler bazen kısıtlı olan kaynakların bu türlü faaliyet için ayrılmasının seçmenleri nezdinde çok da görünür olamayabileceğini düşünmektedir.

Diğer yandan bazı kesimlerin kent rantı üzerinden sermaye biriktirme çabaları, sağlıklı kentleşmenin önünde engel teşkil etmekte, kamusal planlama ve denetim süreçlerinin zayıflamasına ve bugün yaşanan kent sorunlarının oluşmasına neden olmaktadır.

Afete karşı alınacak önlemler ve hazırlık çalışmaları ise kentsel rant çevrelerinin çıkarları ile çeliştiği için bu faaliyetler öncelik sıralamasında yer bulamamaktadır.

Bu türlü sebeplerden kaynaklı Türkiye'deki Afet Yönetimi, Planlaması ve Hazırlık çalışmaları olmasının gerekenin çok altında bir seyir izlemektedir.

Türkiye'de sadece kentler değil, kırsal yerleşim yerleri de afetler açısından oldukça fazla bir kırılganlığa sahiptir. Hükümetler önlem almaktan ziyade afet sonrası yara sarma politika ve faaliyetlerine odaklanmış durumdadır.

Değerli konuklar,

Türkiye'de yaşanan afetlerin yaklaşık %70'i deprem ve taşkınlardan oluşmaktadır. Ancak depremler yarattıkları tahribat ve sebep oldukları ölüm oranları açısından diğer afet türlerinin %60 ile açık ara önünde bulunmaktadır.

20. Yüzyılın başından itibaren Türkiye'de 85 yıkıcı deprem meydana gelmiş ve yaklaşık 85 bin civarında can kaybına sebebiyet vermiştir. Yani ortalamada her 1,5 yılda bir yıkıcı sonuçları olan depremler meydana gelmektedir. Dolayısıyla nüfusun %96'sı deprem riski altında bulunan bölgelerde yaşayan yurttaşların öncelikli sorunu, depremlere karşı güvenli yerleşim alanları ve güvenli yapılaşma ihtiyacı olmaktadır.

Sorunun kaynağını plansız ve sağlıksız büyüyen kentleşme oluşturmaktadır. Özellikle mega kentlerdeki riskli bölgelerin dönüştürülmesi, yenilenmesi, güçlendirilmesi için büyük kaynağa ihtiyaç duyulmaktadır.

20 bin civarında yurttaşımızın hayatını kaybettiği ve yaklaşık 20 milyar dolar civarında ekonomik zararın olduğu 1999 yılı Marmara depreminin akabinde yer bilim uzmanları, 2030 yılına kadar mega kent İstanbul'u etkileyecek 7,2 ila 7,6 civarında büyüklüğe sahip bir depremin olma olasılığını %64 olarak tespit etmişlerdir.

Bu oran son derece yüksek bir risk potansiyelini ortaya koymaktadır. Yapılan senaryolarda 50 ila 70 bin civarında binanın yıkılacağı veya çok ağır hasar alacağı ifade edilmektedir. Bunun sonucu olarak 50 bin ila 300 bin arasında can kaybının olabileceği hesaplanmaktadır. Ayrıca 500 bin civarında binanın da çeşitli oranlarda hasar alacağı öngörülmektedir.

Ancak bu kadar yakın bir tehlikeye ve böylesine büyük bir risk potansiyeline rağmen 22 yılda yapılabilen yapısal dönüşüm çalışması, sadece 70 bin civarında kalmış, çok riskli alanların büyük bir kısmına hala girilememiştir.

Sadece bu da değil okul, hastane, yurt gibi binalarda yapılması gereken iyileştirme çalışmaları ne yazık ki son derece sınırlı kalmıştır.

Bu tip afet hazırlık çalışmalarının tek başlarına yerel yönetimler tarafından yapılabilme şansı yoktur. İstanbul'daki riskli yapı stokunun bırakalım dönüştürülmesini, büyük kısmının tespitinin bile yapılabildiğini söylemek mümkün değildir.

Aynı durum Türkiye geneli için de geçerlidir. Türkiye genelinde 6 milyonun üzerinde riskli

yapı varlığından söz edilmektedir. Bu da toplam yapı stokunun %60'na tekabül etmektedir. Bu rakamlar tahmini rakamlardır. 20 yıldır her türlü deprem master planında, strateji ve eylem planlarında yer almasına rağmen bugüne kadar herhangi bir yapı envanter çalışması yapılmamış ve dolayısıyla yapısal risk haritaları da çıkarılamamıştır.

Değerli konuklar,

Yukarıda bahsettiğim konular Afetlere hazırlıklı olmak ve kentsel ve toplumsal kırılganlıkları gidermek hususunda atılması gereken (ve ne yazık ki atılamamış olan) adımlardan sadece bazılarıdır.

Afet hazırlıklarının son derece karmaşık ve çok boyutlu olduğunu daha önce ifade etmiştim. Bu yüzden sorun sadece planların hazırlanması, yasal mevzuatların düzenlenmesi değil aynı zamanda hükümetlerin kararlıca meseleye sahip çıkmasıdır. Maddi kaynak sorunu bunun peşinden gelmektedir.

Maddi kaynak dünyadaki bazı ülkeler için birincil sorun olsa bile, Türkiye için çözülemeyecek bir konu olarak görünmemektedir. Çünkü 1999 yılından sonra 20 yıl boyunca toplanan deprem/afet vergilerinin 30 milyar dolar civarında olduğunu tahmin etmekteyiz. Ancak hükümet yetkililerinin açıklamalarından da anlıyoruz ki, ne yazık ki toplanan bu vergiler depreme ve afetlere karşı hazırlık çalışmalarından ziyade, farklı yatırım ve giderlere harcanmış durumdadır.

Bu durum da göstermektedir ki afet sorununun çözümü esas olarak hükümetlerin niyetlerine ve kararlılıklarına bağlıdır.

Değerli Parlamenterler,

Doğa hareketlerinin gücü ve şiddetinin bazen öngörülerin üzerinde olduğu ve hesaplanamayan özellikler taşıdığı, dolayısıyla insanın afetler karşısında kimi zaman çaresiz kaldığı bilinmektedir.

Büyük afetler zengin-yoksul ülke ayrımı yapmadan gerçekleşmekte, ancak sonuçları ülkenin veya bölgenin gelişmişlik düzeyine göre değişmektedir.

Yoksulluk göstergesinin sadece rakamlardan ibaret olmadığı, afetlerin daha çok yoksulları vurmasından anlaşılmaktadır ki, gerçekten de afetlerin olumsuz sonuçları yoksulluğun turnusol kâğıdı olarak görülmektedir.

Nasıl ki Jean Jacques Rousseau 1755 Lizbon depremi sonrası Voltaire'ye yazdığı mektupta "Yaşadığımız acıların nedeni sadece jeolojik değildir. İnsanları deprem değil, yoksulluk öldürüyor" diyerek sorunun sosyolojik boyutlarını da ortaya koyduysa, bugünün dünyası da, afetlerin bu boyutunu görmezden gelemez.

Afet güvenliğinin sağlanması diğer tüm toplumsal olgular gibi siyasal bir etkinlik alanıdır. Dünyada afeti sadece yasal, kurumsal veya teknik bir sorun olarak gören ve bu noktalarda çözmeye çalışan anlayışlar başarısızlığa mahkumdur.

Zarar azaltma, önceden hazırlık ve planlama, afet olayına müdahale, iyileştirme ve yeniden inşa aşamalarını birbirini bütünler bir tarzda kurgulayan bir afet yönetim sistemi etrafında bütünleşmek ve afet etkileriyle toplumsal olarak mücadele etmek zorundayız.

Afetlerden korunmak yönünde istemler insanların doğal talebidir. Daha güvenli, daha sağlıklı ve yaşanabilir çevre her yurttaş için temel bir insan hakkıdır.

Değerli Parlamenterler,

Nitekim Birleşmiş Milletler de tüm dünyada açlık ve yoksulluğa son vermek, iklim değişikliği ile mücadele etmek, bilinçli üretim ve tüketimi yaygınlaştırmak gibi konuları birlikte değerlendirerek, 17 ana başlıktan oluşan sosyal, kültürel ve ekolojik meselelerin çözümüne ilişkin Sürdürülebilir Kalkınma Amaçlarını (Sustainable Development Goal) yayınlamıştır.

Bu amaçların 13'sü İklim Eylemidir. "Dünyamız için ciddi bir varoluşsal risk" olarak değerlendirilen iklim değişikliği ve sonuçları ile mücadeleyi hedefleyen bu "amaç" doğal afetlere karşı dayanıklılığın ve uyum kapasitesinin bütün ülkelerde güçlendirilmesini hedeflemektedir.

Fakat bu 13. Madde tek başına ve diğer maddelerden bağımsız olarak değerlendirilemez. İklim değişikliği ile mücadele diğer başlıklarda yer alan konularla doğrudan ilintilidir.

Evet, atmosferik sıcaklık ortalamasının artması meteorolojik ve klimatolojik aktiviteleri sıklaştırmakta ve şiddetini artırmaktadır. Nitekim son 20 yıl içerisinde gerçekleşen meteorolojik hava olaylarının sayısında ve şiddetinde artışlar gözlenmiş, deniz seviyelerindeki yükselme ivmeleri artmış, deniz suyu sıcaklarındaki artış deniz ekosistemini olumsuz etkilemiştir.

Atmosferdeki sıcaklık artışının ana nedeninin insan kaynaklı sera gazı emisyonu olduğu, bunda da en büyük payın karbondioksit gazında olduğu ve bu gazın kaynağının da fosil yakıt tüketimi olduğu tüm dünya tarafından artık neredeyse ezberlenmiş durumdadır. Ayrıca bu emisyonun %50'sinden fazlasının sanayileşmiş birkaç ülke tarafından yapıldığı yine herkes tarafından bilinmektedir.

Ancak, karbon salınımının azaltılmasına, en aza indirilmesine yönelik atılan adımlar ve oluşturulan duyarlılıklar son derece önemli ve kıymetli olmakla birlikte ne yazık ki yeterli değildir.

Çünkü küresel atmosferik ısınmayı durdurabilmek için karbon salınımının azaltılması kadar karbon emiliminin de artırılması gerekmektedir. Bu da ormanların, meraların, okyanus ve denizlerdeki mercanların korunması demektir. Kısaca doğanın, ekosistemin korunması ve geliştirilmesi demektir.

Nüfus artışı, kontrolsüz nüfus hareketleri (göçler), savaşlar, kontrolsüz sanayileşme, plansız ve kontrolsüz kentleşme, kontrolsüz tarım, kontrolsüz sulama, maden işletmeleri, rasyonel olmayan yatırım ve yapılar, kontrolsüz turizm yapıları ve faaliyetleri olmak üzere sermayenin ihtiyaç duyduğu sonsuz ve sınırsız "Talep", ve ayrıca yoksul ve dezavantajlı kesimlerin yaşama tutunabilmek için yarattığı doğa tahribatları; tüm bunlar, karbon salınımından daha fazla oranda Dünya Ticaret Örgütünün deyimiyile "dünyamız için ciddi bir varoluşsal risk" oluşturmaktadır.

Sonuç olarak; afetlerle mücadele, aslında yukarıda bahsedilen konularla mücadeleyi gerektirmektedir öncelikle.

Dinlediğiniz için teşekkür eder, toplantınızın başarılı geçmesini dilerim.

Yüksek Yapılar Sempozyumu

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Taner Yüzgeç

4 Mayıs 2023

Değerli meslektaşlarım,

Değerli hocalarım,

Saygıdeğer konuklar,

Hepinizi Yönetim Kurulu adına saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle 6 Şubat Kahramanmaraş Depremlerinde hayatını kaybeden on binlerce yurttaşımızın anısı önünde saygıyla eğiliyor, tüm ülkeye İnşaat Mühendisleri Odası adına bir kez daha baş sağlığı diliyorum. Herkes gibi bizim de dileğimiz böylesi afetlerle bir daha karşılaşmamak. Ancak bu işler temenni etmekle olmuyor. Doğa olaylarının felakete dönüşmemesi için söylenecek söz kalmadı artık. Yapılacaklar belli, izlenecek politikalar belli, nasıl yapılacağına yöntemleri belli. Üstelik yıllardan bu yana belli. Dileğimiz bundan sonra meselelerin üzerine kararlılıkla gidecek kadroların iş başına gelmesidir artık.

Değerli meslektaşlarım,

Yönetim Kurulumuz dönem başında yapılacak olan teknik etkinlikleri programlarken, Odamızda ilk defa gerçekleştirilecek olan Yüksek Yapılar Sempozyumuna özel bir önem

vermiştir. Çünkü Yüksek Yapılar özellikle gökdelen tarzı binalar istesek de istemesek de tüm dünyada olduğu gibi ülkemizde de yaygın bir uygulama haline gelmiştir. Dolayısıyla planlamasından inşasına kadar tüm süreçlerde karmaşık mühendislik problemlerini içeren bu tür yapıların tüm yönleriyle değerlendirilmesinin gerek meslektaşlarımıza gerekse bilim camiasına çok şeyler katacağına inandık.

Bu amaçla Sempozyumun hayata geçmesini sağlayan başta Prof. Dr. Nuray Aydınoglu hocam olmak üzere tüm Düzenleme Kuruluna, İstanbul Şubemize ve kıymetli emekçilerine çok çok teşekkür ediyor, ayrıca yapacakları sunumlar ile çalışmalarını, düşüncelerini bizimle paylaşacak olan tüm katılımcılara ayrı ayrı şükranlarımı sunuyorum.

Değerli meslektaşlarım,

Gökler tarih boyunca insanoğlunun en büyük tutkusu olagelmiştir. İlk zamanlar başı dumanlı ihtişamlı dağların tanrıların mekanı olduğuna inanılmış, yüksek olan şeyler kutsal olarak değerlendirilmiş ve destansı olmuştur hep.

Zamanla insanoğlu kendi yaptığı yapıların topluluklar üzerinde daha büyük etkiler yarattığını keşfetmiş ve yapı ne kadar yüksek ve gösterişli ise o kadar kutsiyet atfedileceğinin farkına varmıştır. Tanrıların yeryüzündeki yansıması olan, kimi zaman kralların kimi zaman din adamlarının ve çoğu zaman her ikisinin birden gücünün ve ihtişamının simgesi olmuşlardır.

Her ne kadar Babil Kulesi, İskenderiye Feneri gibi yapılar günümüze kadar varlıklarını koruyamamışsa da Mısır'daki Giza Piramidi 146 metre yüksekliği ile 4000 yıldan fazla bir zaman için dünyanın en yüksek yapısı olma rekorunu elinde tutmuştur. Sonraları da gökyüzüne ulaşmayı amaçlarcasına şekillenen cami, katedral gibi dini yapılar ortaya çıkmıştır. Bu göğe uzanış olgusu en iyi, 14. yüzyılda başlayıp 19. yüzyılın sonunda tamamlanan ve 162 metre yüksekliğe çıkan Almanya'daki Ulm katedralinde hissedebilir.

Endüstri devrimi 19. yüzyıl boyunca köklü değişikliklere yol açmıştır. Bu değişim sadece mühendislik alanındaki gelişmeler ve yeni malzemelerin yarattığı imkanlar boyutunda kalmamış, aynı zamanda yapıların simgesel anlamlarında da yaşanmıştır. Artık yüksek yapılar feodal düzen yerine, modern dünyanın, sanayinin, üretimin, ticaretin yani topyekûn kapitalist sistemin gücünün ve ihtişamının simgesi haline gelmiştir. 2. Dünya savaşına kadar kapitalist dünyanın yeni gücü Amerika Birleşik Devletleri'nin önemli simgesi olan gökdelenlere karşılık, savaş sonrası kendi gücünü göstermek isteyen Sovyet coğrafyasında da yüksek yapılar boy göstermeye başlamıştır.

Ancak 20. yüzyılın sonlarına doğru neoliberal düzen ve post modern kültür tüm dünyada yaygınlaşırken yüksek yapıların simgesel değerleri farklılaşarak daha ön plana çıkmıştır. Artık yeni kutsal, sınırsız ve sorumsuz ticaret ve finans sermayesidir.

Müslüman dünyanın en kutsal yeri kabul edilen Mekke'deki Kabe'nin hemen yanı başına yeni dünya düzeninin yeni kutsalı olduğunu ilan edercesine 601 m yükseklikle dünyanın 3. yüksek binası Ebrac El Beyt inşa edilmiştir mesela...

Bugün 828 m yükseklik ile dünyanın en yüksek yapısı olma özelliğini taşıyan Dubai'deki Burj Halife binası kısa bir süre sonra, inşası hala devam etmekte olan ve yüksekliği 1000 m'yi geçeceği söylenen Cidde Kulesine rekorunu kaptırmak üzeredir.

Değerli meslektaşlarım,

İlk zamanlar sınırlı yükselebilen yapılar, daha sonraları bina üretiminde yapısal çeliğin uygulanmaya başlaması, betonarmenin keşfi ve zamanla kalitesinin yükselmesi, yeni malzemeler ile taşıyıcı kesitlerinin küçülmesi ve faydalı kat alanının artması, yükseklerle beton taşıyabilen pompaların ve tırmanır kalıpların bulunması, asansörlerin hızlarının artması, yangın güvenliğinin gelişmesi, havalandırma sisteminin binaya yayılması gibi teknik gelişmeler ile olabildiğince yükselmişlerdir.

Ayrıca kentin merkezinde yer almak isteyen şirketlerin prestij, reklam ve imaj mekanları arayışında yüksek yapılara yönelmeleri de özellikle son yüzyılda yüksek yapıların gelişimini etkileyen en önemli nedenler haline gelmiştir.

Fakat bina yüksekliği veya kat sayısına bağlı olarak genel kabul görmüş bir “yüksek yapı” tanımını günümüzde mevcut değildir.

Yüksek binalarla ilgili uluslararası bir araştırma ve yayın kuruluşu olan Yüksek Bina ve Kentsel Yaşam Alanı Konseyi, yüksek bina kavramının mutlak bir tanımlaması olmadığını, bazı kriterlere göre tarif edilebileceğini öne sürmektedir.

1. Çevre dokusu: Yükseklik, sadece niceliksel bir değer olmayıp, yapının bulunduğu çevre dokusuyla yakından ilişkili bir değerdir. Örneğin; deprenselliği yüksek olan Japonya’da 45 metreyi aşan binalar yüksek olarak adlandırılarak dinamik hesapla birlikte özel tasarım önlemleri alınırken, coğrafyası nedeniyle farklılaşan başka ülkelerde bu yükseklik değeri değişmektedir.

Ya da 20 katlı bir yapı Amerika Birleşik Devletleri’nin öne çıkmış şehirlerinde yüksek olarak düşünülmezken, Avrupa’nın dokusunu muhafaza etmiş herhangi bir şehirde yüksek olarak nitelendirilmektedir.

2. Oran: Yapı yüksekliğinin taban alanına oranıdır. Bu oran arttıkça yapının narinliği artar. Dünyanın çeşitli yerlerinde çok yüksek sayılamayacak, ancak çok narin görünümlü binalar bulunmaktadır.

3. Yüksek bina teknolojileri: Yüksek yapılar strüktürel yapısında, inşa süreçlerinde ve işletmesinde ileri teknolojilere ihtiyaç duyar. Bu özellik de yüksek yapıları diğer yapılardan ayırt eden özelliklerden biri olarak kabul edilir.

Sonuçta kısaca değerlendirilecek olursa; yüksek binalar çevresine göre değerlendirildiğinde farklılaşan, sahip olduğu tasarım kriterleri ile daha detaylı süreçler gerektiren, yönetmeliklerce detaylı dinamik analize tabi tutulan büyük bir yapısal organizma olarak tanımlanabilir.

Değerli meslektaşlarım,

Peki yüksek yapılar tek başına bir varlık mıdır? Şehirle ve kent sosyolojisi ile nasıl etkileşmektedir?

Yüksek yapılar güneş ışınlarını kırarak çevresinde geniş gölgeler oluşturmaktadır. Bu durum ise, gölgede kalan binaların ışık, sıcaklık derecesi ve güneşten faydalanma kabiliyetini özellikle kış mevsimleri için etkilemektedir. Yüksek Yapılar kentsel ısı adalarının oluşumunu artırmaktadır. Bunun sonucu kentsel ısınma ve meteorolojik etkiler artmaktadır. Yüksek Yapılar yakınlarında rüzgar akışının istenmeyen seviyede yoğunlaşmasına sebebiyet verirken, diğer yandan kentsel hakim rüzgarları engelleyebilmektedir. Yerleşik kentsel alanlarda yapılan Yüksek Yapılar mevcut altyapıya çok büyük yükler getirmekte ve yanı sıra trafik yoğunlaşmasına ve sıkışıklıklara sebep olmaktadır.

Kaldı ki sadece bu da değil, kentlerin tarihsel ve sosyal dokusunu da etkilemektedir.

İnsanlar “marka şehirler”, “marka yaşam tarzı” adı altında, bir gökdelende bulunan evinden çıkıp, bir başka gökdelendeki işyerlerine gitmektedir. Hemen yanı başındaki gökdelenin AVM’sinden alışveriş yapıp yemeklerini yemekte, sporunu kendi rezidansının spor salonunda yapmakta, akşamları dokunamadıkları, yaşayamadıkları şehre tepeden bakan manzara ile izole hayatlarına anlam kazandırmaya çalışmaktadır.

Yeni dünya düzeni, kent rantının maksimum düzeyde kullanılabilmesi için yüksek yapılara hapsolmuş “marka” olarak pazarlanan yeni bir yaşam biçimini dayatmaktadır. Yeni marka şehirlerin yeni sakinlerine bu yaşam biçimini sunabilmek içinse, mevcut kent sakinlerinin bin bir gerekçe ve yöntem ile yerinden edilmesi gerekmektedir. Ne yazık ki, bunda da başarısız kaldıklarını söyleyemeyiz.

Değerli meslektaşlarım,

1965 yılında Ankara Kızılay’da yapılan 24 katlı ve 76 m yüksekliğindeki Emek İşhanı’nın Türkiye’nin ilk gökdeleni olduğu kabul edilir. Ankara modern yüzünü ve yapabilirliğini dünyaya göstermek istemiştir. Fakat sonraki on yıllarda Ankara’daki 70 m’den yüksek binaların yapılma dönemlerine bakarsak; 1965 yılından 2000 yılına kadar yapılan yüksek binaların oranı

%32 iken, 2000-2020 aralığında yapılanların oranı %68'dir. Üstelik %48'lik oranla 2010 sonrası dönem rekor kırmıştır. Benzer oranların İstanbul için de geçerli olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır.

Cumhurbaşkanı Recep Tayyip Erdoğan, 27 Ocak 2017'de Çevre ve Şehircilik Bakanlığınca düzenlenen Şehircilik Şurası'nın açılışında yaptığı konuşmasında şehircilikle ilgili şu düşüncelerini kamuoyu ile paylaştı;

"...Ben dikey mimariden yana değilim, ben yatay mimariden yanayım. İnsan topraktan uzak değil, toprağa yakın olarak yaşamalıdır. Bugünün Türkiye'si böyle bir çirkinliği asla hak etmiyor. Dikey mimarinin altında yatan gerçek, az topraktan çok para kazanmaktır. Yapılan iş budur.

... Sadece beton, demir, tuğla yığınlarından oluşan o çirkin yapılar, bırakın şehirlerimizi, yaylalarımızı, kıyılarımızı dahi işgal etmeye başlamıştır. Karadeniz'in o güzel yaylalarında, Ege'nin, Akdeniz'in kimi kıyı bölgelerinde gördüğüm çirkinliklerden çok derin üzüntü duyuyorum.

... Şehirlerimiz kentsel dönüşüm projeleri ile gecekondu tarzı yapıların istilalarından kurtarılrken, şahsiyetsiz mimari ekollerin pençesine de itilmemelidir." demektedir.

Sayın Cumhurbaşkanı'nın bu sözleri; şehirleşmede gelinen bu noktanın kendilerinin eseri olmadığını mı(!) yoksa sorumlusu olarak bir özelleştirmeyi mi ifade etmektedir? Rakamlar belki anlamamıza yardımcı olabilir!

İstanbul'da Bina-Daire Sayısı oranlarına baktığımızda 2002 yılında 4-6 katlı binalardaki oran (yapı ruhsatı verilerine göre) %62,3 iken 2020'de %49,8'e düşmüştür. 10 kat ve üzeri binalardaki Bina-Daire Sayısı oranlarına baktığımızda 2002 yılında %6 olan oran 2020'de %30'a yükselmiştir. Üstelik 2017 yılından itibaren yani bu konuşmanın yapıldığı yıldan bu yana artış hızında hiçbir değişiklik olmamıştır. Aynı durum ülke geneli için de geçerlidir. 10 kat ve üzeri binalardaki Bina-Daire Sayısı oranları ülke genelinde 2002-2020 yıllarında %8,4'den %20,8'e yükselmiştir.

10 katlı yapılar mevzuatımız gereği yüksek yapı olarak tanımlanmamaktadır. Deprem Yönetmeliği 70 m ve üzeri olan yapıları yüksek yapı olarak sınıflandırmaktadır. Yani 20-22 kata kadar olanlar bu sınıflandırmaya dahil olmamaktadır. Yükseklik kavramının görel olduğunu sözlerimin başında ifade etmiştim. Bu göreliliğe ülkemizdeki yapı üretim süreçlerinin çarpıklığı da eklenince sanırım biraz daha düşünmek gerekiyor.

6 Şubat Depremleri bir yanıla beklendiği gibi riskli yapı stokumuzu açığa çıkarırken, diğer yanıla umulmadık bir şekilde yeni ve çok katlı yapılarda büyük hasarlara ve yıkımlara sebebiyet verdi.

Hepimiz biliyoruz ki, yıkımlar büyük bir çoğunlukla tek bir sebepten kaynaklanmaz. Ne tek başına malzeme sorunu ne tek başına işçilik kusurları ne yapıda düzensizlik veya zemin parametreleri ne de tasarım kriter ve kabulleri... (Kaçak yapılmış ya da imar affından yararlanmış, sonradan müdahale görmüş yapılar zaten değerlendirme dışı) Yıkımların sebebi bunların bir ya da birkaç tanesinin bir araya gelmesiyle gerçekleşmekte. Hal böyle olunca kusurların bir araya gelmesinin sebepleri gayri ihtiyari dikkatleri üzerine çekmektedir. Dolayısıyla imarından mimarisine, etüdünden projesine, inşasından denetimine, malzemesinden yönetimine kadar olan tüm yapı üretim süreçlerimizin çarpıklığı ortaya çıkmaktadır.

Bu çarpıklık giderilmeden, yapı yüksekliği ne olursa olsun yapılan her yapı risk taşıyor. Kentlerdeki rant düzeni değişmeden de yapılardaki yükselme talebini kırmak mümkün değildir.

Anlatmak istediğim yüksek yapıyı beceremiyorsak yapmayalım değildir.

Tam tersine Türkiye'deki nitelikli teknik gücün 70 m üzeri yüksek yapıların tasarım ve inşaa süreçlerinin gerektirdiği mühendislik hizmetlerini karşılayabileceğinden şüphemiz yoktur. Hatta yatırımcıların bu türlü karmaşık yapıların inşasına daha özen gösterip, bilimin gereklerine saygı duyacağını da düşünürüz.

Peki ya 70 metrenin hemen altındakiler? Yapı yükseklikleri kentsel rant zorlamasıyla sürekli artarken ve buna karşılık her kat artışında dinamik yükler altındaki riskleri de artan binaların yapı üretim kalitesi artmıyor tam tersine düşüyorsa ne yapacağız? Bu durumun yapı tekniğiyle

ilgisi yok diyebiliriz! Duyarlı bir iktidarın sistemsel çözümler getirmesini bekleyebiliriz!

Çok katlı yapıların yaygın bir imar uygulaması haline gelmesinin şehirleşme ve sosyal yaşam açısından pek çok sorunu barındırdığını biliyor ve söylüyoruz. Ancak yapı güvenliği açısından da sorun olmaması için yapı üretim süreçlerinin düzeltilmesinin yanı sıra belli oranda maliyet artışlarının göze alınarak ilave teknik tedbirlerin alınması ve şartnamelere eklenmesi gerektiğini de vurgulamak gerekiyor. Çünkü on yılların oluşturduğu bu çarpık inşaat düzeninin bir anda değişmesini beklemek gerçekçi olmayacaktır.

Değerli meslektaşlarım,

Sempozyumun muhtevası bahsettiğim konulardan farklı olmakla birlikte en az onlar kadar önemli. Dolayısıyla konuşmamı da daha fazla uzatmayıp sözlerimi burada sonlandırırken emeği geçen herkese tekrar teşekkür ediyor, hepinize saygılar sunuyorum.

14. Ulaştırma Kongresi

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Taner Yüzgeç

18 Ekim 2023

Değerli Meslektaşlarım,

Değerli Konuklar,

Hepinizi Yönetim Kurulu adına saygıyla selamlıyorum.

Birincisi 1974 yılında gerçekleştirilmiş olan kongrelerimiz bugün on dördüncüsüne ulaşmış durumdadır. Kuşkusuz ki, 14. Ulaştırma Kongremiz de bundan öncekiler gibi başarılı geçecek, pek çok kıymetli bilimsel çalışmaya, ulaştırma alanında önemli tartışmalara zemin oluşturacaktır.

Bu vesileyle, Kongremizin hayata geçmesini sağlayan değerli hocam Prof. Dr. Sn. İsmail Şahin nezdinde tüm Düzenleme Kurulu üyelerine, Bilim ve Danışma Kurulu üyelerine, yapacakları sunumlar ile değerli çalışmalarını ve düşüncelerini camiamızla paylaşacak olan tüm katılımcılara, İstanbul Şubemiz Yönetim Kuruluna ve çalışanlarına ve ayrıca maddi katkıları nedeniyle kıymetli sponsorlarımıza çok çok teşekkür ediyorum.

Değerli meslektaşlarım,

14. Ulaştırma Kongresinin önemli bir özelliği var. O da çok kıymetli hocamız Prof. Dr. Sayın Güngör Evren onuruna düzenleniyor olmasıdır. Hocaların hocası duayen hocamız Sn. Güngör Evren, Türkiye'nin ulaştırma konusunda en önde gelen ismi olmasının yanı sıra, çağdaş, yurtsever bir ağabeyimiz olarak Odamızın bugüne kadar gerçekleştirmiş olduğu Ulaştırma Kongrelerinin de temel direği olmuştur. 14. Kongremizi kendisinin onuruna düzenliyor olmamız, kendisine olan minnettarlığımız ve şükran borcumuzdandır. Kabul buyurmasını dileriz.

Değerli Konuklar,

Elbette her kongre, her sempozyum, her etkinlik önemlidir; ama bugün Ulaştırma konu başlığı ile toplanan bu kongre için ayrı bir parantez açarak önemine daha belirgin bir vurgu yapmak gerekir. Hele ki bu Kongre Cumhuriyetimizin 100. Yılında gerçekleştiriliyorsa...

100 yıllık bir envanter muhasebesine değil ama 100 yıllık bir anlayış muhasebesine ihtiyacımız bulunmaktadır.

Çünkü ulaşım, tarihsel derinliği olan politik bir kavramdır. Ulaşım koridorları ve araçları tarih boyunca uygarlıkların kurulmasına, gelişmesine veya yıkılmasına vesile olmuştur. Dolayısıyla Ulaştırma insan, mal ve hizmetlerin basit bir hareket hali olmaktan çok toplumların ve devletlerin varlık-yokluk meselesi olma halini almaktadır.

Şu nokta açıkça dile getirilmelidir. Ulaştırma yatırımları konusu özü itibarıyla siyasidir, ekonomik temelli siyasi bir içerik taşımaktadır. Yatırım tercihlerinin siyaset dışı algılanması, tam da yanlış yatırım kararlarının altına imza atan siyasetçilerin arzu ettiği bir durumdur. Çünkü ülkeler arası veya bölgeler arası, zengin-fakir, güçlü-zayıf, yöneten-yönetilen ilişki ve çelişkileri ulaştırma tercihlerinde, ulaştırma alt sektörlerinde ve ulaştırma araç ve yapılarında bütün çıplaklığı ile ortaya çıkmaktadır.

Değerli Meslektaşlarım,

Size 1974 yılında yapılan 1. Kongremizin sonuç bildirisinden bir paragraf aktarmak istiyorum. Şöyle bir tespitte bulunuyor 1. Ulaştırma Kongresi;

“Gerçekten de, Osmanlı İmparatorluğu 1880’lerden sonra uluslararası demiryolu savaşının en şiddetlilerine sahne olmuştur. Bu dönemdeki yabancı sermayenin yatırım kesimleri arasındaki dağılımına bakıldığında, demiryolu yapım ve işletiminin %58’lik bir paya sahip olduğu görülecektir. Osmanlı topraklarında demiryolu inşaatı Avrupa ülkeleri için rizikosuz ve karlı bir yatırım olmuştur. Kilometre garantisi denilen bir usul ile, Osmanlı Devleti, demiryolu yapım ve işletiminin mutlaka kar sağlamasını güvence altına almıştı” demektedir 1. Kongremiz.

1974’deki 1. Kongremizin Osmanlı’nın son dönemlerine ilişkin işaret ettiği bu konu, günümüz Türkiye’sinin Ulaşım Politikalarına ne kadar çok benzediğinin tipik örneğidir. Bugün ülkemizde ulaştırma güzergahları, alt sektörleri ve yapıları, tıpkı Osmanlı’da olduğu gibi ülke ihtiyaç ve menfaatlerine göre değil uluslararası sermayenin ve onların yerli işbirlikçilerinin çıkarlarına göre şekillenmektedir.

Dünün Osmanlı’sında (dönemin koşulları gereği) demiryolu ve limanlarda olan özel imtiyazlar, bugünün Türkiye’sinde hava, kara, deniz ve demir yolları dahil olmak üzere tüm ulaştırma ve haberleşme alanlarına yayılmış durumdadır.

Başta kara yollarındaki olmak üzere otoyol, köprü, tünel, havaalanı gibi Kamu Özel İş Birliği adı altında üretilen projeler bugün kanayan yara olmaktan çıkmış tam anlamıyla ülke kaynaklarının sömürüldüğü bir sermaye transferine dönüşmüş durumdadır.

Yine 74’teki Kongre bildirisinden devam edecek olursak;

“Ancak iş bu kadarla bitmemiştir. Demiryolu imtiyazları, rizikosuz ve karlı bir yatırım olmanın çok ötesinde bir anlam kazanmıştır. Şirketler kadar, hatta şirketlerden çok Avrupa Devletleri, demiryolu imtiyazı elde etmek için, siyasi, askeri, iktisadi ve mali her türlü baskıya başvurmuşlardır” tespitinde bulunuyor Osmanlı’nın son dönemleri için 1. Ulaştırma Kongremiz.

Günümüz Türkiye’sinde ise iktidar sahipleri bırakın baskı sonucu karar vermeyi, nerdeyse gönüllü bir bağımlılık ilişkisine girmiş gibi izlenim vermektedir.

1994 yılında çıkarılan 7. Kalkınma Planından bu yana hem verimlilik hem de taşımacılıkta demiryollarının payının artırılması söylemleriyle demiryollarının özelleştirilmesi sürekli gündemde tutulmuş, fakat serbestleşme/özelleştirme uygulamaları ancak 2013 yılından itibaren uygulanabilmiştir.

Fakat demiryolu taşımacılığının karakteristiği, yani yüksek yatırım ve görece düşük kar olanakları nedeniyle yerli ve yabancı sermaye açısından diğer ulaştırma alanları gibi cazip olmamıştır.

Demiryollarının cazibesini artırmak için; 2000 yılında 47 binin üzerinde olan personel sayıları 2020 yılında 26 binlere kadar indirilmiş, ekonomik olmayan istasyonlar, limanlar, TCDD’ye ait yan işletmeler, TCDD meslek liseleri, öğrenci yurtları kapatılmış, hastaneleri devredilmiş, başta yol atölyeleri olmak üzere pek çok atölyesi kapatılmıştır. İlave olarak sermaye aktarımlarıyla görev zararları kapatılmış, önemli teşvikler verilmiş ve borçları silinmiştir. Ayrıca 7 limanın 5 tanesinin işletmesi devredilmiş, arsaları ve pek çok binası da satılmıştır. Verimlilik için, yatırımın artması için, demiryollarının gelişmesi için özelleştirmenin şart olduğu propagandası diğer alanlarda olduğu gibi demiryolu taşımacılığı için de doğru çıkmamıştır.

Demiryolunun yük taşımacılığındaki payı 1950’de %68, 1960’ta %53, 1970’te %26 civarındayken bu oranlar 2000 yılında %5,3, 2020 yılında ise %4,5’tir. Yolcu taşımacılığında da bu oranlar farklı değildir.

2000 yılında 10.922 km olan toplam demiryolu uzunluğu 2020 yılı sonu itibarıyla 1.213 km'si YHT hattı olmak üzere 12.803 km'ye çıkabilmiştir ancak. Oysa hem Kalkınma Planlarında hem de Ulaştırma Ana Planında 2023 yılı itibarıyla hedeflenen toplam demiryolu uzunluğu 25.000 km olarak ifade edilmektedir.

Ayrıca, TCDD'nin küçültülmesi ve varlıklarının satılıp savılmasına rağmen 2000-2020 yılları arasında 100 milyar TL kaynak aktarılmış, görev zararları sermaye artırımını adı altında kamufle edilmiştir. Özelleştirme eşittir verimlilik ve yatırım söyleminin bir palavradan ibaret olduğu somut olarak ortaya çıkmıştır.

Son dönemlerde basında çıkan haberlere göre, bazı demiryolu projeleri için kaynak arayışına giren Ulaştırma Bakanlığının, 2023 yılı sonuna kadar TCDD'nin şirketleştirilmesi/serbestleştirilmesi taahhüdü ile (sanki yeterince serbestleştirilip içi boşaltılmamış gibi) Avrupa Yatırım Bankasından Kredi talebinde bulunmaktadır. Ayrıca anlaşılmaktadır ki, Avrupa Yatırım Bankası ulusal ihtiyaçların gerektirdiği proje ve güzergahlara değil, özelleştirilebilir, ticari getirisi yüksek yatırımlara yeşil ışık yakmaktadır.

Değerli meslektaşlarım,

Ulaştırma sistemleri veya yapıları tarih boyunca siyasi yöneticilerin övünme aracı olmuştur. "Demir ağlarla ördük anayurdu dört baştan" tümcesiyle simgeleşen Cumhuriyetin ilk yıllarıyla nispet yaparcasına, Menderes döneminin Karayolu Hamlesi, Demirel'in Boğaz Köprüsü, Özal'ın Otoyolları, Erdoğan'ın ise Double Yolları ve yine Otoyol ve Köprüleri, seçmenden oy isterken kullandıkları temel argüman halini almıştır.

Siyasetçilerin dönemleri içerisinde yapmış oldukları yatırımları ile öğünmeleri doğaldır. Ancak biz mühendisleri ilgilendiren boyutu bu değildir. Çünkü meselenin siyasi boyutu bu kadar basit değildir.

Bizi ilgilendiren, neyin, ne için, kimin yararına, nelerin uğruna yapıldığı sorularının cevaplarıdır. Daha açık bir ifadeyle; yapılan işlerin ülkenin ve toplumun ne kadar yararına olduğu, kısıtlı ülke kaynaklarının ne kadar doğru ve verimli kullanıldığı, kısa, orta ve uzun vadelerde ülkeye ve topluma getirisinin neler olabileceği, yapılan yatırımların doğa ve çevreyle ne kadar uyumlu olduğu, ihtiyaç duyulan meselelere ne kadar çözüm getirip getirmediği gibi boyutlarını irdeleriz. Dolayısıyla bir ulaştırma yapısı veya o yapının dahilinde olduğu plan, bizim için tek başına teknik bir konu olmaktan uzaktır.

Son 10 yıla damgasını vuran Kamu Özel İş Birliği projeleri ile üretilmiş ulaştırma yapılarının az önce bahsettiğim çerçevedeki vahameti konusunda çok şeyler söylendi, yazılı ve çizildi. Sadece bizim tarafımızdan değil yurduna ve yurttaşına duyarlı tüm kesimler tarafından tartışıldı, itirazlar edildi. Dolayısıyla bunlardan bahsederek zamanınızı almak istemiyorum.

Fakat değerli meslektaşlarım, bir avuç zengin yaratma dışında hiçbir işe yaramayan bir başka projeden örnek verecek olursak kamuoyunda yarattığı çevre felaketiyle bilinen Rize -İyidere Lojistik Limanını (Konteyner, Genel Kargo ve Ro-Ro Limanı) işaret edebiliriz.

Bu projenin genel amacı şöyle açıklanmaktadır; "...Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) ürünlerinin önemli bir bölümünün Doğu Karadeniz Endüstriyel Gelişme Bölgesine ve Limanına çıkarılarak dünya pazarlarına ulaştırılması sağlanacaktır. Ovit tünelinin açılmasıyla Endüstriyel Gelişme Bölgesi ile Erzurum bağlantı yolu yıl boyunca ulaşımına açık kalacaktır. Bu bağlantı yolu mesafe ve zaman açısından avantaj sağlayacağından, GAP'ta yetişen ürünler, Mersin Limanından daha erken bir zamanda İyidere-Of havzasına ulaşabilecektir. Ayrıca bu yol, Doğu ve Orta Doğu'da yer alan komşularımızın da Karadeniz'e ulaşımını sağlayacak, ihracat ve ithatlarını bölgede yapılacak olan liman üzerinden gerçekleştirmelerine imkân verecektir..." denilmektedir.

Bu ihtiyaç anlaşılan öyle beklenmedik bir şekilde oluşmuş ki, 2010 yılı Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı bu gelişmeyi ön görememiştir!

Tabi ki böyle bir durum söz konusu değildir.

Çünkü, inşasına başlanmış olan İyidere Limanının Samsun Limanına uzaklığı 195 km, Hopa

Limanına uzaklığı 53 km, Trabzon limanına uzaklığı 35 km, Rize Limanına uzaklığı ise 13 km'dir. Bu bölgede limanlar birbirlerine oldukça yakındır ve tüm limanlar yaklaşık %30 kapasite ile çalışmaktadır. Buraya yapılması planlanan liman bir yat limanı değildir. Yat limanları bile aralarında ortalama 60 km gibi bir mesafeye ihtiyaç duyarlar.

Diğer yandan Doğu Karadeniz illerinin ihracat rakamları 2010 yılından beri ya aynı kalmakta ya da başta Rize olmak üzere bazı illerde istikrarlı bir şekilde azalmaktadır. Kaldı ki ihtiyaç halinde mevcut limanların kapasitelerinin artırılmaları mümkün iken, İkizdere Vadisinde tam bir çevre katliamına sebebiyet verme pahasına milyarlarca lirayı bu yatırıma harcamanın izah edilebilir yanı yoktur. İzah edilemediği için, bu projeye karşı çıkan bizler siyaset yapmakla itham edilmekteyiz.

Değerli meslektaşlarım,

Bu türlü örnekler sadece ulaştırma alanında değil, memleketin tüm sektörlerinde; sanayide, tarımda, enerjide, madencilikte, ormancılıkta gözlenmektedir. Cumhuriyetin Yüzüncü Yılında bunlardan değil, kalkınmış ve müreffeh Türkiye'deki ulaştırma sektörünün başarılarından ve öneminden bahsetmek isterdim.

Umuyor ve inanıyorum ki, önümüzdeki yüzyılda Cumhuriyetin başlangıç yıllarında ortaya koyulan perspektif ile yurdun kalkınmasını önceleyen, kamucu politikaların hakim olduğu bir ülkede yaşayacağız. Böylesi bir ülkenin yaratılmasında, her türlü güçlüğe rağmen İnşaat Mühendisleri de yerini alacaktır.

Bu duygularla sizleri selamlıyor, değerli hocam Prof. Dr. Güngör Evren'e sağlıklı uzun ömürler diliyorum.

Yapılarda Güçlendirme Sempozyumu

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu II. Başkanı Nusret Suna

30 Ekim 2023

Değerli Konuklar,

Değerli Katılımcılar,

Değerli Meslektaşlarım,

Yapılarda Güçlendirme Sempozyumuna hoş geldiniz. İnşaat Mühendisleri Odası adına sizleri sevgi ve saygıyla selamlıyorum.

Sempozyumun yürütücülüğünü üstlenen İzmir Şubemize huzurlarınızda teşekkür ediyorum. Şube yönetim kurulu, şube üyesi meslektaşlarımız, şube çalışanlarımız özveriyle çalıştılar ve tabii ki sempozyuma katılan hocalarımıza, uzman meslektaşlarıma da ayrıca müteşekkir olduğumuzu ifade ediyorum.

Değerli Konuklar,

Şimdiye dek Odamız, meslek alanımıza dahil hemen her konuda bilimsel etkinlikler gerçekleştirdi. Örneğin geçen günlerde Ulaştırma Kongresi'nin 14.sü yapıldı. Geoteknik, deprem ve benzeri konularda belirli aralıklarla ulusal/uluslararası katılıma açık kayda değer tartışmalara ve üretime tanıklık eden toplantılar yaptı.

Örneğin deprem üst başlığı ile gerçekleştirilen etkinliklerde güçlendirme sadece bir alt başlık ya da bir oturumda ele alınan konu olarak kayıtlara geçti.

İlk kez odamız güçlendirme merkezli bir sempozyum düzenliyor. Güçlendirme Sempozyumunun önemi buradadır ve tabii ki hazırlık sürecinin ne kadar meşakkatli geçtiğini göstermektedir. Bu nedenle arkadaşlarımıza bir kez daha teşekkür ediyorum.

Değerli Meslektaşlarım,

Güçlendirme Sempozyumu hiç şüphe yok ki bir ihtiyaçtan kaynaklanıyor.

Türkiye'nin bir deprem ülkesi olduğu ve yapı stokumuzun depremde iyi sınav vermesinin mümkün olmadığı gerçeğini hatırlatmanın anlamı yok. En son 6 Şubat depreminde bu gerçek olanca ağırlığı ve acı sonuçlarıyla bir kez daha açığa çıktı.

Daha önce de karşı karşıya kalmıştık aynı durumla. 23 Ekim 2011'de Van'da, 30 Ekim 2020'de İzmir'de... Yine daha önce 1999 Marmara'da, 2020'de Elazığ'da.

Sizler de biliyorsunuz her depremde benzer tablolar karşımıza çıkıyor.

Aynı şekilde her deprem sonrası yapı stokumuzun mevcut durumu masaya yatırılıyor. Veriler paylaşılıyor, şu kadar binanın yıkılıp yapılacağından söz ediliyor, yani topluma vaatte bulunuyor, güçlendirme çalışmalarından söz ediliyor, şu kadar yapının güçlendirilmesi gerektiği ifade ediliyor.

Ne yazık ki bir sonraki depremde yine binlerce bina çöküyor, on binlerce yurttaşımızı kaybediyoruz. Neden olduğu acı dışında ekonomik açıdan telafi edilmesi mümkün olmayan durumun altından kalkmaya çalışıyoruz.

Buraya kadar özetlediğimiz her şey sizlerin de bilgisi dahilindedir.

Ancak bazı konularla, daha doğrusu verilen ve fakat tutulmayan sözlerle ilgili hafızalarınızı tazelemek istiyorum.

Örneğin Cumhurbaşkanı Erdoğan, 2020 yılında yaptığı açıklamada 6 milyon 700 bin konutun dönüştürülmesi gerektiğini söylemişti.

Yine örneğin zamanın Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanı Murat Kurum, 2021 yılında TBMM Deprem Araştırma Komisyonuna yaptığı sunumda aynı konuya değinmiş, hem ülke geneli hem de özelde İstanbul için riskli yapı verilerini paylaşmıştı. İstanbul'da 300 bin yapının acilen dönüştürülmesi gerektiğini ifade etmişti. Sayın bakan 2020'de aynı minvalde yaptığı açıklamada, İstanbul'daki riskli 300 bin yapının 2023'e kadar iyileştirileceğini ifade etmişti. Şu anki sayın bakan ise yine aynı koltukta oturduğu 2017 yılında yaptığı açıklamada yapı stokunun dönüştürülmesi için 15 yıla ihtiyaçları olduğunu belirtmişti.

Peki ne oldu? Ne kadar yapı dönüştürüldü, iyileştirildi, güçlendirildi, yıkılıp yeniden yapıldı? Vaatler tutulsaydı, hedeflere ulaşılsaydı 6 Şubat depreminde bu denli yıkım olur muydu?

Bu sorular ne yazık ki 6 Şubat depreminde yanıtlandı. Bakanlığın Şubat ayı sonunda yayımladığı veriye göre, 11 ilde toplam yıkılan bina sayısı 18 bin 200 olarak açıklandı. Toplam 717 bin 614 binanın 90 bin 609'u acil yıkılacak, ağır hasarlı ve yıkık bina olduğu ifade edilmişti.

Konunun dikkat çeken kısmı 6 Şubat'ta sadece belirli yaşın üzerindeki yapıların değil birkaç yıllık binaların da yıkımdan kurtulamamasıdır.

Bu durum karşı karşıya kaldığımız sorunun sadece yapı stokuyla sınırlı olmadığı, projelerimizi bir bütün olarak yapı üretimine çevirmek gerektiğini göstermektedir ki, sempozyum konusu olmasa da bu tespit ister istemez yapı denetim sisteminin tartışılmasını beraberinde getirmektedir.

Çünkü bilinir ki güçlendirme geçmişle, yapı denetim gelecekle ilgilidir.

Özetle çok yönlü, çok etkenli bir sorunla yüz yüzeyiz.

Elbette bu sürecin önemli ayağını güçlendirme çalışmaları oluşturuyor.

Sempozyum programına bakıldığında güçlendirme teknikleri, yol ve yöntemleri ile ilgili ayrıntılı tartışmaların yapılacağı görülecektir. Her biri konusunda uzman meslektaşlarımızın ve hocalarımızın güçlendirme alanında pek çok soruya yanıt vereceğine şüphe yoktur.

Ancak şu konuyu hatırlatmakta fayda görüyorum.

Örneğin biz mühendisler, bilim insanları güçlendirmeye ilgili titiz çalışmalar içerisindeyken,

İktidar İmar Barışı ilan ediyor ve güçlendirilmesi gereken yapılar kamunun ilgi alanından çıkma şansını yakalıyor, yasal güvenceye kavuşuyor.

6 Şubat depreminin yıkıma yol açtığı 10 ilde 294 bin yapının İmar Barışına başvuru yaptığı biliniyor. Peki, 2020'de Sisam depreminin vurduğu İzmir'de kaç yapı yararlanmış İmar Barışı'ndan. İzmir'de İmar Barışı'ndan yararlanmak üzere 811 bin başvuru yapılmış.

Bilindiği gibi 2020 İzmir depreminde neredeyse tek yıkım Bayraklı ilçesinde yaşandı. Deprem sonrasında Bayraklı'da acil yıkılacak dört, depremde yıkılan iki, ağır hasarlı 36 binanın İmar Barışı'ndan yararlandığı açığa çıktı.

İstanbul'da ise İmar Barışı'na başvuru sayısının 1 milyon 748 bin olduğu biliniyor.

Şimdi İstanbul, beklenen olası depremi kaçak, ruhsatsız, mühendislik hizmeti almadan üretilmiş binlerce yapıyla karşılayacak.

İmar Barışı'na başvurmayan diğer binaların depremde nasıl bir tepki vereceği tabii ki başka bir muamma. Lakin mühendislik hizmeti almadan üretilenlerin nasıl bir tepki vereceğini tahmin etmek zor değil.

Değerli Katılımcılar,

Programımız oldukça yoğun. Bu nedenle daha fazla vaktinizi almak istemiyorum.

Güçlendirme Sempozyumunu İzmir depreminin yıldönümünde topluyoruz, bu vesile ile kaybettiğimiz canlarımızı bir kez daha anıyor, kamu yönetimine yapılarımızın ve kentlerimizin depreme hazır hale getirilmesi, güçlendirme çalışmaları için kaynak yaratılması, kentsel dönüşüm projelerinin rant odaklı olmaktan çıkarılması doğrultusundaki çağrımızı yeniliyoruz.

Bir çağrıda daha bulunmak isterim.

İsrail Filistin savaşının bir an önce sona ermesini temenni ediyor, sivillerin katledilmesini, hastane, okul, pazaryeri gibi sivil hedeflerin vurulmasını kınıyor, mazlumların yanında olduğumuzu bir kez daha ilan ediyorum.

Konuşmamı bitirirken Cumhuriyetimizin 100. yıldönümünü kutluyorum. Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşlarını saygıyla, sevgiyle selamlıyorum. Mustafa Kemal'in yurtta sulh cihanda sulh şiarının bizlerin ve tüm ulusların rehberi olmasını temenni ediyorum.

Evet Cumhuriyet demokrasidir, milli egemenliktir, kadın haklarıdır, kamuculuktur, bilimdir, fendir ve diğerleri kadar önemli olmak kaydıyla barıştır. "Yurtta sulh cihanda sulh" şiarı bunun özlü ifadesidir.

Evet, 'sonsuz kadar barış için sonsuz kadar Cumhuriyet' diyerek sözlerime son veriyor, saygılar sunuyorum.

Her Yönüyle Deprem Çalıştayı

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Taner Yüzgeç

11 Kasım 2023

Değerli konuklar, kıymetli meslektaşlarım,

Hepinizi Yönetim Kurulu adına saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle 6 Şubat Kahramanmaraş Depremlerinde hayatını kaybeden on binlerce yurttaşımızın anısı önünde saygıyla eğiliyor, tüm ülkeye İnşaat Mühendisleri Odası adına bir kez daha baş sağlığı diliyorum.

6 Şubat Depremleri ve akabinden gelen 20 Şubat Hatay Depreminden sonra Odamızın her biriminin ana gündem maddesi deprem olmuştur. Ankara Şubemizin değerli yöneticilerine ve

emekçilerine de konun pek çok yönünün değerlendirileceği böylesi bir etkinlik düzenlediği için teşekkürü bir borç biliyorum.

Ayrıca deprem bölgesinden kalkıp gelen, yaşadıkları mağduriyetleri, sorunları ve verdikleri mücadeleyi bizimle paylaşacak olan değerli katılımcılara ve yöneticilerimize, meselenin bilimsel, teknik ve hukuki boyutlarını bize anlatacak değerli bilim insanlarına ve meslektaşlarıma, Kıbrıs'tan gelip burada bilfiil kurtarma çalışmalarında görev yapmış ve bizimle deneyimlerini paylaşacak olan Kıbrıs İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı sayın Gürkan Yağcıoğlu'na teşekkür ediyorum.

Değerli meslektaşlarım, değerli konuklar

6 Şubat Depremleri gerçekten çok büyük depremlerdi. 7.8 ve 7.6 büyüklüğündeki depremler sadece büyüklükleri açısından değil şiddeti, yıkıcılığı ve ivmeleri açısından da yer bilimcilerin, sismologların beklentisini aşan depremler niteliğindeydi.

Kimilerine göre 3, kimilerine göre 4 çok büyük depremin peş peşe yaşanması dünyadaki bilim insanları açısından da şaşırtıcı oldu.

Dolayısıyla bu denli büyük ve yaygın depremler karşısında kayıpları sıfıra indirmek belki mümkün olmayabilirdi fakat böylesi dehşet verici bir tabloyla karşılaşmamız elbette ki önlenbilirdi. Resmi rakamlara göre 50 binden fazla insanımız hayatını kaybetti, yaklaşık 40 bin bina yıkıldı, 300 binden fazla bina ağır hasar aldı. Maddi kaybın 100 milyar doların üzerinde olduğu tahmin ediliyor.

Ayrıca,

Deprem sonrası müdahale konusunda da hepimiz yaşanan acziyete ve beceriksizliğe şahit olduk. Toplumun dayanışması ve yaşanan felaket karşısında örgütlenme kabiliyeti ne acıdır ki devletin önündeydi. Siyasi kaygıların, insani yardım ve dayanışmaların önüne geçtiğini izledik. Afet müdahale planlarının sadece birer kağıt parçasından ibaret olduğunu anladık.

Kuşkusuz ki afetler sonrasına hazırlıklı bir devlet yapımız olsaydı, can kaybımız bu denli olmayacaktı. Afet sonrası yaşanan dramlar bu denli içimizi acıtmayacaktı.

Değerli meslektaşlarım,

Aslında, afete müdahale konusunda ne kadar kırılğan ve ciddiyetten uzak olduğumuzu son birkaç yıldır şahit olduğumuz davranışlar ele vermişti. Daha üç yıl öncesinde meydana gelen İzmir depreminde yıkımın sadece 6-7 bina ile sınırlı olmasına rağmen, koca kentin nasıl saatlerce kilitlendiğini, enkazlara saatler sonra ulaşılabilmediğini, bazı hastanelerin ise hizmet veremediğini, hatta konusu ve uzmanlığı olmayan bir bakanın enkazın üzerinden kameralara nasıl şov yaptığını, hep beraber görmüştük.

6 Şubat Depremlerinden sadece aylar öncesinde, ülke genelini kapsayan bir deprem tatbikatının ne denli eğlenceli bir gösteri olduğunu ve bu gösterinin önemli kahramanın ise bir İçişleri Bakanı olduğunu kameralardan izlediğimizde kaygılarımız bir kat daha artmıştı. Nitekim deprem sonrası medyaya düşen AFAD yöneticilerinin ciddiyetsizliğine dair videolar, Afet Müdahalesinin neden yetersiz kaldığının da göstergesi oldu.

Sonuçta sadece AFAD değil tüm devlet kurumları arasındaki koordinasyonsuzluk ile siyasallaşmış kadroların süreci değil algıyı yönetmeye çalışması kendileri açısından siyasal getiri sağlamış olsa bile, sosyal ve insani açıdan büyük yaralara sebebiyet vermiştir.

Değerli meslektaşlarım, değerli konuklar,

Afet sonrası çalışmalar, kuşkusuz afetin hemen akabinde yapılan arama-kurtarma, yardım ulaştırma, beslenme ve acil barınma ihtiyaçlarını karşılamayla sınırlı değildir.

Geçici yerleşim alanlarının kurulması, enkaz kaldırma işlemleri, altyapısal hizmetlerin yani elektrik, su, kanalizasyon, haberleşme ihtiyaçlarının karşılanması gibi çalışmalarda yetersiz ve yanlış işlerin yapıldığını üzülenek izliyoruz. Aradan 9 ay geçmesine rağmen eğitim, sağlık ve güvenlik ihtiyaçlarının da yeterince karşılanamıyor olması bir başka gösterge olarak karşımıza çıkıyor.

Afet sonrasında ileriki çalışmaları ise tam bir bilinmezlik içerisinde yürütülüyor veya yürütülüyormuş gibi yapılıyor ne yazık ki. Bir yandan şehirlerin yeniden kurulması, yeni yerleşim alanlarının oluşturulması, konut ve işyeri ihtiyacının karşılanması konularında seçim öncesi verilen taahhütlerin rafa kaldırıldığı görülürken, diğer yandan yapılan cılız çalışmaların da sağlıklı kentleşme ve güvenli yapılaşma açısından (yer seçiminden inşa kalitesine kadar) endişe verici örneklerle dolu olduğu görülüyor. Bu da yetmiyormuş gibi deprem bahane edilerek mülkiyet hakkını da ortadan kaldıracak yeni düzenlemeler getiriliyor.

Değerli meslektaşlarım,

Şu ana kadar söylediklerim afet sonrası çalışmalara ilişkin gözlemediğimiz, ikaz ve itiraz ettiğimiz konuların kısa bir özetidir. Ancak yaşanan depremin bir felakete dönüşmesinin esas nedeni bu değildir. Deprem sonrası yaşanan ve hala devam etmekte olan beceriksizlik, koordinasyonsuzluk olmasaydı bile, yani maddi ve manevi her yönüyle hazırlıklı bir devlet yapısı olsaydı bile, böylesine yaygın bir yıkım karşısında çaresiz kalabilirdi. İşte onların da sığındıkları durum bu ve “yüzyılın afeti” olarak nitelendirmelerinin sebebi bu.

Evet, beklenmedik büyüklükte bir depremin yaşandığı bir gerçektir. Ancak bu gerçek, başka gerçeklerin üstünü örtmüyor. Afete hazırlığın temelini güvenli yapılaşma ve sağlıklı kentleşme çalışmaları oluşturmaktadır. Bunlar yapılmadığı takdirde böylesine yaygın bir yıkımın oluşmasının önüne geçilemiyor ve deprem sonrası müdahalenin altından kalkmak mümkün olmuyor. İşte en büyük suç ve günah burada yatıyor.

Türkiye’deki 10 milyon yapının %60’ının riskli olduğu biliniyor ve en yetkili ağızlar tarafından ifade ediliyor olmasına rağmen bu yapılara güçlendirme, yenileme, dönüşüm şeklinde müdahale etmiyorsanız yıkım ve kayıplara neden oluyor ve suç işliyorsunuz demektir. Bu 6 milyon yapıya bırakın müdahale etmeyi, varlıklarını bile tespit etmiyorsanız siz depremi ve diğer doğa olaylarını umursamıyorsunuz demektir. Siz çıkardığınız planlarda riskli yapıları 2017 yılına kadar tespit edeceğinizi taahhüt edip de, 2023’te daha nasıl yapacağınızı bile tartışmıyorsanız, siz bu toplum ile alay ediyorsunuz demektir.

Kimileri bu söylediklerime itiraz edip, 2012 yılından bu yana, yani son 11 yılda yapılan kentsel dönüşüm çalışmalarından bahsedebilir! Fakat TBMM’nin 6 Şubat Depremlerine ilişkin çıkarmış olduğu Mayıs 2023 tarihli raporundan anlaşıldığı üzere son 11 yıl içerisinde ülke genelinde sadece 238 bin civarında riskli yapıya “Kentsel Dönüşüm” adı altında müdahale edilerek yenilenmesi sağlanmıştır. Yani 2012 yılından bu yana riskli olduğu düşünülen yapı miktarının sadece %3-4 civarındaki kısmı yenilenebilmiştir. Kaldı ki yapılan kentsel dönüşüm uygulamalarının doğruluğu ve sağlıklılığı şüphe götürür niteliktedir.

Çünkü riskli yapı veya riskli bölge tespiti yapılmadan gerçekleştirilen kentsel dönüşümler sadece ve sadece rantı yüksek bölgelerle sınırlı kalmıştır. Rantsal dönüşüm öyle bir hal almıştır ki, çoğu riskli bölgelerde yaprak bile kıpırdamazken, kıymetli bölgelerde rant getirisinden faydalanmak için yeni binalar bile kitabına uydurularak yıkılıp yeniden yapılmıştır. Son 12 yılda İstanbul’da riskli olduğu iddiasıyla dönüştürülen bina oranı %13 civarında olmasına karşın yaratılan bağımsız bölüm %85 artmıştır. Bu da rantla birlikte kentsel yoğunluğu artırmıştır. İstanbul’da kentsel dönüşüm ile yaratılan rant değerinin 85 milyar dolar civarında olduğu söylenmektedir. Bu rakam İstanbul’daki 600 bin civarında olduğu söylenen riskli yapının güvenli hale getirilmesi için ihtiyaç duyulan finansmanın birkaç katı büyüklüğündedir. Dolayısıyla kentsel dönüşüm adı altında deprem hazırlığı yapıldığı iddiaları büyük oranda safsatadan başka bir şey değildir. Nitekim 6 Şubat Depremleri bunu bütün çıplaklığıyla ortaya çıkarmıştır.

Bugün siyasi iktidar sahipleri ağız birliği yapmışçasına yapılarda güçlendirmeye karşı olduklarını dile getirmektedirler. Evet, güçlendirme hassas bir iştir. Bilinçli ve bilgili kişiler tarafından tasarlanıp uygulanması, bilinçli ve bilgili kişiler tarafından denetlenmesi gerekir. Bunu sağlamak sanıldığı kadar zor bir durum değildir. Yeter ki siyasi kadrolar bunun üzerinde kararlılıkla dursun. Çünkü güçlendirme yeterli finans desteği ile çoğu binanın güvenliği için hem ekonomik hem de hızlı bir çözümdür. Yine 6 Şubat Depremleri bunun pek çok olumlu örneği ile doludur. Fakat güçlendirmenin en büyük sorunu rant getirisinin olmayışıdır. İşte bu yüzden bugünün siyaset dünyası ve onların finansörü durumundaki müteahhitlik sektörü güçlen-

dirme alternatifini yok saymakta, mevcut kentsel dönüşüm uygulamalarının önünü daha çok açacak ve insanların mülkiyet hakkını rafa kaldıracak yasalar çıkarmaktadırlar.

Değerli meslektaşlarım,

Riskli yapı stokundan bahsettik. Bu stokun neden oluştuğundan bahsetmek gerekir biraz da... Kuşkusuz en temelinde yatan sebepleri, ülke içindeki kontrolsüz göç hareketleri, denge-siz büyüme ve plansız kentleşme olarak sıralayabiliriz. Devletin en önemli görevlerinden biri olan yurttaşlarının barınma ihtiyacını planlayamaması ve karşılayamaması sonucu kontrolsüz bir yapılaşma düzeni on yıllar boyunca hakim olmuştur. Bunun sonucu iktidarlar her birkaç yılda bir imar afları çıkarmak zorunda kalmıştır. En son örneğinde olduğu gibi imar afları da teknik kontrollerden kaçırılarak devlet açısından bir gelir kapısı haline sokulmuştur.

Ancak merak edilen soru şudur; son 60 yılın eseri olan riskli yapı stoku neden yıllar içerisinde dönüşüp azalmamaktadır? Her yıl 100 bin civarında yeni yapı üretilmektedir. Yoksa bunların bir kısmı riskli yapı stokumuzu beslemekte midir?

Üzülerek söylemek zorundayım ki; evet!

Çünkü son 20 yılda yaygınlaştırılan yapı denetim düzeni, kısmi iyileştirmeler getirirse de sağ-lıksız inşaat ve yapılaşma kültürünü değiştirmemiş, devletin sorumluluğunu üzerinden ata-cağı mekanizmalar kurmuştur sadece. Yapı denetim sistemi, yapı üretim sürecinin en temel ihtiyacı olan mühendislik ve mimarlık hizmetlerinin gerçekten verilmesini değil, mühendis-lerin, mimarların kağıt üzerinde sorumluluk almasını, bunu da cüzi ücretler karşılığında yap-masını tasarlamıştır. Çünkü mühendislik mimarlık hizmetleri maliyet artırıcı bir unsur olarak değerlendirilmektedir. Sadece ücretleri açısından değil gerek teknik gerekse imar açısından uygunsuz imalatlara onay vermemesi de kâr kaybına sebebiyet vermektedir. Dolayısıyla fiilen inşaat süreçlerinin dışında tutulmaktadırlar. Kurulan yapı denetim sistemi, yaratılan iklim buna hizmet etmektedir. Bu durum da siyasal iktidarların bilgisi ve gözetimi altında gerçek-leşmektedir.

Değerli meslektaşlarım,

Deprem tehdidine karşı güvenli kentler ve yapılaşma oluşturmak kolay olmayan, karmaşık ve maliyetli süreçlerdir. Fakat yapılamaz değildir. Üstelik çok uzun zamana yayılmadan da ger-çekleştirilebilir. Ancak bunun için tercihini sermayeden, ranttan ve kar etmekten yana değil halkından ve ülkesinden yana kullanacak kararlı bir anlayışa ihtiyaç vardır.

Değerli meslektaşlarım, değerli konuklar,

Sözlerime son verirken sizlere tarihteki bir depremden bahsetmek istiyorum. 1755 yılının 1 Kasım günü yani Hıristiyanlar için önemli bir dini günde, Lizbon'un Atlas Okyanusuna doğru 200 kilometre açıklarında, 9 büyüklüğünde olduğu tahmin edilen bir deprem oldu. Deprem ve arkasından gelen Tsunami dalgaları başta Portekiz olmak üzere İspanya, İngiltere ve Fas'ı etkiledi. En ağır yıkım Lizbon'da gerçekleşti. Kaynaklara göre 60 ila 100 bin civarında insan hayatını kaybetti.

Fakat bu deprem insanlık ve uygarlık adına pek çok değişimleri tetikledi.

- 1- Deprem sonrası müdahalede ordu ve devlet birimlerinin etkin kullanımının önemini gös-terdi.
- 2- Lizbon şehri bir plan dahilinde yeniden inşa edildi. Halihazırda şehir planlamasının öncüsü olarak nitelendirilmektedir.
- 3- Bundan sonra oluşacak depremlerde yapıların yıkılmasını önlemek amacıyla taş duvar-lar ahşap çerçevelerle desteklenmeye başlandı. Deprem mühendisliğinin öncüsü olarak kabul edilmektedir.
- 4- Fransız Devriminin önemli düşünürlerinden olan Jean Jacques Rousseau yine Fransız aydınlanmacısı Voltaire'e yazdığı mektupta "Yaşadığımız acıların nedeni sadece jeolojik değildir. İnsanları deprem değil, yoksulluk öldürüyor" diyerek sorunun sosyolojik boyut-larını dile getirdi.

5- Her ne kadar din adamları depremi Tanrısal sebeplerle izah etse bile, Voltaire ve Kant gibi filozofların depremleri bilimsel temellere oturtma çabaları sayesinde meselenin teolojik izahattan uzaklaşması o tarihten itibaren yaygınlaşmaya başladı.

Değerli meslektaşlarım,

6 Şubat depremlerinin de ülkemizde köklü değişikliklere gidilmesinin önünü açması dileğiyle sözlerimi bitiriyor, hepimize saygılar sunuyorum.

10. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Taner Yüzgeç

16 Kasım 2023

Değerli Meslektaşlarım,

Değerli Konuklar, Değerli Katılımcılar

Hepinizi Yönetim Kurulu adına saygıyla selamlıyorum.

Birincisi 1996 yılında gerçekleştirilmiş olan Sempozyumumuz bugün onuncusuna ulaşmış durumdadır. Kuşkusuz ki, 10. Kıyı Mühendisliği Sempozyumu da bundan öncekiler gibi başarılı geçecek, Kıyı ve Deniz yapıları açısından pek çok kıymetli bilimsel çalışmaya zemin oluşturacaktır.

Bu vesile ile Sempozyumun hayata geçmesini sağlayan Düzenleme ve Danışma Kurulu üyelerine, çalışmalarını ve görüşlerini camiamızla paylaşacak olan tüm katılımcılara ve İzmir Şubemiz Yönetim Kuruluna ve emekçilerine ayrı ayrı teşekkür ediyorum.

Değerli meslektaşlarım,

10. Kıyı Mühendisliği Sempozyumunun önemli bir başka özelliği daha var. O da, çok kıymetli hocamız Prof. Dr. Adnan Oğuz Akyarlı anısına düzenleniyor olmasıdır. Adnan hoca, bir yıl önce, geride yüzlerce eser bırakarak aramızdan ayrıldı. O sadece kıyı yapıları ve hidrolik alanında öne çıkmış bir bilim insanı değil, aynı zamanda şehrine ve halkına sevdalı gerçek bir aydın ve tam bir entelektüel idi. Bu yüzden aramızdan ayrılışı yeri doldurulamaz bir boşluk bıraktı.

Anısı önünde minnetle ve saygıyla eğiliyorum.

Değerli meslektaşlarım,

10. Sempozyumumuz "Cumhuriyet'imizin ikinci yüzyılına girerken kıyı ve deniz mühendisliğini neler beklemektedir?" sorusunu sormakta ve bugünden bunlara yanıt aramaya çalışmaktadır. Biliyorum ki bu konuda çok önemli değerlendirmeler yapılacaktır.

Ben de bu noktaya ilişkin kısaca görüşlerimi paylaşmak isterim.

Bugünden yarına, yani ikinci yüzyıla baktığımızda gelişmelerin neler olabileceğini ve bunlar için neler yapılabileceğini anlayabilmek için dünden bugüne olagelenlere de bakmak gerekir.

Kıyı yapılarının ilk çağlardan bu yana uygarlıkların oluşmasında ve gelişmesinde kilit bir rol oynadığını söylemek iddialı bir tespit olmayacaktır. Çünkü ticaret, deniz ve su yollarının kullanılmasıyla başlamış, akabinde yerleşim ve ticaret merkezleri kıyılara kaymış ve beraberinde kıyı ve deniz yapıları gelişmeye başlamış hatta kentleşmeyi ve sanayileşmeyi belirlemiştir.

Antik çağlardan bu yana durum, farklı bir görünüm arz etmemektedir. Bugünün dünyasında da ticari merkezler kıyılarda oluşmakta, sanayiler büyük oranda kıyılara veya kıyılara yakın yerlere kurulmakta, çünkü mal ve hizmet taşımacılığı %60'ların üzerinde bir oranla deniz ve su yolları aracılığı ile yapılmaktadır.

Önümüzdeki yüzyılda da denizlerin önemi açısından durum çok farklı olmayacak gibi görünmektedir.

Fakat önümüzdeki yüzyıl, dünyamız açısından hiç de kolay bir yüzyıl olmayacağına benzemektedir. Çünkü iklim değişikliği ve meteorolojik kriz daha bugünden kıyılarımızı, kıyı yapılarımızı ve dolayısıyla kıyı mühendisliğini fazlasıyla zorlamaktadır.

İklim değişikliği küresel ısınmadan kaynaklanmaktadır. Atmosferdeki sıcaklık artışının ana nedeninin insan kaynaklı sera gazı emisyonu olduğu, bunda en büyük payın da karbondioksit gazına ait olduğu ve bu gazın kaynağının da fosil yakıt tüketimi olduğu tüm dünya tarafından artık neredeyse ezberlenmiş durumdadır. Ayrıca bu emisyonun %50'sinden fazlasının da sanayileşmiş birkaç ülke tarafından yapıldığı yine herkes tarafından bilinmektedir.

Atmosferik sıcaklık ortalamasının artması, meteorolojik ve klimatolojik aktiviteleri hızlandırmakta ve şiddetini artırmaktadır. Nitekim son 20 yıl içerisinde gerçekleşen meteorolojik hava olaylarının sayısında ve şiddetinde artışlar gözlenmiş, deniz seviyelerindeki yükselme ivmeleri artmış, deniz suyu sıcaklarındaki artış deniz ekosistemini olumsuz etkilemiştir.

Kapitalist dünyanın düzenleyici örgütlerinden biri olan Dünya Ticaret Örgütü bu durumu "Dünyamız için ciddi bir varoluşsal risk" olarak değerlendirmektedir.

Şimdi soru şudur; kıyı şehirlerini, kıyı yapılarını, ticareti, sanayiye, ulaştırmayı doğrudan ve olumsuz yönden etkileyecek olan bu durum durdurulup geri döndürülebilir mi?

Evet mümkün! Ancak dünya halklarının yani insanlığın, yeni ve farklı bir iktisadi, siyasi sistem oluşturmasıyla mümkün olabilecektir.

Çünkü küresel atmosferik ısınmayı durdurabilmek için karbon salınımının azaltılması yetmez! Karbon salınımının azaltılması kadar karbon emiliminin de artırılması gerekmektedir. Bu da ormanların, meraların, okyanus ve denizlerdeki mercanların korunması demektir. Kısaca doğanın, ekosistemin korunması ve geliştirilmesi demektir.

Sadece Avrupa'da, Amerika'nın kuzeyinde doğayı korumak yetmez! Türkiye'de Afrika'da, Ortadoğu'da Asya'da da korumak gerekir. Ekvator kuşağı ormanlarını korumak gerekir. Okyanusları, denizleri, gölleri, akarsuları korumak gerekir. Karbon salınımının en çoğunu yaratan termik santral için yok edilen Akbelen Ormanlarını da korumak gerekir.

Nüfus artışının önlenmesi, kontrolsüz nüfus hareketlerinin yani göçlerin ve buna sebep olan savaşların durması gerekir. Plansız ve kontrolsüz kentleşme, kontrolsüz ve plansız tarım ve sulama, kontrolsüz maden işletmeleri, rasyonel olmayan yatırım ve yapılar, kısaca tüketim ve sömürü üzerine oluşmuş düzenin durdurulması gerekir. Önümüzdeki ikinci yüzyılda dünyanın ve dünyadaki canlı türlerinden biri olan insanoğlunun varlığı buna bağlıdır.

Tekraren söylemek gerekirse Dünya Ticaret Örgütü'nün deyimiyle "dünyamız ciddi bir varoluşsal risk" altındadır.

Değerli meslektaşlarım,

Meseleyi ülkemiz açısından değerlendirecek olursak, az önce dünya geneli için bahsettiğim sorunların daha da ağırlaştırılmış haliyle yaşandığını söylemek zorundayım.

Neo-liberal kapitalist düzenin ne yazık ki en vahşice uygulandığı ülkelerden biri konumuna düşürülmüş durumdayız. Cumhuriyetin ilk dönemlerindeki kamucu anlayış, 1960'lardaki planlı kalkınmacılık yerini başka kavramlara bırakmış durumda.

Bu düzen içerisinde yarın yok! Önümüzdeki on yıl yok! Önümüzdeki 50 yıl, 100 yıl yok!

Dolayısıyla planlama yok! Toplumsal kalkınma yok!

Yerine sadece bugün var. Bu gün için elde edilecek karlar var. Bugünün ihtiyacı olan finansal büyüme var!

Kamuya ait kıyıların, limanların satılması var. Özelleştirmesi var.

Planlama ve kalkınma kavramları sermayenin sınırsız taleplerini, kamusal ihtiyaçlar çerçevesinde sınırlayan belge ve tutumlar olması nedeniyle, son yirmi yılda daha da pervasızlaşarak, 40 yılı aşkın bir süredir yok edilmektedir.

Bu yüzden tüm alanlarda olduğu gibi, ulaştırma ve kıyı yapılarına yönelik yapılan planlar da yapılan ama asla uygulanmayan metinler halinde raflarda yerini almaktadır. Planlamayı takip eden, yapılacak yatırımları plana göre onaylayan kurumlar ise ortadan kaldırılmış durumdadır.

Çünkü planlamayı koruyan müesseseler (bağımsız yargı dahil olmak üzere) var olduğu sürece; dünyanın en saçma, en tahripkar, en pahalı ve mühendislik açısından en riskli fantezisi olan Kanal İstanbul gibi absürt projelere teşebbüs dahi edilemez.

İktisadi olarak ülkeye vereceği zarar 6 Şubat depremlerinin verdiği zarar kadar olan, Marmara ve Karadeniz ekosistemine vereceği zararın ölçülemeyeceği, deprem esnasında ve sonrasında yaratacağı risklerin hesaplanmadığı ve elit bir tabakanın daha da zenginleşmesinin dışında başka bir işe yaramayacak olan Kanal İstanbul projesi, ancak bugünkü vahşi neo-liberal düzen içinde kendine yer bulabilmektedir.

Ancak üzülerek ifade etmek zorundayım ki, akademik unvan sahibi ve mühendis sıfatını taşıyan bazı kişilerin hazırladıkları ÇED raporları siyasal iktidarın aldıkları kararların kılıfını oluşturmaktadır.

ÇED raporu skandalları son yıllarda ne yazık ki artarak devam etmekte ve çevre katliamlarına zemin hazırlamaktadır.

Değerli meslektaşlarım, Değerli konuklar,

Bir avuç zengin yaratma dışında hiçbir işe yaramayan bir başka projeden örnek verecek olursak kamuoyunda yarattığı çevre felaketiyle bilinen Rize –İyidere Lojistik Limanını (Konteyner, Genel Kargo ve Ro-Ro Limanı) işaret edebiliriz. 2021 yılında Odamız Kıyı Deniz Kurulunun çıkarmış olduğu rapor, konuyu bütün çıplaklığı ile ortaya koymaktadır.

Bu projenin genel amacı Bakanlık tarafından şöyle açıklanmaktadır; "...Güneydoğu Anadolu Projesi (GAP) ürünlerinin önemli bir bölümünün Doğu Karadeniz Endüstriyel Gelişme Bölgesine ve Limanına çıkarılarak dünya pazarlarına ulaştırılması sağlanacaktır. Ovit tünelinin açılmasıyla Endüstriyel Gelişme Bölgesi ile Erzurum bağlantı yolu yıl boyunca ulaşımaya açık kalacaktır. Bu bağlantı yolu mesafe ve zaman açısından avantaj sağlayacağından, GAP'ta yetişen ürünler, Mersin Limanından daha erken bir zamanda İyidere-Of havzasına ulaşabilecektir. Ayrıca bu yol, Doğu ve Orta Doğu'da yer alan komşularımızın da Karadeniz'e ulaşımını sağlayacak, ihracat ve ithalatlarını bölgede yapılacak olan liman üzerinden gerçekleştirmelerine imkân verecektir..." denilmektedir.

Bu ihtiyaç anlaşılan öyle beklenmedik bir şekilde oluşmuştur ki, 2010 yılı Ulaştırma Kıyı Yapıları Master Planı çalışmaları bu gelişmeyi ön görememiştir!

Tabi ki böyle bir durum söz konusu değildir.

Çünkü, inşasına başlanmış olan İyidere Limanının Samsun Limanına olan uzaklığı 195 km, Hopa Limanına uzaklığı 53 km, Trabzon limanına uzaklığı 35 km, Rize Limanına uzaklığı ise 13 km'dir. Bu bölgede limanlar birbirlerine oldukça yakındır ve tüm limanlar yaklaşık %30 kapasite ile çalışmaktadır.

Diğer yandan Doğu Karadeniz illerinin ihracat rakamları 2010 yılından beri ya aynı kalmakta ya da başta Rize olmak üzere bazı illerde istikrarlı bir şekilde azalmaktadır. Kaldı ki ihtiyaç halinde mevcut limanların kapasitelerinin artırılmaları mümkün iken, İyidere Vadisinde tam bir çevre katliamına sebebiyet verme pahasına milyarlarca lirayı bu yatırıma harcamanın izah edilebilir yanı yoktur. İzah edilemediği için, bu projeye karşı çıkan bizler siyaset yapmakla itham edilmekteyiz.

Değerli meslektaşlarım,

Değerli katılımcılar,

Cumhuriyetin birinci yüzyılı ne yazık ki böylesi bir tabloyla kapandı. İkinci yüzyılda ise ne ülkenin ne de dünyanın böylesi bir düzeni sürdürebilme imkanı vardır.

Umuyor ve inanıyorum ki, önümüzdeki yüzyılda Cumhuriyetin başlangıç yıllarında ortaya koyulan perspektif ile yurdun kalkınmasını önceleyen, kamucu politikaların hakim olduğu,

planlı kalkınmayı öncelleyen bir ülkede yaşayacağız. Böylesi bir ülkenin yaratılmasında, her türlü güçlüğe rağmen İnşaat Mühendisleri de yerini alacaktır.

Biz İnşaat Mühendisleri; yapılan işlerin/yatırımların ülkenin ve toplumun ne kadar yararına olduğunu, kısıtlı ülke kaynaklarının ne kadar doğru ve verimli kullanıldığını, kısa, orta ve uzun vadelerde ülkeye ve topluma getirisinin neler olabileceğini, yapılan yatırımların doğa ve çevreyle ne kadar uyumlu olduğunu irdeleyip toplum adına ve ülke yararına söz söylemeye devam edeceğiz.

Bu duygularla sizleri selamlıyor, Sempozyumun başarılı geçmesini diliyorum.

Uluslararası Katılımlı 9. Geoteknik Sempozyumu

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu II. Başkanı Nusret Suna

24 Kasım 2023

Düzenleme, Danışma ve Bilim Kurulunun Saygıdeğer Üyeleri,
İstanbul Şubemizin Değerli Başkan ve Yönetim Kurulu Üyeleri,
Değerli Meslektaşlarım,
Değerli Katılımcılar,

İnşaat Mühendisleri Odası tarafından düzenlenen 9. Geoteknik Sempozyumu'na hoş geldiniz. Sizleri Oda Yönetim Kurulu adına saygıyla selamlıyorum.

Adet yerini bulsun diye değil gerçekten de hak ettikleri için meslektaşlarımıza huzurlarınızda teşekkür etmek istiyorum.

Başta Bilim, Danışma ve Düzenleme Kurulu üyeleri olmak üzere, çağrılı konuşmacılara, bildiri sunan meslektaşlarımıza, İstanbul Şubemizin başkan ve yönetim kurulu üyelerine ve işin mutfağında bulunan Şube çalışanlarımıza müteşekkirimiz.

Böylesine kapsamlı, uluslararası katılıma açık, hazırlıkların başlı başına meşakkatli olduğu bir toplantıyı ekip ruhuyla hayata geçirdiler. Her bir meslektaşım övgüyü, teşekkürü hak ediyor.

Tabii ki sempozyuma katılım sağlayan, bizleri yalnız bırakmayan İstanbul Şubemizin üyelerine, sevgili meslektaşlarıma da teşekkürü borç bilirim.

Değerli Meslektaşlarım,

İstanbul Şubemiz son bir ayda iki kez bilimsel-teknik toplantının yürütücülüğü üstlendi. İlki Ulaştırma Kongresiydi. Şimdi de Geoteknik sempozyumu. Dışarıdan nasıl görülüyor bilmiyorum ancak herkesin malumudur ki bu işleri kotarmak görüldüğü gibi kolay olmuyor.

İstanbul Şubemize bir kez daha teşekkür ediyorum, sağ olsunlar, var olsunlar.

Geoteknik sempozyumlarını birlikte hayata geçirdiğimiz, meslek alanımıza katkı yapmaktan asla imtina etmeyen Zemin Mekaniği Geoteknik Mühendisliği Derneği de övgüyü hak ediyor.

Hem Odamız hem de dernek kamusal ve toplumsal sorumluluklarının gereğini yerine getiriyor; ısrarla, inatla, olanaklarını zorlayarak hem mesleğimiz hem de ülkemiz açısından son derece önemli bir konuda yıllardan bu yana faaliyet yürütüyorlar.

Peki neden önemli? Bu soruya yanıtımız oldukça net. Çünkü Türkiye bir deprem ülkesidir. Bu gerçek diğer bütün tartışmaları, neden-sonuç ilişkisine dair yapılan yorum ve değerlendirmeleri önemsizleştiriyor.

Elbette yapı üretim süreci bir bütünlüğü ifade etmektedir. Zeminden kullanılan malzemeye, oradan anahtar teslimine kadar hemen her aşama, zincirin halkaları gibidir. Halkalardan birinin zayıflığı zincirin dayanma gücünü doğrudan etkilemektedir.

Ancak bu bütünlük içerisinde ilk halkada yer alan zemin-yapı ilişkisi, diğer aşamaların etkisini azaltacak önemdedir. Zemin-yapı ilişkisi sağlıklı kurulamamışsa, zemine uygun tasarım gerçekleştirilmemişse o yapının depremde ayakta kalması mümkün değildir.

Değerli Meslektaşlarım,

Yakın tarihte yaşanan depremlerde Odamız gözlem ve tespitlerde bulundu. Hazırladığı raporları kamuoyuyla paylaştı.

Depremın yıkıcı etkisinin nedenlerini ortaya çıkarmaya çalıştı. Üyelerini kamu yönetimiyle koordineli bir şekilde hasar tespit çalışmalarını için seferber etti.

Örneğin 6 Şubat Kahramanmaraş depremi için de benzer bir çalışma gerçekleştirildi ve rapor hazırlandı.

Raporda yapısal hasarların nedeni olarak birkaç noktaya dikkat çekildi. Zemin koşullarının zayıflığı, malzeme zafiyetleri, konstrüktif zafiyetler, yapı düzensizliklerinin yıkıma, değişik düzeylerde hasara yol açtığı görüldü.

Raporda dikkat çeken bir vurgu bulunuyor. Komşu parsellerde bulunan bir yapı yıkılıyor, diğeri ayakta kalıyor. Bunun nedeni olarak da zemin koşullarından yapı düzensizliklerine kadar herhangi bir olumsuzluğun birinde bulunması ya da bulunmamasına bağlı olduğu görülüyor.

Değerli Katılımcılar,

İnşaat mühendisliği şunu ön kabul olarak kabul eder. Tabii bu öylesine bir tespit değildir. Mühendislik bilimiyle kanıtlanmıştır: Zemin-yapı ilişkisi sağlıklı olursa, zemine uygun tasarım gerçekleştirilirse yapı üretim sürecinin ilk adımı doğru atılmış demektir.

Bu gerçek bizi sempozyum konumuza, yani geotekniğin önemine götürmektedir. Çünkü geoteknik, güvenli yapı üretilmesine odaklanır, bu çerçevede zemin özelliklerini analiz eder ve inşaat mühendisliğinin temel doğruları ile üretimi gerçekleştirir.

Elbette geoteknik başlığı altında pek çok ayrıntı ele alınabilir ancak konunun odak noktasında geoteknik ile deprem ilişkisi yer almaktadır.

Çünkü zemin özellikleri depremde yapıların davranışını doğrudan etkilemekte, direncinin düzeyini belirlemektedir. Binaların ve altyapının direncini yükseltmek için geoteknik verileri baz alınır. Nihayetinde geoteknik yapıların depreme direnmesi için uygun temel tasarımının nasıl olacağını belirler, tasarımı ona göre şekillendirir.

Değerli Konuklar,

Türkiye bir deprem ülkesidir. Bunu defalarca, daha doğrusu her ortamda üstüne basa basa vurguluyoruz. Çünkü bu gerçek adeta yok sayılıyor, onca yıkıma, onca acıya rağmen kabul edilmiyor.

Aksi olsa yapı üretim süreci, bilimin egemenliğine, mühendisliğin rehberliğine bırakılmaz mıydı? Aksi olsa geotekniğin önemi mühendislik eğitiminden uygulamaya kadar her aşamada hak ettiği mertebeye çıkarılmaz mıydı?

Yanıtları biliyoruz tabii ki. Bütün bunlar maliyet artırıcı unsur olarak görülüyor. Sağlıklı ve işlevsellikten uzak denetim sistemiyle birleşince de karşımıza kapkara bir tablo çıkıyor.

Tablonun farkındayız. Tablo içimizi acıtıyor.

6 Şubat depreminde 11 ilde binlerce bina ya yıkıldı ya değişik düzeylerde hasar aldı.

1999 Marmara depreminde de binlerce yapı ya yıkıldı ya hasar aldı.

Sadece iki depremde 100 bine yakın can kaybı yaşandı.

Durumumuz bu maalesef.

Şimdi biz mühendisler, bilim insanları ülkemizin makûs talihini yenmek, doğa olaylarının doğal afet gibi yaşanmasının önüne geçmek için aklımızı, bilgimizi, enerjimizi, mesaimizi harç ediyoruz.

Değerli bir iş yapıyoruz ancak üretimimizin kamu yönetimince uygulamaya alınmasını, yapı üretim sürecinin bir bütün olarak mühendisliğin temel prensipleri ışığında düzenlenmesini talep ediyoruz.

Cumhuriyetimizin 100. yıldönümünde, gelecek yüz yıla ülkemizi hazırlamak sorumluluğunu omuzlarımızda hissediyoruz.

Güvenli yapılar, yaşanabilir kentler hedefine ulaşmayı mesleki sorumlulukla birlikte insan hayatına verdiğimiz değer ve vatanseverlik olarak kabul ediyoruz.

Değerli Katılımcılar,

Değerli Meslektaşlarım,

Sempozyum programına dikkat edildiğinde, geoteknik konusunun salt zemin yapı ilişkisi sınırlarında kalmadığı, “Geoteknik Araştırma ve Modelleme”, “Geoteknik Tasarım”, “Geoteknik Afet Analizleri ve Sürdürülebilirlik”, “Yapı-Zemin Etkileşimi” ve “Geoteknik Mühendisliğinde Teknolojik Gelişmeler” başlıklarıyla toplandığını, başlıkların altında spesifik pek çok konu ele alındığı görülecektir.

Haliyle yoğun bir program bizleri bekliyor. Geoteknik alanına dahil hemen her konu, her ayrıntı tartışılacak, çok değerli meslektaşlarımız görüşlerini bizlerle paylaşacak.

Bu nedenle konuşmamı sonlandırıyorum. Bizleri yalnız bırakmadığınız, beni dinleme nezaketi gösterdiğiniz için teşekkür ediyor, saygılar sunuyorum.

Mühendislikte Bilgisayar Uygulamaları ve Teknolojik Gelişmeler Sempozyumu

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Taner Yüzgeç

22 Aralık 2023

Değerli Hocalarım, Değerli Meslektaşlarım, Değerli Konuklar,

Mühendislikte Bilgisayar Uygulamaları ve Teknolojik Gelişmeler Sempozyumuna hoş geldiniz. Hepinizi İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu adına saygıyla ve dostlukla selamlıyorum.

Bugün dünyadaki teknolojik gelişmeler, her alanda olduğu gibi, inşaat alanında da büyük ilerlemeler göstermektedir. Özellikle malzeme alanındaki gelişmeler inşaat dünyasında köklü değişikliklere neden olabilecek gibi durmaktadır. Yapılması hem pahalı hem de çok zor olan pek çok altyapı ve üstyapı projesi artık kolaylaşmakta ve yaygınlaşmaktadır.

Robotik teknolojinin gelişmesi ve kendini yönetebilir hale gelmesi, senkronize çalışabilen makinalar, uydu destekli otomatik sistemler, yüksek kapasiteli bilgisayar sistemleri ve yapay zeka destekli yazılımlar sadece planlama ve inşa süreçlerini değil, yapıların fonksiyon ve niteliklerini de etkilemektedir.

Akıllı binalar, akıllı yollar, akıllı trafik sistemleri, akıllı su ve kanalizasyon sistemleri; geleneksel yapılaşmayı, kentleşmeyi, ulaştırmayı, tarımsal ve sanayi üretimini daha şimdiden değiştirmeye zorlamaktadır.

Bize düşen sorumluluk bu gelişimleri ve yönelimleri görüp, anlayıp ona göre hazırlıklı olmaktır.

Değerli meslektaşlarım,

İşte İnşaat Mühendisleri Odası olarak bu Sempozyumu düzenlemekteki amacımız, bir yandan alanlarımıza ilişkin ilerlemeleri değerlendirirken, diğer yandan gelmekte ve gelişmekte olan teknolojik yenilikler hakkında farkındalık yaratmaktır.

Bu vesile ile Sempozyumun hayata geçmesini sağlayan başta Düzenleme ve Danışma Kurulu üyelerine, Sempozyuma katılarak çalışmalarını ve değerlendirmelerini bizimle paylaşacak olan katılımcılara, İnşaat Mühendisleri Odası Ankara ve Muğla Şube Yöneticileri ve çalışanlarına ayrı ayrı şükranlarımı sunuyorum.

Sempozyumda sunulacak olan her bildirinin, her değerlendirmenin ve tartışmanın camiamız tarafından ilgiyle izleneceğini düşünüyorum. Kuşkusuz ki İMO olarak düzenlediğimiz her Sempozyum ve Kongrede alanlarına göre yeni gelişmeler değerlendirilmektedir. Ancak bu Sempozyumun temel farkı, teknolojik ve dijital gelişmelerin İnşaat Mühendisliğini genel olarak nasıl etkileyeceğini de anlamak ve değerlendirmek olacaktır.

Değerli meslektaşlarım,

Bilim ve teknoloji karşılıklı olarak birbirini geliştiren ve büyüten sarmal bir bütünlüktür. Bilim olmadan teknoloji üretilemez, teknoloji gelişmeden bilim ilerleyemez. Bilimsel üretim merkezleri yani üniversiteler ile üretim alanları yani sanayinin durumu ülkelerin kalkınma ve gelişmişliklerinin göstergesi sayılmaktadır.

Bilimsel bilginin üretilmesi ve geliştirilmesi, eski tabirle mümbit yani verimli zengin topraklarla olmaktadır. Bu bereketli toprakların adı özgür üniversitedir. Dogmalardan uzak özgür düşünüp davranabilen, sorgulayan, araştıran, deneyen, öğrenmeye ve anlamaya hevesli bireylerin yetişmesi gerekir ki, bilimsel bilginin üretildiği alanlar zenginleşebilsin.

Türkiye`deki hiçbir üniversite ne yazık ki böylesi bir ortamı sağlamaya elverişli koşullara sahip değildir. Üniversiteler bilim yuvası olmaktan çıkıp birer meslek edindirme kurumu haline dönüşmüş durumdadır.

Üniversitenin üniversite olabilmesi için önce demokratik bir işleyişe sahip olması gerekir. Doğrudan siyasal mekanizmaların atadığı yöneticiler, yönettikleri kurumu geliştirmekten ziyade, o kurumdaki faaliyetleri siyasal iktidar adına denetlemek, gerektiğinde engellemek ve iktidarın politikalarına uygun hale getirmekle görevli olmaktadır.

Akademik kariyer ve sıfatlar yandaşlığa göre dağıtılır olmakta, doktora çalışmaları lisans öğrencilerinin ödevleri seviyesine kadar inmekte, hatta para karşılığı yapılan yüksek lisans ve doktora tezleri ilanları artık rahatlıkla her yerde verilir hale gelmektedir.

Plansız açılan ve tabelasında üniversite yazan kurumların varlığı, zaten kısıtlı olan kaynakların heba edilmesinin dışında başkaca bir işe yaramamaktadır. Temel amacı kar etmek olan vakıf üniversitelerinin araştırma ve geliştirmeye kaynak aktarmaları zaten beklenti dışıdır.

Bunun yanı sıra üniversitelerin piyasa ilişkilerine çekilmesi, ARGE ve özel proje danışmanlığı dışında doğrudan mühendislik hizmeti verir olması, bilimsel ve teknolojik çalışmalardan uzaklaşmalarına sebep olmaktadır.

Sonuç; dünyadaki üniversite sıralamalarında kendine yer bulamayan, her yıl daha da kötüleşen üniversitelerimizin varlığı olmuştur. YÖK`ün kurulduğu dönemlerdeki amacı, üniversiteleri vasatta eşitlemekti. 40 yıl sonra getirdiği nokta üniversiteleri birer medreseye dönüştürmek oldu. Medreselerin Osmanlı`yı getirdiği yer bellidir.

Oysa Türkiye, bundan tam 100 yıl önce bu acı tecrübeden çıkardığı derslerle, çağdaş ve laik bir eğitimin önemini kavramış, bu vesileyle kalkınmanın, sanayileşmenin, üretimin, sağlıklı ve güvenli kentleşmenin önünü açmış, bağımlı bir ülke olmaktan çıkıp ayakları üzerinde duran, bilimde, teknolojide, sanatta çağdaşlarını yakalayıp müreffeh ve medeni bir ülke olma yolunda yüzlerce yıllık geri kalmışlığı birkaç on yıl içerisinde gidermeye çalışmıştır.

Her ne kadar üniversitelerimizin bugünkü durumu karamsar bir tablo çizse de 100 yıllık Cumhuriyet değerlerini içinde barındıran, kendisine, mesleğine ve bilime karşı saygısını yitirmemiş, her yaştan pek çok bilim insanının varlığı üniversitelerin tekrardan bir bilim yuvası haline dönüşeceğine dair inancımızı pekiştirmektedir.

Değerli meslektaşlarım,

Laik, çağdaş ve demokratik bir eğitim anlayışının hakim olması ülkemizin tek çıkış noktasıdır.

İnşaat Mühendisleri Odası ve Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği bunun yılmaz savunucusu olamaya devam edecektir.

Değerli meslektaşlarım,

Bilimsel bilginin üretilmesindeki dinamo işlevini üstlenmiş olan üniversitelerin durumundan bahsettik. Teknolojiyi geliştirmek veya gelişimini zorlamak durumunda olan sanayimiz ve inşaat sektörümüz peki ne durumdadır?

Ne yazık ki bu konuda da parlak bir tablodan bahsedebilmemiz pek mümkün değildir.

Ülkemizde ileri teknoloji gerektiren malların ihracat kalemleri içerisindeki oranı %1,5 civarındadır. TÜİK'in 2022 verilerine göre ARGE harcamalarının GSYH içindeki payı ise %1,32 oldu. (Bu oranın içerisinde üniversitelerin harcamaları da dahildir.) Hemen hemen tüm alanlarda olduğu gibi Türkiye, ARGE harcamaları konusunda da OECD ülkeleri içerisinde son sıralarda yer almaktadır. Türkiye'nin, özel sektörüyle ve kamu kurumlarıyla, ARGE için yaptığı toplam harcama Google Şirketinin ARGE'ye yaptığı harcamanın 3'te 1'ine tekabül etmektedir. Hal böyle olunca teknolojik ürünlerin ihracatında veya ülke içi tüketimindeki oranları şaşırtıcı olmamaktadır.

Ülkedeki köklü şirketler dahi yatırımlarını sanayi üretiminden hizmet sektörüne kaydırmaktadır. Ülkedeki her holding kendi gayrimenkul şirketini, kendi alışveriş merkezini kurmaktadır.

Türkiye'nin en zengin insanları listesine baktığımızda, büyük bir çoğunluğunun, özellikle inşaat ve gayrimenkul işleriyle, hiçbir toplumsal yarar sağlamayan KÖİ projeleriyle, yok pahasına özelleştirilen kamu işletmeleriyle yükselişe geçen isimlerden oluştuğunu görüyoruz.

Dolayısıyla ülkemizde kısa zaman içerisinde rant ve kaynak talanı yöntemleriyle çok yüksek kar elde etme olanakları bulunurken, orta ve uzun vadede getiri sağlayacak ARGE ve üretim yatırımları cazip olmamaktadır. Hele ki inşaat sektörü ve inşaat sanayii için hiç cazip değildir.

Hal böyle olunca, görece olarak daha düşük yatırım maliyeti gerektiren yazılım geliştirme dışında, teknolojik üretim gerektiren alanlarda, özellikle inşaat sektöründe dışardaki gelişmeleri takip etmek, gerekli durumlarda da ithal etmekten başka çare, ne yazık ki bulunmamaktadır.

Teknoloji geliştirmeyen ve inovasyona yatırım yapmayan ülkeler her hâlükârda yüksek bedeller öderler. Çünkü aldıkları ürüne onlarca kat fazla bedel ödeyerek, karşı tarafın araştırma ve geliştirme maliyetlerini de karşılamış olurlar.

Değerli meslektaşlarım, Değerli katılımcılar,

Cumhuriyetin birinci yüzyılı ne yazık ki böylesi bir tabloyla kapandı. İkinci yüzyılda ülkenin böylesi bir düzeni sürdürebilme imkanı yoktur.

Umuyor ve inanıyorum ki, önümüzdeki yüzyılda Cumhuriyetin başlangıç yıllarında ortaya koyulan perspektif ile yurdun kalkınmasını önceleyen, kamucu politikaların hakim olduğu, bir ülkede yaşayacağız. Böylesi bir ülkenin yaratılmasında, her türlü güçlüğe rağmen İnşaat Mühendisleri de yerini alacaktır.

Biz İnşaat Mühendisleri; yapılan işlerin/yatırımların ülkenin ve toplumun ne kadar yararına olduğunu, kısıtlı ülke kaynaklarının ne kadar doğru ve verimli kullanıldığını, kısa, orta ve uzun vadelerde ülkeye ve topluma getirisinin neler olabileceğini, yapılan yatırımların doğa ve çevreyle ne kadar uyumlu olduğunu, irdeleyip toplum adına ve ülke yararına söz söylemeye devam edeceğiz.

Bu duygularla sizleri selamlıyor, Sempozyumun başarılı geçmesini diliyorum.

İnşaat/Deprem Mühendisliği Açısından Şubat 2023 Depremleri Sempozyumu

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Başkanı Taner Yüzgeç

18 Ocak 2024

Değerli Katılımcılar, Değerli Konuklar ve Değerli Meslektaşlarım,
Hepinizi İnşaat Mühendisleri Odası adına saygıyla selamlıyorum.

Öncelikle 6 Şubat Depremlerinde hayatını kaybeden on binlerce yurttaşımızın anısı önünde saygıyla eğiliyor, tüm ülkeye İnşaat Mühendisleri Odası adına bir kez daha baş sağlığı diliyorum.

6 Şubat Depremlerinden sonra Odamızın her biriminin ana gündem maddesi deprem olmuştur. Bugünkü Sempozyumumuz da bu amaçla tasarlanmış ve depremlerin 1. yıldönümünün hemen öncesi 6 Şubat'ta ne olduğunu ve nasıl olduğunu değerlendirmek için toplanmıştır. 3 gün boyunca bilim insanları ve uzmanlar bu depremlere ilişkin çalışmalarını, gözlemlerini bizimle paylaşacak, depremlerin sonuçlarını değerlendirecektir.

İşte bu Sempozyumun hayata geçmesini sağlayan değerli hocam Prof. Dr. Nuray Aydınoğlu nezdinde Düzenleme ve Danışma Kuruluna, bildiri sahiplerine ve uzmanlara şimdiden teşekkür ediyor, göstermiş olduğu büyük çabaları nedeniyle Adana Şubemize ve çok değerli katkıları nedeniyle Adana Büyükşehir Belediyesine (Sn. Başkan Zeydan Karalar nezdinde) şükranlarımı sunuyorum.

Değerli meslektaşlarım, değerli konuklar,

6 Şubat depremleri gerçekten çok büyük depremlerdi. 7.7 ve 7.6 büyüklüğündeki depremler sadece büyüklükleri açısından değil şiddeti, yıkıcılığı ve ivmeleri açısından da yer bilimcilerin, sismologların beklentisini aşan depremler niteliğindedi.

Dolayısıyla bu denli büyük ve yaygın depremler karşısında kayıpları sifıra indirmek belki mümkün olmayabilirdi fakat böylesi dehşet verici bir tabloyla karşılaşmamız elbette ki önlenbilirdi. Bu sempozyumun bir yönüyle de, tüm kesimler için bunun muhasebesinin yapıldığı bir platform olacağını düşünüyorum.

Resmi rakamlara göre 50 binden fazla insanımız hayatını kaybetti, yaklaşık 40 bin bina yıkıldı, 200 binden fazla bina ağır hasar aldı. Cumhurbaşkanlığı verilerine göre maddi kaybın 100 milyar doların üzerinde olduğu tahmin ediliyor.

Değerli meslektaşlarım,

Depremin olduğu saatin hemen akabinde tüm Türkiye teyakkuz haline geçti. 6 Şubat Depremleri bir yönüyle de toplumun acılar, felaketler karşısında nasıl birleştiğini, acıyı ve kederi nasıl ortaklaştırabildiğini, yardımlaşma ve dayanışma kültürünün her şeye rağmen ne kadar gelişmiş olduğunu da göstermiş oldu. Her yurttaş, her kurum, örgütlü her kesim çağrı beklemeksizin yardımlaşma ve dayanışma çabasına girdi.

Ancak, toplumun dayanışması ve yaşanan felaket karşısında örgütlenme kabiliyeti ne acıdır ki sorumlu kurum ve kuruluşların önündeydi. Özellikle ilk hafta içerisinde, acil durum ve acil müdahale açısından görünen sorunların tarif edilebilir veya anlaşılabilir bir yönü yoktu. Afet müdahale planlarının uygulanmadığını veya uygulanmadığına şahit olduk.

Değerli meslektaşlarım, değerli konuklar,

Afet sonrası çalışmalar, kuşkusuz afetin hemen akabinde yapılan arama-kurtarma, yardım ulaştırma, beslenme ve acil barınma ihtiyaçlarını karşılama ile sınırlı değildir.

Geçici yerleşim alanlarının kurulması, enkaz kaldırma işlemleri, altyapısal hizmetlerin yani elektrik, su, kanalizasyon, haberleşme ihtiyaçlarının karşılanması gibi faaliyetlerdeki sorunlar da kamuoyunun fazlasıyla gündemine giren konular oldu. Aradan 1 yıl geçmesine rağmen eğitim, sağlık ve güvenlik ihtiyaçlarının da yeterince karşılanamıyor olması bir başka giderile-

memiş sorun olarak karşımıza çıkıyor.

Afet sonrasında ileriki çalışmalarının ise, şeffaflık ve katılımçılık ilkeleri çerçevesinde yürütüldüğünü söylemek pek de mümkün değildir. Bir yandan şehirlerin yeniden kurulması, yeni yerleşim alanlarının oluşturulması, konut ve işyeri ihtiyacının karşılanması konularında seçim öncesi verilen taahhütlerin ötelendiği görülürken, diğer yandan yapılan çalışmaların da sağlıklı kentleşme ve güvenli yapılaşma açısından (yer seçiminden inşa kalitesine kadar) kaygı verici örnekler içermektedir.

İfade etmeye çalıştığım bu gibi sorunlar, tek başına kamu görevlilerin özverili çalışmaları ile giderilemez. Siyasi iradenin ve siyasi karar vericilerin tüm deprem bölgesine daha çok kaynak ve imkan sağlaması, yasal ve hukuki düzenlemeleri bir an önce yapmaları, ekonomik kriz ve hayat pahalılığının etkilerini hiç olmazsa bu iller için gidermeleri gerekmektedir.

Değerli meslektaşlarım,

Şu ana kadar söylediklerim afet sonrası çalışmalara ilişkin gözlemlediğimiz, ikaz ve itiraz ettiğimiz konu başlıklarıdır sadece.

Ancak yaşanan depremin bir felakete dönüşmesinin esas nedeni bu değildir. Deprem sonrası yaşanan ve hala devam etmekte olan sorunlar olmasaydı bile, yani afet sonrası müdahaleye her yönüyle hazır olunsaydı bile, böylesine yaygın bir yıkım karşısında çaresiz kalınabilirdi!

Evet, beklenmedik büyüklükte bir depremin yaşandığı bir gerçektir. Ancak bu gerçek, başka gerçeklerin üstünü örtmüyor. Çünkü afete hazırlığın temelini güvenli yapılaşma ve sağlıklı kentleşme çalışmaları oluşturmaktadır. Bunlar yapılmadığı takdirde böylesine yaygın bir yıkımın oluşmasının önüne geçilemiyor ve deprem sonrası müdahalenin altından kalkmak mümkün olmuyor. Bize göre en büyük suç da, günah da burada yatıyor.

Değerli meslektaşlarım,

Ülkemizde var olan yapı stokunun büyük çoğunluğu, deprem yönetmelikleri dikkate alınarak yapılmamıştır. Yapılar ya mühendislik hizmeti olmadan üretilmiştir ya da yeterli düzeyde mühendislik hizmeti almamıştır. TBMM'nin İzmir Depremi sonrası kurduğu Araştırma Komisyonunun Temmuz 2021 tarihli raporuna göre Türkiye'de 10 milyon civarında olan yapı stokunun 6-7 milyon civarında olan kısmı riskli yapı statüsündedir. Bu risk ortadan kaldırılmadığı veya azaltılmadığı sürece ülkemiz büyük yıkımlarla defalarca yüzleşeceği gibi, depremler sonrası müdahalelerde de yetersiz kalmaya mahkum olacaktır.

Bu 6-7 milyonluk riskli yapıya bırakın müdahale etmeyi, varlıkları bile tespit edilemiyorsa sorununuz çok daha büyük demektir.

6 Şubat depremlerinin en çok etkilediği iller olan Adıyaman, Kahramanmaraş, Hatay ve Malatya illerinde yıkılan bina oranları %3,2 ile %5,2 arasında değişmektedir. Bu illerin genelinde kullanılamaz durumda olan yapıların oranları ise (orta hasarlılar dahil, çünkü güçlendirme yapılmaksızın kullanımına izin verilmemektedir) %24,9 ile %32,3 arasında değişmektedir.

Ölçeği biraz daha küçültürsek örneğin Hatay'ın en çok hasar alan ilçelerine Antakya, Defne, Hassa ve Kırıkhan'a bakarsak, yıkılan bina oranlarının %3,9 ile %10 arasında değiştiğini görüyoruz. Bu ilçelerin genelinde kullanılamaz durumda olan yapıların oranları ise %29 ile %51,6 arasındadır.

Bu durum açıkça göstermektedir ki, riskli yapıları ve riskli bölgeleri bizden önce depremin tespit etmesi halinde kayıplarımızın ve ödediğimiz bedelin boyutları korkunç olmaktadır.

Örneğin Atkaya'da realize olan yıkım ve hasar oranı İstanbul için ön görülen deprem risk tahminlerinin üzerindedir. Dolayısıyla artık tahminlerden istatistiki sonuçlardan ziyade somut tespitlere dayalı verilere ihtiyacımız vardır ki riskli yapı stokuna müdahale edilebilsin.

Kuşkusuz bu söylediklerime itiraz olabilir. Son 12 yıldır yapılagelen kentsel dönüşüm uygulamaları örnek gösterilebilir. Fakat TBMM'nin 6 Şubat depremlerine ilişkin çıkarmış olduğu Mayıs 2023 tarihli raporundan anlaşıldığı üzere, son 11 yıl içerisinde ülke genelinde sadece 238 bin civarında riskli yapıya "Kentsel Dönüşüm" adı altında müdahale edilerek yenilenmesi

sağlanmıştır. Yani 2012 yılından buyana riskli olduğu varsayılan yapı miktarının sadece %3-4 civarındaki kısmı yenilenebilmiştir.

Kaldı ki yapılan kentsel dönüşüm uygulamalarının doğruluğu ve sağlıklılığı şüphe götürür niteliktedir. Çünkü riskli yapı veya riskli bölge tespiti yapılmadan gerçekleştirilen kentsel dönüşümler sadece ve sadece rantı yüksek bölgelerle sınırlı kalmıştır. Bu dönüşüm öyle bir hal almıştır ki, çoğu riskli bölgelerde yaprak bile kıpırdamazken, kıymetli bölgelerde rant getirisinden faydalanmak için yeni binalar bile kitabına uydurularak yıkılıp yeniden yapılmıştır.

Son 12 yılda İstanbul'da riskli olduğu iddiasıyla dönüştürülen bina oranı %13 civarında olmasına karşın, bu dönüşümlerle yaratılan bağımsız bölüm sayısı %85 artmıştır. Bu da rantla birlikte kentsel yoğunluğu artırmış, bu durum bir yandan kentsel altyapı üzerinde bir baskı oluştururken diğer yandan yapısal riskleri kentsel risklere dönüştürmüştür. İstanbul'da kentsel dönüşüm ile yaratılan rant değerinin 85 milyar dolar civarında olduğu söylenmektedir. Bu rakam İstanbul'daki 600 bin civarında olduğu düşünülen riskli yapının güvenli hale getirilmesi için ihtiyaç duyulan finansmanın birkaç katı büyüklüğündedir.

Değerli meslektaşlarım,

Riskli yapı stokundan bahsettik. Bu stokun neden oluştuğundan bahsetmek gerekir biraz da... Kuşkusuz en temelinde yatan sebepleri, ülke içindeki kontrolsüz göç hareketleri, bölgeler arası dengesiz büyüme ve plansız kentleşme olarak sıralayabiliriz. Devletin en önemli görevlerinden biri olan yurttaşlarının barınma ihtiyacını planlayamaması ve karşılayamaması sonucu kontrolsüz bir yapılaşma düzeni on yıllar boyunca hakim olmuştur.

Sadece bu da değil, imar uygulamalarında kuralsızlığın ve cezasızlığın hakim olması kaçak yapılaşmanın önünü açmaktadır. Unutulmamalıdır ki, yozlaşma kültürü büyükten başlayıp küçüğe doğru yayılmaktadır. Sermaye gruplarının, "güçlü" kesimlerin inşaatlarına göz yumup tam tersine özel düzenlemelerle hukukileştirmeye çalışılmak toplumun geneline emsal teşkil etmektedir. Bunun sonucu iktidarlar her birkaç yılda bir imar afları çıkarmak zorunda kalmaktadır. En son örneğinde olduğu gibi imar afları da teknik kontrollerden kaçırılarak devlet açısından bir gelir kapısı haline sokulmuştur.

Ancak merak edilen soru şudur; son 60 yılın eseri olan riskli yapı stoku neden yıllar içerisinde dönüşüp azalmamıştır?

Ülkemizde her yıl 100 bin civarında yeni yapı üretilmektedir. Acaba bunların bir kısmı riskli yapı stokumuzu beslemekte midir?

Üzülerek söylemek zorundayım ki; Evet!

Çünkü ülkemizdeki yapı üretim sisteminde çok ciddi sorunlar bulunmaktadır ve bunlar palyatif çözümlerle giderilememektedir. İmarında, etüdünde, projesinde, inşasında, denetiminde ruhsatlandırılmasında yani her aşamasındaki sorunların temeli, yapının inşası ve bizatihi varlığı ile elde edilecek kar ve rant getirisinin sınırlandırılmaz olmasındadır. Yani serbest piyasa düzeninin kuralları ve sınırları buharlaştırma becerisinden kaynaklanmaktadır.

Oysa bir yapı, mülkiyeti ister devlette, ister gerçek kişilerde, isterse özel kuruluşlarda olsun doğrudan toplumun güvenliğini, tarihini, kültürünü, konforunu, ekonomisini ve çevresini etkileyen/ilgilendiren bir varlıktır. Bu özelliklerinden dolayı yapılar bir kamusal varlıktır. İnşasına da, denetimine de bu perspektifle bakılması gerekir.

Mesela son 20 yılda yaygınlaştırılan yapı denetim düzeni, kısmi iyileştirmeler getirirse de sağlıklı inşaat ve yapılaşma kültürünü değiştirmemiş, sadece devletin sorumluluğunu üzerinden atacağı mekanizmalar halini almıştır. Yapı denetim sistemi, yapı üretim sürecinin en temel ihtiyacı olan mühendislik ve mimarlık hizmetlerinin gerçekten verilmesini değil, mühendislerin, mimarların kağıt üzerinde sorumluluk almasını, bunu da cüzi ücretler karşılığında yapmasını tasarlamıştır. Çünkü mühendislik mimarlık hizmetleri maliyet artırıcı bir unsur olarak değerlendirilmektedir. Sadece ücretleri açısından değil gerek teknik, gerekse imar açısından uygunuz imalatlara onay vermemesi de kar kaybına sebebiyet vermektedir. Dolayısıyla fiilen inşaat süreçlerinin dışında tutulmaktadır.

Sonuçta, yaratılan bataklıkta sivrisineklerin peşine düşerek meseleyi çözemeyiz.

Mevcut Yapı Denetim Yasası'nın öngördüğü, ticari yanı ağır basan yapı denetim şirketi modeli yerine; mesleğinde yetkin yapı denetçilerinin faaliyetlerine dayalı, meslek odalarının sürece etkin katılımını sağlayacak yeni bir model hayata geçirilmelidir. Proje denetimi ve yapı denetimi birbirinden ayrılmalı, Proje Denetimi doğrudan kamu tarafında ve yetkin mühendisler eliyle yapılmalı, Yapı Denetim Kuruluşları ve Laboratuvarları doğrudan kamuya karşı sorumlu olmalı ve onun denetiminde çalışmalıdır.

Değerli meslektaşlarım,

Deprem tehdidine karşı güvenli kentler ve yapılaşma oluşturmak kolay olmayan, karmaşık ve maliyetli süreçlerdir. Fakat yapılamaz değildir. Üstelik çok uzun zamana yayılmadan da gerçekleştirilebilir.

Ancak bunun için kaynakların doğru kullanılması, sorunlara bilimsel yaklaşılması ve toplumun genel menfaatlerinin gözetilmesi gerekmektedir.

Değerli meslektaşlarım, önemli gördüğüm bir diğer konuya daha değinip konuşmamı sonlandıracam.

Daha önce söylediğim gibi ülkemizdeki cezasızlık kültürü, sorumluluk üstlenmeme anlayışı, aynı sıkıntıları tekrar tekrar yaşamamıza sebep olan faktörlerden biridir.

6 Şubat depremlerinden bu yana yaşanan hukuki ve idari süreçlere baktığımızda, yıkılan ve hasar gören on binlerce yapının sorumluluklarının, üstelik kin güdercesine, meslektaşlarımızın omuzlarına yüklenmeye çalışıldığını görmekteyiz. Bu durum bile, her defasında olduğu gibi, cezasızlık kültürü açısından tipik bir örnek teşkil etmektedir.

Sistemsiz zafiyet ve sorunlar göz ardı edilip, yerel veya genel idareler tarafından alınan yanlış kararlar veya alınması gerekirken alınmayan kararların sahipleri yok sayılıp sadece teknik elemanların kovuşturulmaya tabi tutulmaları, adaleti sağlamaktan ziyade yeni adaletsizliklere yol açmaktadır.

Adaletin terazisine sadece teknik elemanların çıkarılmasına itiraz ediyoruz. Çünkü on yıllardır biz ve bizim gibi pek çok kurum ve kuruluş mühendislik hizmetlerinin gerçekten nasıl verilebileceğine dair görüş oluşturuyor ve mücadele ediyor olmasına rağmen, siyaset alanını finanse eden rant düzeninin korunması uğruna bunlara kulak tıkayanların da, adaletin terazisine çıkması gerektiğine inanıyoruz.

Değerli meslektaşlarım, değerli konuklar,

Deprem yaralarının sarılması, hayatın normale dönmesi zaman alsa bile başarılabilir. Maddi kayıplarımız zaman içerisinde giderilebilir. Ancak 10 binlerce yurttaşımızın hayatının geri getirilmesinin, o boşluğun doldurulmasının imkanı yoktur. Anıları önünde bir kez daha eğiliyor, hepimize saygılarımı sunuyorum.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Şube Genel Kurulu Divan Başkanlığına,

10 Şubat 2024

İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu adına Şube Genel Kurulumuza katılan tüm üyelerimizi saygıyla ve dostlukla selamlıyor, Genel Kurulumuzun başarıyla geçmesini diliyorum.

Değerli meslektaşlarım,

70 yıllık güçlü birikimiyle kökleri toplumun derinliklerine nüfuz etmiş olan Odamızın bir ferdi, ülkemizin imarını gerçekleştiren temel bir mesleğin üyesi olmanın gururunu hep birlikte taşıyoruz.

Odamız 70 yıllık tarihi boyunca her türlü engellere rağmen kamu yararını gözeten bir anlayıştan hiç sapmamış, doğruları savunmaktan kaçınmamıştır. Demokrasi ve toplum için bir ses, mesleğimiz ve meslektaşımız için bir nefes olagelmıştır. Bu yüzdendir ki, tüm yok sayma çabalarına rağmen Odamız toplum nezdinde en güvenilir ve itibarlı kurumlardan biri olma özelliğini hiç kaybetmemiştir. Bu özellik hepimiz için güç kaynağıdır.

Değerli meslektaşlarım,

Ülkemiz çelişkiler ülkesi. Gerek coğrafi avantajları gerekse yüksek potansiyelli kaynaklarına rağmen sermeye sıkıntısı çekmekte, genç ve dinamik bir toplumu olmasına rağmen üretim sıkıntısı çekmekte, on binlerce mühendis ve teknik eleman işsiz gezerken bu ülkede teknik hizmet açığı yaşanmaktadır.

Depremler ise bu çelişkiyi ağır bedellerle topluma ödetmektedir.

On yıllardır depremlerin yıkıcı etkisi değişmeden devam etmektedir. Çünkü kuralsızlığın ve rantın hâkimiyetine bırakılmış olan yapılaşma ve kentleşme politikaları hiç değişmeden, üstelik artarak devam etmektedir. Umursamazlık ve bilgisizliğin, siyasi ve ekonomik çıkarıcılıkla bütünleşmesi depremin her defasında bir felakete dönüşmesine neden olmaktadır.

Hem üretiminde hem denetiminde teknik hizmetlerin fiilen bulunmadığı ve bunun da sorgulanmadığı bir yapılaşma düzeni mevcuttur ülkemizde. Gerek kamu yatırımlarında gerekse konut sektöründe mühendislik hizmeti varmış gibi görünen sanal bir dünya yaratılmıştır.

6 Şubat 2023 depremlerinde 50 binden fazla insanımız hayatını kaybettiyse, 250 bin civarına bina yıkıldıysa ya da yıkılacak ölçüde ağır hasar aldıysa, 100 milyar doların üzerinde maddi kayıp oluştuysa bunun tek ve gerçek sorumlusu önlem almaktan bilinçli bir şekilde kaçınarak bu çarpık rantçı düzeni sürdürmekte ısrar eden siyaset dünyasıdır.

“Önlem alma” ve “risk azaltma” anlayışından daha çok, depremin ne zaman ve nerede olacağı doğrultusundaki merak, kaderciliğin hakim olduğu toplumumuzda bir noktaya kadar anlaşılabilir. Ancak önlem alma sorumluluğunu taşıyanların sadece seyirci kalmaları anlaşılabilir ve affedilebilir gibi değildir.

Oysa bugün sanal olarak yürütülen mühendislik hizmetlerinin önemsenip gerçek bir hale çevrilmesi ile hem yapısal güvenlik hem de işsizlik ve istihdam sorunu aşılabilecek durumdadır. İnşaatlarda maliyet artışı diye lanse edilen bu hizmet can ve mal güvenliğinin teminatıdır. Yüksek bedellerle üretilen yapıların, yüksek maliyetli bir tabuta dönüşmesini engelleyecek tek yol sağlıklı bir yapı üretimi ve denetiminden geçmektedir.

İktidar sahipleri, sadece kendi çıkarını maksimize etme peşinde koşan bir avuç rantiyeci ve çıkar çevresinin baskısından kurtulmak zorundadır artık. Herkesin her şeyi yapabildiği ve hiç kimseden hesap sorulmadığı bu düzen, baştan aşağı değişmelidir artık.

Bu değişimin esası bellidir. Başta Odamız olmak üzere pek çok kurum ve kuruluş tarafından sorunların kendisi de çözüm yolları da ortaya konulmuş, söylenebilecek bütün sözler söylenmiştir.

Atılabilecek adımlar bellidir. Hatta siyasal iktidarın hazırladığı plan ve programlara dahi geçmiştir.

Sadece karar alıp ısrarlı bir şekilde uygulayacak bir irade gerekmektedir.

Değerli meslektaşlarım,

Biz İnşaat Mühendisleri ise, attığımız imzalara sahip olabilmeliyiz. Öznel ve nesnel koşullarımız ne olursa olsun, mesleğimizin bize yüklemiş olduğu ağır sorumlulukları hiç unutmamalıyız. Hangi işi yapıyor olursak olalım o işin gereğini yapmak ve kendimizi o işte yetkinleştirmek, topluma karşı bir ödev sayılmalıdır.

Değerli meslektaşlarım,

Camiamız için her gün biraz daha ağırlaşan sorunların yaşandığı şu günlerde toplanmış bulunan Şube Genel Kurulumuzun çalışmalarımızı da değerlendirerek mesleğimiz, meslektaşımız ve ülkemiz için daha etkin, daha üretken, daha dinamik bir İMO yaratabilmek adına,

son derece önemli görüşler üreteceğine inanmaktayım. Bu görüşleriniz önümüzdeki iki yıl boyunca hem şubemizin hem de Odamızın politika ve çalışmalarına ışık tutacaktır.

Başta 6 şubat depremleri olmak üzere, işsizlik, pahalılık ve yoksulluğun hepimizi daha da ezdiği, eğitim sorunlarının daha da arttığı, serbest piyasa düzeni diye tarif edilen kuralısız vahşi iktisadi ilişkilerin, projecisinden yapı denetimcisine, ücretli çalışanından kamu görevlisine kadar tüm meslektaşlarımızı derinden etkilediği, adaletsizliğin hukuksuzluğun daha yaygınlaştığı, anayasal düzenin tahrip edildiği, toplumsal barış, huzur, istikrar ve kalkınmanın teminatı olan laikliğin yok sayıldığı iki yıllık bir dönem geçirdik.

Fakat bizler tüm tehdit ve baskılara rağmen gerek İnşaat Mühendisleri Odası olarak ve gerekse Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği olarak; gerektiğinde muhataplarımızla görüşerek, gerektiğinde kampanyalar düzenleyerek, gerektiğinde toplantı salonlarında, gerektiğinde sokaklara çıkarak sözümüzü söylemekten, sesimizi yükseltmekten imtina etmedik. Gerek pandemi koşulları gerekse ekonomik zorluklara rağmen mesleki ve bilimsel faaliyetlerimizi eksik bırakmamaya çalıştık.

Bu iki yıllık çalışma döneminde, uyum ve dayanışma içerisinde birlikte çalıştığımız şubemiz Yöneticilerine, Temsilcilik Kurulu yelerine, emeğini ve bilgisini Odamızdan esirgemeyen değerli yelerimize, Genel Kurulumuzda bulunan tüm meslektaşlarımıza, özverili çalışmaları nedeniyle Odamız alışanlarına 48. Dönem Yönetim Kurulu adına teşekkür eder, Genel Kurulumuzun başarılı geçmesi dileğiyle, sayın konuklarımıza ve Genel Kurulumuzun siz sayıdeğer üyelerine saygılarımı sunarım.

Taner Yüzgeç

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası

Yönetim Kurulu Başkanı

Basında İMO





İMO: Ekonomide akıl dışı uygulamalardan vazgeçilmeli

Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) İnşaat Mühendisleri Odası (İMO), iktidarın kredi paketi ve ev yapmak isteyenlere kamu arazilerini satışa çıkarmasının konut krizine çözüm olmayacağını belirterek "Asıl sorun konut üretiminin barınma ihtiyacına göre değil, inşaat sektörüne dayalı kar hirsına göre şekillenmesidir" açıklamasını yaptı. İMO, "Konut üretimi halkın ihtiyacına göre

planlanmalı, ekonomide akıl dışı uygulamalardan vazgeçilmelidir" çağrısında bulundu. Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın son açıkladığı konut kredisi kampanyasının konut fiyatlarını düşürmek yerine artışa ivme kazandırdığı belirtilen açıklamada, "Kaldı ki aylık ödemesi 20 bin TL'yi aşan bu kampanyanın hedefinin konut sorunu yaşayan dar gelirli kesim olmadığı" açıkça denildi.



SORUN BARINMA DEĞİL KAR

■ Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği (TMMOB) İnşaat Mühendisleri Odası (İMO), iktidarın kredi paketi ve ev yapmak isteyenlere kamu arazilerini satışa çıkarmasının konut krizine çözüm olmayacağını belirterek konut üretiminin barınma ihtiyacına göre değil, inşaat sektörünün kar hirsına göre şekillenmesidir" açıklamasını yaptı. —EKONOMİ S



astamonu'da geçen yılki sel felaketinden sonra yapılan 15 geçici köprü yağış nedeniyle zarar

atı Karadeniz'de geçen yaz yaşanan sel felaketinin yaraları arilamazken Ulaştırma Bakanlığı tarafından Kastamonu'da urulan 15 geçici köprü aşırı yağışla beraber zarar gördü. Vali-

lik, zara gören köprülerin 6'sının Çatalzeytin'de, 1'inin Inebolu'da, geri kalanların ise Bozkurt ve Küre'de olduğunu açıkladı. İnşaat Mühendisleri Odası (İMO) Yönetim Kurulu'ndan Özer

Akkus "Panel köprüler ulaşımı sağlayamaz" dedi. Ankara Şube Başkanı B "Köprüler dikkatli bir şekilde planlanmalı" ifadelerini Umur SERDAROĞLU/15

İnşaat Mühendisleri Odası: "Sosyal konut projesindeki fiyatlar alt-orta gelirli için karşılanabilir olmaktan uzak"

TMMOB İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI Şantiye şefliği kâğıt üzerinde kalıyor

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası; Çevre, Şehircilik ve İklim Değişikliği Bakanlığı tarafından hazırlanan şantiye şefleri hakkında ki yönetmeliğe ilişkin yazılı açıklama yaptı.

Açıklamada, "Yapı üretiminin mühendislik esaslarına uygun olarak gerçekleştirilmesini sağlayan en önemli görevin şantiye şefliği olmasına rağmen usulüne uygun olarak yerine getirilmemesi inşaat hatalarını, dolayısıyla deprem hasarlarını büyütmektedir. Şantiye şefliği görevinin, sadece resmi prosedürleri tamamlamak amacıyla kâğıt üstünde kaldığı bilinmektedir. Şantiye şefliğinin, bir deprem ülkesinde ilgili her kurum ve ku-

BirGün netlere yol açacağını kestirmek çok acı ama çok da zor değil."

İNŞAAT MÜHENDİSİ YÜZGEÇ: "MARMARA DEPREMİN YAKIN SAYILAR OLABİLİR"

İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Taner Yüzgeç, "Marmara depreminden sonra yaşanmış en büyük deprem gibi gözüküyor. Yıkılan bina sayılarına, depremin şiddetine baktığımızda can kaybının maalesef Marmara depremine yakın sayılar olabileceğini gösteriyor. Bu bilançonun netleşmesi birkaç günü bulacak. Hasarın boyutları birkaç gün içinde ancak belli olacak ama ülke açısından büyük bir kayıp olduğu ortaya çıkacak" dedi.

"Sonuçta uzunca zamandan beri yer bilimcilerin dikkat çektiği bir

İMO: İstanbul depremi olacak

TÜRK Mühendis ve Mimar Odaları Birliği İnşaat Mühendisleri Odası (İMO), 17 Ağustos Marmara depreminin 23. yıl dönümünde bir açıklama yaparak "Depremi Deği Afalet Onlemek Mümkün" dedi. İnşaat Mühendisleri Odası 2. Başkanı Nusrat Suna olası İstanbul depreminin her geçen gün yaklaşmakta olduğunu belirterek çalışmalarla ilgili bilgi verdi. Nusrat Suna: "Öyle ya da böyle İstanbul depremi olacak" dedi.

17 Ağustos 1999 Marmara depreminin 23. yılında İnşaat Mühendisleri Odası Karaköy binasında basın açıklaması yaptı. İnşaat Mühendisleri Odası 2. Başkanı Nusrat Suna olası İstanbul depreminin her geçen gün yaklaşmakta olduğunu belirterek çalışmalarla ilgili bilgi verdi. Nusrat Suna: "Öyle ya da böyle İstanbul depremi olacak" dedi.

MEVCUT YAPI STOGU TESPİT EDİLMELİ

İnşaat Mühendisleri Odası 2. Başkanı Nusrat Suna sorunlar ve çözüm önerilerini belirterek "Mevcut yapı stokunun envanterinin çıkarılması konusundaki çalışmalar hızlandırılmalı, mevcut durum tespit edilerek acilen güçlendirilmesi veya yenilenmesi gereken binalar belirlenerek bir plan doğrultusunda yapı stokunun depreme dirençli hale getirilmesi sağlanmalıdır. Her seçim öncesi siyasî ikbal uğruna gündeme getirilen inar afi uygulamalarına son verilmesi, inar affından yararlanan yapılar denetlenmelidir" dedi

BİZ İMO OLARAK GÖREV ALMAYA HAZIRIZ

Nusrat Suna, "Ülkemiz oldukça zor bir dönemden geçmektedir. Ekonomik anlamda yaşanan kriz koşullarında olası bir büyük depremin sonuçlarının 2001 krizinde yaşananlardan çok daha ağır olacağı açıktır. Devleti, kentimizi iyileştirecek şekilde, plan-sızlık, kaotik yapılaşma, düzensiz yerleşim, afet toplama alanları rantta açılmıyor ki can ve mal kaybı açısından da büyük bir tehlike bizi beklemektedir. TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası olarak hem yetkili kurum ve kuruluşlara hem de tüm kamuoyuna seslenmek istiyoruz. Bu karamsar tabloyu el birliğiyle tersine çevirmemiz mümkündür. Biz İMO olarak tüm bilimsel-teknik birikimimize, sahada edindiğimiz tecrübeye ve yetmiş kadrolarımızda, başta deprem olmak üzere doğa olaylarının affedilebilir olduğunu önleme konusunda görev almaya hazırız. Yoklunda da bahsettiğimiz gibi sorunlar da bellidir, çözümleri de. Yeter ki çözüm için ortaya irade korusun" diye konuştu. Olası İstanbul depremi ile ilgili soruya ise Nusrat Suna, "Bikmadan usumadın sadece 17 Ağustos'ta değil her zaman kamuoyunu aydınlatmak için bu konuyu gündeme getireceğiz. Marmara bölgesinde bir deprem bekliyoruz. Ama bugün aynı yarı. Tanhı belli değil. Buna göre kend-

17 Ağustos 1999 Marmara depreminin 23. yılında İnşaat Mühendisleri Odası 2. Başkanı Nusrat Suna olası İstanbul depreminin her geçen gün yaklaşmakta olduğunu belirterek, "Öyle ya da böyle İstanbul depremi olacak" dedi

AKP'ye konut krizi tepkisi: Evler boş ama halk evsiz

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası (İMO), iktidarın konut kredisi paketi ve ev yapmak isteyen yurttaşlara Hazine arazilerinin satış kararıyla ilgili açıklama yaptı. AKP'li Cumhurbaşkanı Erdoğan'ın duyurduğu konut kredisi kampanyasının konut fiyatlarını düşürmek yerine artışa ivme kazandırdığı belirtilen açıklamada, "Aylık ödemesi 20 bin TL'yi aşan bu kampanyanın hedefinin konut sorunu yaşayan dar gelirli kesim olmadığı açık" denildi. Açıklamada, şu değerlendirmeler yer aldı: "Ülkemiz ciddi bir barınma kriziyle karşı karşıya. Avrupa'da konut fiyatlarının en çok arttığı ülke konumunda olan Türkiye'de, konut fiyatları yıllık yüzde 110 artmıştır. 2002-2020 yılları arası kiracı

mıştır. Demek ki konut vardır ancak dar gelirli yurttaşlar için değildir. Türkiye çapında büyük bir boş konut stoku olduğu tahmin edilmektedir. Öyle ki yalnızca İBB'nin çalışmasına göre, İstanbul'da 400-700 bin civarı boş ev olduğu tahmin edilmektedir. Bu boş konutların çoğu üst gelir grubuna hitap etmektedir. Sorun, konut üretiminin barınma ihtiyacına yönelik değil, inşaat sektörüne dayalı kâr hirsına göre şekillenmesindedir. Evler boş, yurttaşlar evsizdir; temel insan haklarından biri olan barınma hakkı piyasasının insafına terk edilince ortaya böylesi akıl dışı bir tablo çıkmaktadır. Çözüm olarak; kamuca bir anlayışla konut üretimi halkın ihtiyacına göre planlanmalı, ekonomide ısrar



2022.15:45

Erdoğan tara

İnşaat mühendisleri de işsizlikten şikayetçi

Her 10 inşaat mühendisinden üçünün işsiz olduğuna dikkat çeken İnşaat Mühendisleri Odası inşaat mühendislerinin istihdamı, çalışma koşulları ve özlük haklarıyla ilgili kampanya baslatacak

VAHİM DURUMDA

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Yönetim Kurulu'nun 2021 yılında hazırladığı Türkiye de İnşaat Mühendisleri Gerçeği İş, İstihdam ve İşsizlik Raporu'nda tespit edildiği üzere, her 10 inşaat mühendisinden üçü işsiz olduğunu bu oranın kadın mühendisler ve genç mühendisler arasında çok daha vahim boyutlara çıktığını, Kısacası iki genç mühendisten biri ve iki kadın mühendisten biri işsiz olduğunu belirtti.

KAMUDA KAYBA UĞRADI

İNŞAAT mühendislerinin yüzde 27,51 aşgari ücretin altında bir ücretle çalıştığını büyük çoğunluğu borçlanmak zorunda kaldıklarını belirten İnşaat Mühendisleri Odası, her iki mühendisten biri kredi kullanıcısıdır. Kamu kurumlarından istihdam, mühendisler arasında sınırdan eredeceye ortadan kalkmıştır. Kamuda çalışan meslektaşlarımız yıllardır ekonomik ve sosyal haklar açısından



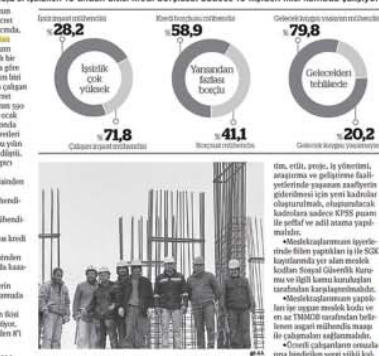
5 yıl tecrübeli inşaat mühendislerinin yarısı işsiz

TMMOB İnşaat Mühendisleri (İMO), inşaat sektörünün istihdam ve çalışma koşullarını tanımlayan ve talebini "Talebiniz" kampanyasına ilişkin şunları açıkladı: "İnşaat sektöründe yaşanan nesli sorunlu, imo Ankaralı Bülent Tatlı, finin kağıt üzerinde 1, atamalarda lımı yapıldığını

söyledi. İMO Sekreteri Özer Akkuş ise "Mesleğimiz son dönemlerin en büyük krizini yaşıyor. İnşaat mühendislerinin işsizlik oranı yüzde 28'lere yaklaşmış durumda" dedi. Akkuş, şunları söyledi: "Meslek yaşı 5 yıl olan meslektaşlarımızda işsizlik oranı yüzde 48. Biz uzun süredir istihdam sorununa dair çeşitli çalışmalar yapıyoruz, talepleri karar alıcılara iletiyoruz ancak önerilerimiz ciddiye almadığını ne yazık ki göremedik."

Mühendisleri de işsizlik sardı

İNŞAAT Mühendisleri Odası'nın raporuna göre mühendisler yüksek ve işsizlikle boğuluyor. 100 inşaat mühendisinden 28,21 işsizken 10'undan altısı kredi borçludur. Sadece 10 kişiden ikisi kamuda çalışıyor



ADİL VE SEFFA ATAMA
İnşaat mühendisleri için atama süreci şeffaflaşmalı ve bütçenin işi belirleyici olmaması gerekir. Mükemmel adaylar seçilmeli, işleri adil ve şeffaflaştırılmalıdır. İşsizlikten korunmak için işsizlik sigortası zorunlu olmalıdır. İşsizlikten korunma için işsizlik sigortası zorunlu olmalıdır.

İMA GÜV
İnşaat mühendisleri için imalat sektöründe güven oluşturulmalıdır. İşsizlikten korunma için işsizlik sigortası zorunlu olmalıdır. İşsizlikten korunma için işsizlik sigortası zorunlu olmalıdır.

Antakya'da %60-70 oranında ağır hasarlı, yıkık bina var



Two men walk among the rubble of a collapsed building in the southern province of Hatay on Feb. 9.

Negligence in constructions magnified destruction: Experts

deficiencies in the planning and construction processes. "If a building survives and the next one is destroyed it cannot be called destiny".

İMO'DAN ÇAĞRI

E. BAŞAKBOYACI

TÜRK Mühendis ve Mimar Odalar Birliği (TMMOB) İnşaat Mühendisleri Odası tarafından "Emegimizin Karşılığını İstiyoruz-Yeterli İstihdam Adil Atama" kampanyası için İnşaat Mühendisleri Odası'nda basın toplantısı gerçekleştirildi. >> 5' TE. 10 il vuran depremlerde yıkılan binalar on binlerce yurttaşta mezar oldu

İmzası, onayı, bilgisi olan herkes sorumlu

Uzlaşarak, 31 bin çalışanı yitirdiğini fakatın içerisinde 1 hafta geçmişti emsah ve ekledi: "Bakacakları savdarda, kollukun belediyece kadar kaçak yapıları bina, görme ama hiçbir şey yapmayan herkes bu yıkımların sorumlu." İYİMLERİNİN

EVİSİZ YUVASIZ KALDILAR
Yaklaşık 11,5 milyon insan depremlerin etkisinde. Evsiz kalan vatandaşların 10 ilde birinin evsiz kaldığını belirtildi. Evsiz kalan vatandaşların 10 ilde birinin evsiz kaldığını belirtildi.

"Neden istifa yok?"
SİYASİYET Bilimi Üyesi Ali Yılmaz, "Demokratik devletin temel prensibi, her vatandaşın işsizlikten korunmasıdır. İşsizlikten korunma için işsizlik sigortası zorunlu olmalıdır. İşsizlikten korunma için işsizlik sigortası zorunlu olmalıdır."

KÜLTÜKLERİNİ BIRAKTILAR
İstanbul'da yaşanan depremin ardından, vatandaşların kültürlerini bıraktıkları belirtildi. Kültürlerini bıraktıkları belirtildi.



Bakanlık Maraş'ta 1765 binanın riskli olduğunu belirlemiştir.

Yüksek binalar hasarı artırdı

Depremin ardından yıkılan binaların yüksek katlı ve yeni olması dikkat çekti. İMO İkinci Başkanı Suna, "İmar planları kentlerin anlayışsıdır ama eline dosyası alan Ankara'da imar planını delip bina yapıyor" dedi

T24 Bağımsız İnternet Gazetesi

Son Dakika Seçim 2024 Video Yazarlar Gündem T24 Haftalık Kitap

Gündem

İstanbul Valiliği, yılın 3 ayı dolmadan 80 okul ihalesini iptal etti

İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Taner Yüzgeç okul ihalelerinin iptal edilmesine ilişkin "yanlış ekonomi politikalarının göstergesi" değerlendirmesinde bulundu



İstanbul Valiliği, yılın 3 ayı dolmadan 80 okul ihalesini iptal etti

İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Taner Yüzgeç okul ihalelerinin iptal edilmesine ilişkin "yanlış ekonomi politikalarının göstergesi" değerlendirmesinde bulundu

"Büyük bir su kıtlığı yaşanacak"

MMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, 17 Ağustos 1999 Marmara depreminin 23. yılında...



Yeni yapı stokunun envanterinin çıkarılması için...

MMMOB'a bağlı Odalar Dünya Su Günü nedeniyle yaptıkları açıklamada su, toprak ve doğal varlıkların...

şimleri, kirlenmeyi ve kıtlığı derinleştirmektedir. ABD merkezli hastalık kontrol ve koruma merkezi (CDC) 244 ülkeden...

Yeni yapı stokunun envanterinin çıkarılması için...

KENTSEL DÖNÜŞİM KENTSEL KAYIT... Değerlendirme adı geçen sağıklı, güvenli ve yaşanabilir kentler...

"ATIK SULARIN GERİ DÖNÜŞÜMÜ SAĞLANMALIDIR" Tarm ve Orman Bakanlığı 2021'de topladığı Su Şurası'nı...

"SUYU KORUMALIYIZ" TMMOB Kimya Mühendisleri Odası da açıklamada...

İstanbul'da 17 Ağustos depreminin 23. yılında...

Adıyaman'daki tarım arazisinde TOKİ inşaatı başlatılmasına...

Atık suların toplaması, arıtılması ve mümkünse geri dönüşümünü sağlanmalıdır.

Atık suların toplaması, arıtılması ve mümkünse geri dönüşümünü sağlanmalıdır.

İMO dan 17 Ağustos açıklaması

17 Ağustos 1999 Marmara depreminin 23. yılında İnşaat Mühendisleri Odası (İMO) Karaköy binasında basın açıklaması yaptı.

Tarlaya bina diyorlar

Adıyaman'daki tarım arazisinde TOKİ inşaatı başlatılmasına tepki yağdı.

Atık suların toplaması, arıtılması ve mümkünse geri dönüşümünü sağlanmalıdır.

Atık suların toplaması, arıtılması ve mümkünse geri dönüşümünü sağlanmalıdır.

"Mevcut yapı stoğu tespit edilmedi" İnşaat Mühendisleri Odası 2. Başkanı Nu Suna sorunlar ve çözüm önerilerini belirterek...

"Başlı başına hata" Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı Dr. Pelin Pınar Gıvni depremler hâli de inşaatın başlamasına...

"Acele karar alınmamalı" Önemli olan sağlıklı ve planlı bir kentleşimdir...

"Köklü leğimsizlik şart" Yönetmelik, 1 Ocak 2019 yılında yürürlüğe girdi ancak...

"Biz İMO olarak görev almaya hazırız" Nurettin Suna, "Ülkemiz oldukça zor nenden geçmektedir. Ekonomik anlar...

"Müteahhiller önünü görmüyor" Ekonomideki kötü gidışat nedeniyle şirketler, kamunun inşaat ihalelerine katılmıyor.

"Başlı başına hata" Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı Dr. Pelin Pınar Gıvni depremler hâli de inşaatın başlamasına...

"Köklü leğimsizlik şart" Yönetmelik, 1 Ocak 2019 yılında yürürlüğe girdi ancak...

"Biz İMO olarak görev almaya hazırız" Nurettin Suna, "Ülkemiz oldukça zor nenden geçmektedir. Ekonomik anlar...

"Müteahhiller önünü görmüyor" Ekonomideki kötü gidışat nedeniyle şirketler, kamunun inşaat ihalelerine katılmıyor.

"Başlı başına hata" Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı Dr. Pelin Pınar Gıvni depremler hâli de inşaatın başlamasına...

"Köklü leğimsizlik şart" Yönetmelik, 1 Ocak 2019 yılında yürürlüğe girdi ancak...

"Biz İMO olarak görev almaya hazırız" Nurettin Suna, "Ülkemiz oldukça zor nenden geçmektedir. Ekonomik anlar...

"Müteahhiller önünü görmüyor" Ekonomideki kötü gidışat nedeniyle şirketler, kamunun inşaat ihalelerine katılmıyor.

"Başlı başına hata" Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı Dr. Pelin Pınar Gıvni depremler hâli de inşaatın başlamasına...

"Köklü leğimsizlik şart" Yönetmelik, 1 Ocak 2019 yılında yürürlüğe girdi ancak...

"Biz İMO olarak görev almaya hazırız" Nurettin Suna, "Ülkemiz oldukça zor nenden geçmektedir. Ekonomik anlar...

"Müteahhiller önünü görmüyor" Ekonomideki kötü gidışat nedeniyle şirketler, kamunun inşaat ihalelerine katılmıyor.

"Başlı başına hata" Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı Dr. Pelin Pınar Gıvni depremler hâli de inşaatın başlamasına...

"Köklü leğimsizlik şart" Yönetmelik, 1 Ocak 2019 yılında yürürlüğe girdi ancak...

"Biz İMO olarak görev almaya hazırız" Nurettin Suna, "Ülkemiz oldukça zor nenden geçmektedir. Ekonomik anlar...

"Müteahhiller önünü görmüyor" Ekonomideki kötü gidışat nedeniyle şirketler, kamunun inşaat ihalelerine katılmıyor.

"Başlı başına hata" Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı Dr. Pelin Pınar Gıvni depremler hâli de inşaatın başlamasına...

"Köklü leğimsizlik şart" Yönetmelik, 1 Ocak 2019 yılında yürürlüğe girdi ancak...

"Biz İMO olarak görev almaya hazırız" Nurettin Suna, "Ülkemiz oldukça zor nenden geçmektedir. Ekonomik anlar...

"Müteahhiller önünü görmüyor" Ekonomideki kötü gidışat nedeniyle şirketler, kamunun inşaat ihalelerine katılmıyor.

"Başlı başına hata" Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı Dr. Pelin Pınar Gıvni depremler hâli de inşaatın başlamasına...

"Köklü leğimsizlik şart" Yönetmelik, 1 Ocak 2019 yılında yürürlüğe girdi ancak...

"Biz İMO olarak görev almaya hazırız" Nurettin Suna, "Ülkemiz oldukça zor nenden geçmektedir. Ekonomik anlar...

"Müteahhiller önünü görmüyor" Ekonomideki kötü gidışat nedeniyle şirketler, kamunun inşaat ihalelerine katılmıyor.

"Başlı başına hata" Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı Dr. Pelin Pınar Gıvni depremler hâli de inşaatın başlamasına...

"Köklü leğimsizlik şart" Yönetmelik, 1 Ocak 2019 yılında yürürlüğe girdi ancak...

"Biz İMO olarak görev almaya hazırız" Nurettin Suna, "Ülkemiz oldukça zor nenden geçmektedir. Ekonomik anlar...

"Müteahhiller önünü görmüyor" Ekonomideki kötü gidışat nedeniyle şirketler, kamunun inşaat ihalelerine katılmıyor.

"Başlı başına hata" Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı Dr. Pelin Pınar Gıvni depremler hâli de inşaatın başlamasına...

"Köklü leğimsizlik şart" Yönetmelik, 1 Ocak 2019 yılında yürürlüğe girdi ancak...

"Biz İMO olarak görev almaya hazırız" Nurettin Suna, "Ülkemiz oldukça zor nenden geçmektedir. Ekonomik anlar...

"Müteahhiller önünü görmüyor" Ekonomideki kötü gidışat nedeniyle şirketler, kamunun inşaat ihalelerine katılmıyor.

"Başlı başına hata" Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı Dr. Pelin Pınar Gıvni depremler hâli de inşaatın başlamasına...

"Köklü leğimsizlik şart" Yönetmelik, 1 Ocak 2019 yılında yürürlüğe girdi ancak...

"Biz İMO olarak görev almaya hazırız" Nurettin Suna, "Ülkemiz oldukça zor nenden geçmektedir. Ekonomik anlar...

"Müteahhiller önünü görmüyor" Ekonomideki kötü gidışat nedeniyle şirketler, kamunun inşaat ihalelerine katılmıyor.

"Başlı başına hata" Türk Mühendis ve Mimar Odaları Birliği Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi Başkanı Dr. Pelin Pınar Gıvni depremler hâli de inşaatın başlamasına...

"Köklü leğimsizlik şart" Yönetmelik, 1 Ocak 2019 yılında yürürlüğe girdi ancak...



TMMOB

İnşaat Mühendisleri Odası

Necatibey Cad. No: 57, Kızılay / Ankara

Tel: 0.312.294 30 00 - Faks: 294 30 88

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