

Ulaşma Çabası-1

İLK ÇABA, İLK KAVGA

Atila ALPÖGE

İstanbul'da pencereden ana caddeye bakıyorum. “Ne görüyorsun?” diye sorarsanız, itiş kakiş görüyorum. Gürültü ve kirli hava görüyorum. Kırmızı ışıktaki geçenler, kask taşımadan motosiklet kullananlar, ufak çarpışmalardan sonra araçlarından çıkıp birbirlerine avazı çıktığı kadar bağırınlar, sözde yasak yerlerde kimi zaman ikili park etmeler, kargaşa ve karmaşa görüyorum. 200 yıllık sanayi devrimi ve onun öz evladı modernite bizi bu noktaya getirmiş.

Bu ortamdan yıllar önceye gidiyorum. Yıl 1973. Ben o sıralarda Türk Hava Yolları'nda Planlama Müdürü olarak çalışmaktaydım. Bir telefon geldi. Karşımdaki kimse benimle buluşup bir ulaşım konusunu görüşmek istediğini söyledi. Sözleştik. Yazıhanesine gittim ve karşımda Haldun Özbudak adlı orta yaşlı bir mühendisi buldum. Haldun Bey otoyol projelerinde deneyimli bir Fransız firmasının buradaki temsilcisiydi. Daha doğrusu, onların buradaki bir projesini yürütmekteydi.

Bana görüşme konusunu anlatacağı ki, ben dururdum onu ve kafamda dolaşıp duran soruyu sordum: “Beni nereden buldunuz? Ve niye ben?” Bana, adımı ve telefonumu Karayolları Birinci Bölge Müdürü Rıdvan Dedeoğlu'nun verdiğini, onun beni ısrarla tavsiye ettiğini söyledi.

Genç arkadaşlarım Dedeoğlu'nu tanımazlar. Onun adını olsa olsa İstanbul otoyol sisteminin

üzerindeki bir viyadükte görmüşlerdir. Bence ülkenin yetiştirdiği seçkin mühendislerden biriydi Rıdvan Bey. 1949'da İTÜ'den mezun olmuştu. Askerliğinden sonra Karayolları Birinci Bölge Müdürlüğü'ne girmiş, Yapım Şefi olan babam Rifat Alpöge'nin yanında çalışmaya başlamıştı. Ben Rıdvan Bey'i o zamanlar tanıdım. Babam onu çok tutar, yeteneklerine çok güvenirdi. Zamanla Birinci Bölge Müdürü oldu. Daha sonra da Karayolları Genel Müdürü. Emeklilikle birlikte de STFA'nın genel müdürlüğünü yükledi, bunu genç denilecek yaştaki ani ölümüne kadar büyük başarıyla yürüttü. Ancak, altını çizmeliyim ki, iyi bir mühendis olduğu kadar da seçkin, örnek bir “insan” idi. Sakin, dengeli, çok boyutlu, çevresine huzur veren bir kişiliği vardı. Kültürlü, ender bir insan.

Evet, adımı o vermişti Haldun Bey'e. Ülkede otoyol sistemi oluşturulmaya başlanmıştı. Önce İstanbul'dan Ankara'ya doğru uzanılacaktı. Yukarıda sözünü ettiğim Fransız firma (ki kendi ülkesinde çok deneyimliydi ve sayısız projeye imza atmıştı) danışman firma olarak davet edilmişti. Proje çalışmalarını onlar yürütüyordu. Ancak İzmit yakınlarına gelince iş çatallaşmıştı. Karşılarına bir darboğaz çıkmıştı. Güzergâh nereden, nasıl geçecekti?

İzmit'teki darboğaz

İki seçenek var gibi duruyormuş, işin başında. Biri kentin yukarılarına çıkarak, dağlardan tepelerden

tüneller ve viyadüklerle geçerek gitmek. Ancak bu, maliyeti hayli yüksek bir çözüm. Öteki ise, maliyeti karayolları açısından düşük mü düşük, ucuz bir yaklaşımı yansıtıyor. Otoyolu kıyıya yerleştirirsin. Mevcut yolun ortasından bildiğin gibi gidiverirsin. Kente de ikişer şeritlik bir gidiş, bir geliş yolu bırakırsın. Olur biter. Bu karmaşık sorunun çaresi budur.

Gerçekten de olur ve biter mi? İşveren durumundaki Dedeoğlu bu kadar kolay karar verilemeyeceğini düşünmüş, firmaya “ben ciddi bir araştırma yapılmasını ve bir ulaşım raporu verilmesini isterim” demiş. Firma da Fransa'dan bir uzman göndermiş. Uzman iki hafta kadar İstanbul'da kalmış. Birkaç kez de İzmit'e gitmiş. Bir takım trafik sayım sonuçlarıyla oynamış ve bir rapor üretmiş. Raporunda diyor ki, “Kıydan geçmekte hiçbir sakınca yoktur. Çünkü kente toplam olarak ayrılacak 4 şerit yeter de artar bile.”

Ama Rıdvan Dedeoğlu bu. Gönlü rahat değil. Fransız “ulaşım uzmanı”nın çalışması ne kadar tutarlı, ne kadar güvenilir acaba? Ülkemizde o sıralarda ulaşım plancılığı çok yeni. Fazla bir deneyim yok. Bu konuda birikimi olan 4-5 kişi var topu topu. Benim 7 yıl kadar ABD'de ve İngiltere'de ulaşım plancısı olarak çalıştığımı ve ülkeye döndükten sonra da iki yıl kadar bu alanda kalmaya direndiğimi bilen Dedeoğlu “Bir de Atila'nın görüşünü alalım.” diye firmaya dayatmış. Haldun Bey beni bunun için aramış. Verilmiş olan raporu irdelememi istiyor.

Raporu verdi bana. Hatta Fransa'ya dönmek üzere olan Fransız uzmanla tanıştırdı da. Uzman gençten biriydi. Hatta çok gençti. Bu alanda fazla bir birikimi olamazdı. Üstelik derinlemesine bir çalışma da yapmamıştı. Bir de, izninize, o sıralarda Fransa'da çağdaş anlamında ulaşım plancılığı hayli yeniydi. Bocalamakla meşguldü. En ileri durumda olan ülke (1960'tan beri) Amerika'ydı. İngiltere bile bu alana ancak 5-6 yıl önce girmişti.

Rapor yazma sanatı

Bizim uzmanın raporuna baktım ve dudağım uçukladı. Ortada seviyesiz bir rakam cambazlığı ve bir yutturmaca vardı. Tanıdığım uzman bu kadar yetenezsiz olamazdı. Öyleyse niye böyle bir rapor üretmişti? Nedeni galiba basitti: Fransız firmayı ilgilendiren şey projeyi kısa zamanda yapıp, parasını alıp çekip gitmekti. Oysa yolu yukarıdan tüneller, viyadüklerle geçirmeye kalkan bir proje hazırlamanın maliyeti çok yüksek olacaktı. Bu seçeneğe saplanma firmanın Türkiye'deki girişiminin mezarı olabilirdi. Buna karşılık aşağıdaki seçenek kaymak gibi bir çözümdü. Kentin kıyıda ki anayoluna el koy, "Zart!" diye bir çizgi çiz, bavlunu topla ve "Hoşça kalın!" deyip çek git. Bu bakımdan işin cambazlığını yapmak bizim uzmanın ana görevi olmuştu.

Bakın ne yapmıştı bizimki? Uyduruk bir yöntemle mevcut yolu kullanan trafiği "transit trafik ve yerel trafik" diye ikiye ayırmıştı. Tabii, transit trafik için bir mesele çıkmıyordu. Öte yandan, bizimki yerel trafiğin getirdiği istemi değerlendirirken, mutlaka, işin felaket boyutunu görmüştü. Bu istemi kavşakları, trafik ışıkları ve yol kenarında kimi zaman durup kalkan araçlarıyla 2 geliş, 2 gidiş 4 şeridin

karşılmasına olanak yoktu. Çözüm bir rakam cambazlığındaydı. Bu koşullarda bir şeridin kaldırabileceği (bir saatte geçecek araç sayısı itibarıyla) kapasiteyi neredeyse iki katı kabul ettiniz mi, sorun kalmıyordu. Yani durmalı, kalkmalı, kesişmeli, yayalı, trafik ışıklı bir yolu ekspres yol gibi düşündüğünüz zaman her şey güllük güllüştürülüyordu. Kısacası rapor bu kabule dayanıyordu.

Oysa ileri sürülen çözüm kent için bir cehennem yaratacaktı. Halkın kıyıyla, deniz kenarındaki dinlenme ve eğlence yerleriyle ilişkisi büyük ölçüde kesilecek, İstanbul'dan gelip Ankara yönüne gidenler dert görmeden keyif sürsün diye İzmit bir hapishaneye dönüştürülecekti. Bu rezillik kabul edilemezdi. Ridvan Bey tasalanmakta haklıydı.

Can yakan bir yanıt

Bu noktada bir an durmakta ve bazı oluşumların mekanizmasını anlamaya çalışmakta yarar var. Bu "rezilliğin" kaynağında ne vardı? Kendi ülkesinde saygın bir konumu olan yabancı firma, kendi ülkesinde yapamayacağı bir şeyi burada, bizde yapma cesaretini nereden buluyordu? Daha da ötesi, bu genç uzmanın yaptığı sıradan çalışmayı niye bu ülkenin mühendisleri yapamıyordu?

Birkaç yıl önce, Karayolcu bir ağabeyime buna benzer soruları sormuştum. Sorduğum kişi sıradan biri değildi. Kaliteli, hürmet gören bir mühendisti. Verdiği yanıt bir bakıma her şeyi (ve özellikle İzmit cambazlığını) yeterince açıklıyordu. "Biz büyük yatırım projelerini kendi kaynaklarımızla gerçekleştiremiyoruz. Yurtdışı kaynaklı kredilere ve hibelere gereksinim var. Bunları sağlayan yabancı hükümetler ve yabancı kredi kurumları projelerin kendi

firmaları tarafından oluşturulmasını, hatta inşaatları kendi firmalarının yürütmesini istiyorlar. Bu kadar basit. Yani bir emme basma tulumba sistemi söz konusu. Yabancı bir cebinden aldığı öteki cebine veriyor. Sana da kredilerin faizini ödeme kalıyor." Oyunun kuralları böyle olunca da Fransız ulaşım uzmanının yalap şalap bir rapor vermesi doğal oluyordu. Tabii, ülkenin kendi mühendislik gücü gelişmiyordu.

İzmit'e geri dönelim. Yukarıda anlattığım saptamadan sonra, ciddi bir çalışma yapma zorunluluğu belirdi. Karayollarının iyi niyetli ve deneyimli elemanlarıyla sayımlar yapıldı, araç kullanıcılarına nereden gelip nereye gittikleri soruldu. Bunların değerlendirilmesinin sonunda ise şöyle bir sonuç çıktı ortaya: Otoyol kıyıda geçemez. En doğrusu dağlardan, tepelerden geçmesidir. Yok, ille de aşağıdan geçsin deniyorsa, çok başka bir çözüm devreye girecektir. O da aşağıda bütünüyle toplu taşıma araçlarına ayrılacak özel bir yolun yapılması, buranın önce otobüslere, daha sonra da "hafif metro" ya da tramvay gibi bir türe bırakılmasıdır.

Özel yol seçeneği

Toplu taşıma tahsis edilmiş özel yollar çok yeniydi dünyada. Ülkemizde hiç uygulaması olmamıştı. Hatta sözü bile edilmemişti. Edilemezdi. Bu satırları bugün okuyanlar alay edip gülecekler ve "Haydi canım, sen de!" diyecekler, biliyorum, ama tekrarlıyorum, o günlerde edilemezdi. Bilim, teknik, uzmanlık, su ve bu neyi gösterirse gösterebilir, adama ("solcu" falan aşamasını atlayarak) düpedüz "komünist" derlerdi. Hele hele komünist etiketi alınca yapıştırıldı mı, artık nefes bile alamazdın. Peşine takılmış polislerle gezerdin sokaklarda.

Gülmeyin! Büyüttüğümü sanmayın. Çünkü o günlerde Türkiye’de yepyeni bir çağ başlıyordu. Bugüne kadar durmadan hızlanarak büyümüş ve gelişmiş bir çağ. Türkiye aksak ve sakat bir yürüyüşle (dünyada görüldüğü gibi) “tüketim toplumu”na açılıyordu. Bu açılımın başını da “otomobil” çekiyordu. Halk arasında “Hah hah! Keçiler yemiş!” denilen Anadolu’lar yeni üretilmeye başlanmıştı. Atağa geçen otomotiv sanayisi geliştireceği yan sanayiyle ekonominin lideri ve götürücüsü olma iddiasındaydı. “Otomobil” denilince toplumun ağzı sulanmaya başlamıştı. Bu yeni oyuncak üst sınıfların lüksü olmaktan çıkıp orta sınıfların (hatta orta altı sınıfların) özlemi olma yolundaydı. Modernite çerçevesinde bu gelişme elbette yaşanacaktı. Ama gönül isterdi ki, ülke bu dönemde toplutaşın sistemlerini hızla geliştiresin ve güvenilir, iyi işleyen, yaygın bir sistemi halkın hizmetine sunabilsin. Böylece bugün (benim yukarıda anlattığım gibi) penceremden baktığım zaman karşılaştığıma benzer bir sinema ortaya çıkmasın. Ama bu konunun hiç mi hiç önceliği yoktu o zamanlar. Bu nedenle de Türkiye’nin gelişmesinde (toplutaşın yaklaşımına dayalı) büyük bir fırsat kaçırıldı.

Haldun Özbudak’a selam

Evet, “özel yollu mollu” bir sonuç belirince ikına sıkına Haldun Özbudak Bey’e gittim. Bana yüklemiş olduğu sorumluluğun sonunda böylesine bir sonuç çıktığını anlattım. Aykırı, gülünç ve hatta aşırı bir duruma düşeceğim konusunda onu uyardım. Çünkü dertleşmeye gereksinim duymaktaydım. Haldun Bey dikkatle dinledi beni. Dediklerimi hemen kavradı. “Tamamen haklısınız!” dedi. Temsilcisi olduğu Fransız firmasının küçük hesaplarına aykırı

olduğu halde beni destekledi ve bu görüşün kavgasını mutlaka vermem gerektiğini ısrarla ve inançla söyledi.

Bu noktada Haldun Özbudak Bey’i selamlamak ve ona hürmetle şapka çıkarmak istiyorum. Onun ısrarla, inançla ve heyecanla bana verdiği cesaret olmasaydı, belki de ben kavgamı sürdüremezdim. Daha da önemlisi “tercihli yol” gibi girişimler çok, ama çok daha geç gerçekleşirdi. İyi ki, Haldun Beyler var bu dünyada! Şu anda hayatta mıdır, bilemiyorum. Ama bu mühendis ağabeyimin değerli anısı önünde saygıyla eğiliyorum.

Ondan aldığım destekle raporumu Karayolları’na sundum. Bu projeyi yürüten gruba. Çok zor bir toplantı oldu. Çekişmeli ve tartışmalı. Kan ter içinde kaldığımı anımsıyorum. Gerçi belli çizgileri aşmadık ve kavga eder gibi davranmadık. Ne de olsa, bu gruptaki kimseleri çok önceden tanıyordum. Hele grubun başmühendisi çok saydığım, ince, efendi, seçkin kişiliği olan biriydi. Ama tartışma çok uzadı. Ben inatla ısrar ettim. Onlar inatla direndiler. Bakın, kim neyi ileri sürüyordu? Benimki malum: “Otoyolu kıydan geçirirseniz, kenti öldürürsünüz. Bunu telafi etmek maksadıyla kent içi otobüs işletmesi için özel yol yapın. Kent ferahlasın. Çözüm budur.” Onlar ise şöyle diyorlardı: “Böyle bir şey söz konusu olamaz. Bu Karayolları yasasına aykırıdır. Biz kentler arası otomobillere, kamyonlara hizmet için varız. Kent içi ulaşım, otobüslere, tramvaylara tahsis edilmiş yol yapamayız.”

Uzun süren toplantı hiçbir yere bağlanamadı. Dağıldık. Ben hüsrarla ayrıldım. Bir “özel yol” için onay verilsin, ortaya bir proje çıksın ve uygulaması ülke kentlerine örnek olsun istiyordum. Bütün gönüllümlerle. Delicesine. Olmadı. Ama otoyolun kıydan geçişi de suya

düştü anlaşılan. Karayolları uzun tereddütlerden sonra yukarılara çıkmaya, viyadükler ve tüneller yapmaya karar verdi.

Bununla birlikte bu ilk “kavga”nın galiba bir yararı oldu. O günlerde seçim kazanıp İstanbul Belediye Başkanı olan Ahmet İsvan “özel yol” yaklaşımının değerini çok iyi kavradı. Hiç tereddüt etmeden “Tamam, Taksim Zincirlikuyu arasındaki bir uygulamayla başlayacağız ve bunu kent tamamina yayacağız.” dedi. Onun bu tercihinin getirdiği ivme ülkede, yavaş da olsa, bir hareket yarattı. Onun cesur kararına çok şey borçluyuz.

E-5 meselesi

Aradan beş yıl geçti. İstanbul’da sözünü ettiğim özel otobüs yolu gerçekleşti (Mart 1979). Kamuoyundan olumlu not aldı. O sırada Belediye Başkanı Aytekin Kotil’di. Onunla özel yol (daha doğrusu yapışıp kalan adıyla “tercihli yol”) uygulamasını yaygınlaştırma girişimlerini konuşmaya başladık. E-5 karayolunun ortasına konulacak bir özel yol çok etken sonuç verebilirdi, oluşturulacak yan bağlantı ve uzantılarıyla İstanbul’a yepyeni bir omurga kazandırabilirdi. Aytekin Bey bu öneriyi “Yapalım! Gecikmeden yapalım.” dedi. Evet ama, ben E-5’in esas sahibi olan Karayolları’nın ne diyeceğini biliyordum. Direnecekler, “Yasamıza aykırı!” diyecekler ve projeye izin vermeyeceklerdi.

Ama o sırada Ecevit hükümeti vardı Ankara’da. Aytekin Bey “Merak etme. Derdimizi anlatırız.” diye karşılık verdi. Bu fırsat 1979’un yazında geçti elimize. Başkan bir gün beni ivedi olarak Florya’daki Başkanlık evine çağırdı. Orada Bayındırlık Bakanı Şerafettin Elçi



ile buluşacak ve İstanbul'un sorunlarını konuşacaktı. Gittiğimde beni Bakana tanıştırdı ve "Anlat." dedi. Anlattım. Özel yol kavramını, bunun ulaşımına getireceği büyük katkıyı anlattım ve E-5 meselesini açtım. Direnme olacağını söyledim. Elçi beni dikkatle dinledi ve meseleyi çok iyi algıladı. "Hiç merak etmeyin. Bu, sağlam bir çözümdür. Ben projenin gerçekleşmesini sağlıyorum." dedi. Bu ifadesinde içten olduğunu, bunu laf olsun diye söylemediğini hissettim. Karşımızda yepyeni bir kapı açılıyordu. Ama ne yazık ki, 2 ay sonra yapılan

seçimlerin sonunda Ecevit iktidarının sonu geldi. Demirel başbakan oldu. Bu yeni iktidarın karşı partinin kontrolünde olan İstanbul'a sıcak gözlerle bakmasının olanağı yoktu.

Şimdi düşünüyorum da, E-5 projesi yıllar sonra gerçekleşti. Metrobüs olayıyla. Demek olabiliyormuş. Demek yasa izin veriyormuş. Demek Karayolcu dostlar "Niye olmasın?" diyebiliyormuş. Peki, niye 28 yıl bekledik?

Karayolcularla bir kavgam olduğunu

sanmayın. Saygı duyduğum, sıcak duygular taşıdığım bir kurumdur. Babam (kuruluşun ilk günlerinden başlamak üzere) bir Karayolcuymdu. Ben gözlerimi mesleğe Karayolları'nda açtım. Meselenin özü başka bir yerde. Belki de eğitim sisteminden geliyor. Çok dar, kısıtlı, mızımız bir açıdan bakıyoruz konularımıza. Geniş ve bütüncül göremiyoruz. Belki de, politikacının yumruğunu vurarak "Bu böyle olacak!" demesini bekliyoruz. Ne olursa olsun, İsvan, Kotil, Elçi gibi politikacılar bu öyküden yüzlerinin akıyla çıktılar.

STAJLAR

Bu yıl üniversitelerin inşaat mühendisliği bölümünde okuyan öğrencilerin staj olanağından faydalanabilmesi için Şubemiz bünyesinde oluşturulan kurul, **Muhittin TARHAN, Funda KILINÇ SUVAKÇI, Abdullah YÜCEL (YTÜ), Mehmet Ali ÖZSOY (İÜ), Burak ERTAŞ (İTÜ)**'den oluşan Staj Kurulu çalışmalarını sonucunda, öğrencilerin ortalama ders notları, içinde buldukları öğrenim dönemi ve İMO Öğrenci üyesi olup olmadıklarına göre üç temel kritere göre öğrencilerin puanlamaları yapılarak tercih ettikleri firmalara yerleştirildi. Firmalardan gelen (toplam 59 firmadan 149 stajyer talebi) stajyer talebi doğrultusunda ve başvuruda bulunan 181 öğrenciden 143'ü tercih yaparak, 131 öğrenci firmalara yerleştirilmiştir. 12 öğrenci (tercih sıralamasından kaynaklı) herhangi bir firmaya yerleştirilememiştir.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi olarak 2010 Yılı Staj Döneminde stajyerlerimize staj olanağı sağlayan aşağıda adları yazılı kurum, kuruluş ve firmalara teşekkürlerimizi sunarız.

TEKNİK YAPI DENETİM LTD.ŞTİ., TEKTAŞ MÜH.MÜŞ.YAP.SAN.TİC.LTD.ŞTİ., MERKEZ YAPI DENETİM LTD.ŞTİ., EMT ERİMTAN MÜŞ. TAAHHÜT TİCARET AŞ., TEM MÜH. MÜŞ. LTD. ŞTİ., KAZIM AHMET HAŞİM PROJE, BÜRO STATİK MÜH. İNŞ. SAN. VE TİC. LTD.ŞTİ., SİMETRİ YAPI DENETİM, MAY YAPI DENETİM, ERDEMLİ PROJE MÜŞ.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ., HASKA MÜH.MÜŞ.İNŞ.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ., AÇI YAPI DENETİM LTD.ŞTİ. BERSAN İNŞAAT YAPI TASARIMI VE YÜKLENİMİ, ZEMİN YAPI DENETİM LTD.ŞTİ, SGM SİSMİK GÜÇLENDİRME MRK İNŞ.TİC.LTD.ŞTİ.,YERTEK MÜHENDİSLİK ARAŞ. VE SONDAJ SAN.TİC.LTD.ŞTİ., YAPI TEKNİK MÜH.TAAH.SAN VE DİŞ.TİC.LTD.ŞTİ., ENTES AŞ-TEKYOL AŞ. İŞ ORT, İNTER YAPI İNŞ.MÜH.TİC.LTD.ŞTİ., KARAYOLLARI GN.MÜD.17.BÖLGE MÜDÜRLÜĞÜ, DOST YAPI DENETİM LTD.ŞTİ., AS YAPIT YAPI DENETİM LTD.ŞTİ., ÖMER OKUTAN BETON SAN VE TİC.AŞ., İDEAL YAPI DENETİM LTD.ŞTİ., ŞİMAL YAPI DENETİM LTD.ŞTİ., İMT İNŞ.MÜH.TAAH.SAN.VE TİC.AŞ., ACIBADEM PROJE YÖNETİMİ AŞ., ENSAR İNŞAAT TİC.LTD.ŞTİ., İMGE İNŞAAT TEKSTİL TUR.SAN.TİCLTD.ŞTİ., İLKE YAPI DENETİM AŞ., AVCILAR BELEDİYE BAŞKANLIĞI, ZEYTİNBURNU BELEDİYE BAŞKANLIĞI, TUZLA BELEDİYESİ, BAKIRKÖY BELEDİYE,BAŞKANLIĞI, EKON ENDÜSTRİ İNŞAAT TİC.AŞ., TEKNODEN YAPI DENETİM LTD.ŞTİ., ATAŞEHİR BELEDİYE BAŞKANLIĞI, YAPI MERKEZİ PREFABRİKASYON AŞ., ARSAN ARITMA VE İNŞAAT AŞ., ONTÜ İNŞAAT MÜH.MÜŞ. SAN.TİC.LTD.ŞTİ.,ER MÜHENDİSLİK PROJE DANIŞMANLIK, UYUMLU YAPI DENETİM LTD.ŞTİ., SİLİVRİ BELEDİYE BAŞKANLIĞI, AYDIN MÜH.MİM.İNŞ.SAN. VE TİC.LTD.ŞTİ., BAYRAMPAŞA BELEDİYE BAŞKANLIĞI, AKÇANSA ÇİMENTO SAN VE TİC.AŞ., MİMKO MÜHENDİSLİK İMA.MÜŞ.KOOR. VE TİC.AŞ., KADIKÖY BELEDİYE BAŞKANLIĞI, YENİ YAPI DENETİM LTD.ŞTİ., DETAŞ BETON AŞ., UMUT YAPI DENETİM LTD.ŞTİ., MEZANA İNŞ.SAN. VE DİŞ TİC.LTD.ŞTİ, DOĞUŞ İNŞ. VE TİC.AŞ., ECE-TUR İNŞAAT AŞ., AĞAOĞLU ŞİRKETLER GRUBU, AKDENİZ İNŞAAT VE EĞİTİM HİZMETLERİ, TOKİ-İSTANBUL BAŞKAN YARDIMCILIĞI, YAPI AKADEMİSİ MÜH.İNŞ.SAN LTD.ŞTİ., BEŞİKTAŞ BELEDİYE BAŞKANLIĞI, AKGÜLER İNŞAAT TAAHHÜT SAN VE TİC.LTD."