



İSTANBUL BÜLTEN

TMMOB İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI İSTANBUL ŞUBESİ AYLIK YAYIN ORGANI

Sayı: 114 Mayıs-Haziran 2011



SÜRDÜRÜLEBİLİR
ULAŞTIRMA

SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM:
DEVLET BUNUN NERESİNDE?

9. ULAŞTIRMA KONGRESİ

7. ULUSAL DEPREM
MÜHENDİSLİĞİ KONFERANSI



TMMOB
İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI
İSTANBUL ŞUBESİ
tarafından iki ayda bir yayınlanır.

İMO İstanbul Şubesi Adına
İmtiyaz Sahibi
Cemal GÖKÇE

Sorumlu Yazı İşleri Müdürü
Rezan BULUT

Yayın Kurulu
Cemal GÖKÇE
Mete AKALIN
Nusret SUNA
Rezan BULUT
Tevfik ESKİMUMCU
Haydar YILDIZ
Funda KILINÇ SUVAKÇI

Baskı Öncesi Hazırlık
ODA Ajans

Grafik Tasarım ve Uygulama
Nur AYMAN ÇAKMAK

Baskı ve Cilt
ALTAN Matbaacılık
100. Yıl Mah. Matbaacılar Sitesi
No: 222/A Bağcılar-İstanbul

Yayın Türü: Yerel

Yayın Koşulları
Yazılarda Adı, Soyadı, Tarih ve İmza bulunmalıdır.
Yayınlanan yazılardan dolayı doğabilecek
her türlü sorumluluk yazı sahibine aittir.
Gönderilen yazıları yayınlayıp yayınlamama,
daha sonra yayınlama ya da özü kaybettirmeden
kısaltmak yayın kurulunun yetkisindedir.
Yayınlanmayan ya da daha sonra yayınlanan yazılar
için yazı sahibi herhangi bir hak talep edemez.

Yönetim Yeri

Adres: Halaskargazi Cad. 9/1
34373 Harbiye - İstanbul
Tel: (0212) 296 43 67 - 296 35 97
219 99 62 - 219 99 63 **Faks:** (0212) 232 09 12
e-posta: imo@imoistanbul.org.tr
web: http://www.imoistanbul.org.tr

9. ULAŞTIRMA KONGRESİ



7. ULUSAL DEPREM MÜHENDİSLİĞİ KONFERANSI

İMO 42. DÖNEM 3. DANIŞMA KURULU TOPLANTISI



İÇİNDEKİLER

BAŞYAZI / Sürdürülebilir Ulaştırma (9. Ulaştırma Kongresi Açılış Konuşmasından) - Cemal GÖKÇE	4
MAKALE / Sürdürülebilir Ulaşım: Devlet Bunun Neresinde? Erhan ÖNCÜ - Ayça ÖNCÜ YILDIZ	6
KONGRE / 9. Ulaştırma Kongresi	16
KONFERANS / 7. Ulusal Deprem Mühendisliği Konferansı	23
ŞUBEMİZDEN	32
HUKUK KÖŞESİ / Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliğinde Değişiklik - Av. Taner SAVAŞ	47
KÜLTÜR-SANAT / Funda KILINÇ SUVAKÇI	48

Şubemizin iki ayda bir yayınlamış olduğu İstanbul Bülten'den üyelerimiz dışında faydalanmak isteyen kişi, kurum ve kuruluşlar için abonelik başlatılmıştır. Dergimizin yıllık abonelik ücreti (6 sayı) 25 TL'dir. Ayrıntılı bilgi için 0212 219 99 62-63'ü arayabilirsiniz.

SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞTIRMA

(9. Ulaştırma Kongresi Açılış Konuşmasından...)

Cemal GÖKÇE

İMO İstanbul Şube Başkanı

Bugünlerde ortalık son derece sıcak, hepimizin bildiği gibi 12 Haziran seçimi yaklaşıyor. Siyasal partiler yapacaklarını anlatıyorlar, yurttaşlarımız isteklerine ilişkin olarak adayların ve partilerin kendilerini hangi düzeyde kucakladıklarına kulak kabartıyorlar. Mühendisler, mimarlar ve şehir plancıları dün TMMOB'nin mitinginde Ankara'da Sıhhiye'de toplandılar, taleplerini yüksek sesle duyurmaya çalıştılar. Bugün meslektaşlarımızın henüz buraya gelememiş olmalarının temel nedenlerinden birisi de budur. Meslek insanları kendilerine dair, geleceklerine dair, kentlerine ve ülkelerine dair taleplerini duymak isteyenlere dün duyurdular. Ülkemiz kaynaklarının talan edilmesine dur demek için, işsizliğe, sömürüye, yoksulluğa karşı çıkmak için, bağımsız, eşitlikçi, yerli kaynaklara dayalı üretim, istihdam odaklı sanayileşme, kalkınma ve toplumsal refah için seslerini yükselttiler. Bundan sonra da daha da yükseltecekler seslerini, taleplerini ortaya koyacaklar.

Böylesi bir dönemde odamız adına düzenlediğimiz 9. Ulaştırma Kongresi'nin ne kadar önemli olduğunun da altını bu vesileyle çizmek isterim. Ülkemiz kaynaklarının her geçen gün biraz daha yok edildiği bir dönemde, ana tema olarak **sürdürülebilir ulaşırma** konusunun seçilmiş olmasının da altını çizmek gerekir. Amacımız planlamanın odağına insanı koyarak, konunun bir kez daha tartışılmasını sağlamaktır. Özellikle 1980'li yıllarda dünyada 2000 sonrası dönemde de ülkemizde tartışılmaya başlanan ve son derece bilimsel tartışmalarla değil, gündelik hayatta da sıkça kullanılan sürdürülebilirlik kavramı öyle anlaşıyor ki, uzunca bir süre kent ve bölge planlamalarıyla birlikte ulaşırma alanında da önemini korumaya devam edecektir. 1970'li yıllarda ve daha sonraki dönemlerde yaşanan petrol krizleri ulaşırma alanındaki değer yargılarının ve mevcut uygulamaların sorgulanmaya başlanmasına neden olmuştur.

Sayın konuklar, sayın meslektaşlarım; 3 gün sürecek olan 9. Ulaştırma Kongresi'nde sunulacak olan bildirilerde görüleceği gibi otomobile bağlı yerleşim alanlarındaki ulaşırma sistemlerine göre şekillenen yapı, sosyal ilişkileri zayıflatmakta, gerilimli, sıkıntılı, hastalıklı bir yapının ortaya çıkmasına da neden olmaktadır. **Sürdürülebilir ulaşırma sistemleri insan sağlığını ve psikolojisini iyileştirdiği, kentte yaşayanların sosyal ilişkilerinin daha sağlıklı**

olduğu, kişilerde yaşama bağlılığı ve mutluluğu arttırdığı gibi, toplumsal bağların güçlenmesine de önemli ölçüde katkı sağlamaktadır. 9. Ulaştırma Kongresi'nin önemi ve kalıcılığı umuyorum ki, ulaşırma yeni bir sistemin oluşmasına da önemli ölçüde katkı sağlayacaktır. Ne yazık ki, hepimizin bildiği ve sürekli olarak altını çizdiğimiz gibi ulaşırma sistemi 1950 sonrası dönemde karayoluna bağlı olarak gelişmiş, aynı anlayış bugün de devam etmektedir. Ülkemizde ulaşırma sisteminin **%95'i** karayoluna bağlı olarak yapılmaktadır.

Marmara Denizi'nin, Haliç'in ve boğazın şekillendirdiği İstanbul'da ulaşırmanın ana omurgası yaklaşık olarak **%90** oranında karayoluna, **%8** oranında demiryoluna, **%2,2** oranında da deniz ulaşımıyla yapılmaktadır. Bu durum 8.500 yıllık tarihi olan ilk metrosunu 1873 yılında yapmaya başlamış olan İstanbul'a ne yazık ki yakışmamaktadır. 1992 yılında metronun temelini atmış olan İstanbul, bugün hâlâ yaklaşık 18 km metrosunun olması İstanbul açısından gerçekten üzücü bir durumdur. İstanbul'a sürekli olarak bugüne kadar hepimizin bildiği gibi birinci köprü, ikinci köprü, bugün de üçüncü köprü gündeme getirilmiştir. Üçüncü köprü yapılırsa İstanbul'un kuzeyi, su havzaları, orman alanları yapılaşır dedik. **Üçüncü köprüyle merkez arasındaki ulaşım yine özel otomobillerle dayalı olarak yapılır dedik. İstanbul yeni bir göç baskısı altına girer dedik. Çünkü görülmüştür ki, her yeni köprü yapıldıktan sonra, özellikle yeni köprü güzergâhları üzerindeki yerlerin nüfusunun da önemli ölçüde arttığı bilinen bir gerçektir.**

Değerli katılımcılar, sayın meslektaşlarım; ulaşırma bilimi ile uzaktan, yakından biraz ilgisi olanlar bilirler ki, yol genişletmeleri ve kavşak yapımlarıyla sağlanan kapasite artışları kısa bir süre sonra trafiğe çıkmayan araçların trafiğe çıkmasına neden olur. Yeni araçların trafiğe çıkmasıyla yollar eskisinden çok daha fazla dolar. Trafik mevcut durumdan çok daha problemlili hale gelir. İlgili güzergâhlar sabah ve akşam saatlerinde bugün bile problemlidir, boğaz geçiş güzergâhlarının yapılmasıyla çok daha problemlili hale gelecektir. Geçiş projesinin çıkışlarındaki tıkanıklık, geçiş içinde de tıkanıklığı artıracaktır. Emisyon salımlarıyla kentimize düşünülenden çok daha fazla zarar verecektir. Çıkışlardan dışarı atılan zararlı gazlar insan yaşamını ve çevreyi önemli ölçüde olumsuz olarak etkileyecektir. Tüneldeki iki gidiş ve iki

geliş olarak tek yöndeki iki şeritten **6.234** otomobilin geçmesi olanaklı değildir. Dünyanın birçok ülkesinde bir şeritten en fazla geçen otomobil sayısı **2.200**'dür. Ülkemizde yapılan çalışmalara göre bir şeritten en fazla geçen otomobil sayısı ise **1.800-1.900** mertebesindedir. Karayolu boğaz geçişinden yılda **25.000.000** aracın geçmemesi durumunda aradaki fark devlet tarafından sübvans edilecektir. Günde bugün bile iki güzergâh, yani Kumkapı-Florya arası, Haydarpaşa-Göztepe arası çok daha problemliken, günde **70.000-80.000** aracın kent merkezlerine yani en sorunlu yollara çıkması demek zaten taşıma kapasitesinin üstünde dolu ve tıkalı olan bu yolların tamamen tıkanacağını da göstermektedir. Bu projenin yap-işlet-devret modeliyle yapılmış olması projeyi yapan Avrasya'nın 25 yıl 11 ay boyunca yatırım ve işletme giderlerini de geri alacağı anlamını taşımaktadır. Bu projeye ilişkin çevre düzenlemeleri, ortaya çıkan gazın etkileri ve diğer maliyetlerin bedeli de büyük bir olasılıkla bu kentte yaşayanların sırtına yükleneyecektir. İstanbul'da **1.000** kişiye biraz önce ifade ettiğim gibi **140** otomobil düşmektedir. İstanbul yollarında bulunan araç sayısı **2.500.000**, İstanbul'da bulunan araç sayısı da yaklaşık olarak **3.000.000** mertebesindedir. Yollarımız, köprülerimiz ve tünellerimiz insanları değil, otomobilleri taşımaktadır. Bu durum sürdürülemez bir durumdur, üstelik iki yakaya iki kent kuruyorsunuz. Merkezle iki kent arasındaki ulaştırmayı özel otomobillerin sağlayacağı anlaşıyor.

Üçüncü köprü yapılması kararı verilirken, Sayın Başbakan, Sayın Ulaştırma Bakanı ve Sayın Belediye Başkanı tarafından birinci ve ikinci köprülerden geçen tırların ve ağır vasıtaların üçüncü köprüye kaydırılarak, transit olarak bu vasıtaların geçmesini sağlamak, iki köprü üzerindeki ulaşımın ve trafiğin rahatlayacağına neden olacağını ifade etmişlerdir. Biz de sürekli olarak sizin niyetiniz ne olursa olsun eğer üçüncü köprüyü yaparsanız bu bölge yapılaşacaktır diye düşüncelerimizi ifade etmişizdir. Aradan çok fazla zaman geçmeden hayat bizi biraz daha fazla doğrulamıştır. **Üçüncü köprünün yapılmış olmasının temel nedeni gerçekten üzerinden geçecek %2,11 (biz onu %3 olarak ifade ediyoruz) ağır vasıtaların ve tırların geçmesini sağlayacak olan bir köprü değil, tam tersi iki yakada oluşturulacak olan iki kente altlık oluşturma projesidir.**

Değerli katılımcılar, değerli meslektaşlarım; üçüncü köprü'nün yapılmasıyla, iki yakada iki kent kurulmasıyla İstanbul'un nüfusu **20.000.000**'u aşacaktır. İstanbul'un çevreyle merkez arasındaki ulaştırmasını sağlayan bir toplu taşıma sistemimiz yoktur. Boğazın kuzeyinde bulunan her birim konutta yaklaşık olarak 3-4 otomobil bulunmaktadır. Her iki yakaya iki kentin kurulması demek, İstanbul'un nüfusunun **25.000.000**'a çıkması, İstanbul'da bulunan otomobil sahipliğinin en az **1.000** kişide **400**'e çıkması, İstanbul'daki otomobil sayısının **8.000.000** mertebesine ulaşması demektir. Bir toplu taşıma sistemi

olmadığına göre, merkezle boğaz arasında, İstanbul'un en kuzeyi arasındaki ulaşımı neyle sağlayacaksınız? Özel otomobillerle sağlamak sürdürülemez bir durumdur.

Sayın meslektaşlarım, sayın katılımcılar; bir meslektaşımızın İstanbul'la ilgili bir çalışması çok ilginçti, ilgimi çekti, sizlerle de paylaşmak istiyorum. 2006 İstanbul Ana Ulaşım Planı'na göre, İstanbul'da yaşayan insanlar her gün eviyle işyeri arasındaki yolculukların 48 dakikasını trafikte bekleyerek geçiriyorlar. Ev ve işyeri arasında yapılan bu yolculukların yaklaşık değeri **1.500.000** yolculuktur. İstanbul'da evle işyeri arasında yolculuk yapanlar -dikkatinizi çekiyorum- **72.000.000** dakikayı yollarda geçiriyorlar. Hiç bu mertebede konuyu düşünmedik. Bu süre evle işyeri arasındaki toplam **1.200.000** saat demektir ve **50.000** gün demektir, yaklaşık olarak 137 sene demektir. Buna okul ve diğer amaçlarla yapılan yolculukları eklersek yaklaşık olarak 300 yıla ulaşmaktadır bu kayıp. Bu yolculuklarda otobüs taşımacılığının payı 1996 verilerine göre yüzde 35, bugün otobüs taşımacılığındaki pay yüzde 24 mertebesine gerilemiştir. Ev-iş yolculukları arasındaki ortalama süre olan 48 dakika günlük 8 dakika azaltılırsa, 8.330 gün ya da 23 sene kadar bir süreyi trafikte geçiriyoruz demektir. Bu süreyi iş verimliliği için kullanırsak, çevreye salınan egzoz gazının azaltılması olarak düşünürsek, dışarıya harcamış olduğumuz dövizin ülkemize neler kaybettiğine bakarsak, konunun önemi ve vahameti bir kez daha bizleri düşündürmelidir. İşte gerçek çılgın proje Türkiye için ve İstanbul için bu sorunu çözecek ve sorunu azaltacak projelerdir. Bunların dışındaki her ulaşım projesi, trafik sorununu artırıcı çıldırtan projelerdir. İstanbul'u daha da merkezi bir konum haline getirmek yerine, Anadolu kentlerinin çekiciliğini artırmak, İstanbul'a daha büyük yararlar sağlar. **Toplu ulaştırma sistemlerinin tümünü destekleyen, öncelikli kılan bir proje gelecek kuşaklar için önemli bir kaynak aktarımı olmaz mı?**

Sayın katılımcılar, sevgili meslektaşlarım; gayrimenkul değerlerinin insanlık değerlerini dışladığı bir dünyada, çevremizi ve dünyamızı tüketerek, kendimizi de tüketerek nerelere varılacağını görmek için gaptten haber vermeye gerek yoktur. **Kentlerimizi kendi taleplerimiz doğrultusunda şekillendirme ve yaşanır kılma hakkımızı, en demokratik hakkımızı gündeme taşımak gerekir. Sürdürülebilir gelişmeye, sürdürülebilir ulaştırmaya böylesi bir bakışın katkısı çok daha fazla olur.**

İşte 3 gün burada birlikte olacağız. Üçüncü köprü projesinin, karayolu boğaz geçiş projesinin, iki yakaya iki kent projesinin, kanal projesinin, Çanakkale Boğazı'na yapılacak olan köprü projesinin henüz gündemde olmadığı bir evrede, **'sürdürülebilir ulaştırma'** tanımlaması yapan Güngör Hocam başta olmak üzere düzenleme kurulunun bütün üyelerine, bilim kuruluna ve katkısı olan herkese saygılarımı sunuyorum. Siz meslektaşlarımıza da hoş geldiniz diyorum, tümünüzü sevgiyle ve saygıyla selamlıyorum.

SÜRDÜRÜLEBİLİR ULAŞIM: DEVLET BUNUN NERESİNDE?*

Erhan ÖNCÜ - Ayça ÖNCÜ YILDIZ

Öz

Yetmişli yıllarda yaşanan iki petrol krizinden sonra ulaşım konusundaki değer yargıları tersyüz olmuştur. Petrole dayalı ulaştırma sistemleri sorgulanmaya başlanmış, artan küresel ısınma ve çevre kirliliği, kentlerin caddelerini kaplayan ve zaman kayıplarına yol açan trafik sıkışıklıkları ve kazalarla yükselen maliyetler hükümetleri ulaşım yaklaşımlarını gözden geçirmeye zorlamıştır.

Uluslar ulaşım konusundaki politikalarını yeniden tanımlarken bir yandan otomobile dayalı alışkanlıkları azaltmak için bireysel ulaşımı caydırıcı önlemler getirmeye, diğer yandan da çevreye dost ulaşım biçimlerini desteklemeye başlamıştır. Geleneksel yaklaşımların hızlandırdığı olumsuz gelişmelerin frenlenerek ulaşım önceliklerinin yeniden tanımlanmasına yönelik çabalar yıllar içinde netleşmiş ve günümüzde “sürdürülebilirlik” kavramı çerçevesindeki yeni yerine oturtulmuştur.

Bildiride dünyadaki sürdürülebilir ulaşım politikalarının belirlenmesi, benimsenmesi ve uygulanması konusunda “kamunun rolü”ne odaklanılmaktadır. Sürdürülebilir ulaşım yaklaşımlarının hayata geçirilmesinde devletler; bir yandan ülke dışına yansıyan uluslararası ilişkileriyle, diğer yandan ulusal ve yerel aktörleri düzenleyen kurumları ve kurallarıyla, bu kurallara uymak zorunda olan toplum kesimlerini

yönlendirmektedir. Kamu, “sürdürülebilir ulaşımın” tanımlanması, oluşturulması ve sürdürülmesine yönelik olarak farklı ülkelerde farklı rollere sahip bulunmaktadır. Uluslararası girişim ve çabaların değerlendirilmesinin ardından sürdürülebilir ulaşım konusunda ülkemizdeki politikalar, yasal çerçeve, girişimler ve uygulamalar incelenmekte, ardından devletin ulaşım ile ilgili birimlerinin (ilgili bakanlıkların ve yerel yönetimlerin) sürdürülebilir ulaşım ile ilişkin söylemleri, projeleri ve uygulamaları arasındaki tutarsızlıklar ve çelişkiler incelenmektedir.

Bu değerlendirmelerin ardından ülkemizde sürdürülebilir ulaşımın sağlanabilmesi amacıyla bir yol haritası çizilerek karar süreçleri ve karar ölçütlerinde yapılması gereken değişiklikler, öncelikle kamunun atması gereken adımlar tanımlanarak yaşanan tutarsızlıkların ve eksikliklerin ortadan kaldırılması için öneriler geliştirilmektedir.

Anahtar sözcükler: Sürdürülebilir ulaşım, kurumsal çerçeve, yasal çerçeve, uluslararası anlaşmalar, politikalar ve uygulamalar

Sürdürülebilir Ulaşım Nedir?

“Sürdürülebilirlik” ve “sürdürülebilir kalkınma” konusundaki genel tanımlar, bu konunun bir alt başlığı durumunda olan “sürdürülebilir ulaşım”ın tanımlanmasına temel oluşturmaktadır. Brundtland

Raporuna göre “sürdürülebilir kalkınma, bugünün ihtiyaçlarını, gelecek kuşakların kendi ihtiyaçlarını karşılayabilme olanağından ödün vermeksizin karşılamak” şeklinde tanımlanmaktadır (UN 1987). “Sürdürülebilir ulaşım” farklı kaynaklarda değişik şekillerde tanımlanmakta, üzerinde anlaşılmış bir tanım bulunmamaktadır. Farklı kaynaklardaki tanımlar dikkate alınarak sürdürülebilir ulaşım da sürdürülebilirlik kavramındaki ilkeler ve yaklaşımlar çerçevesinde; “refahın artırılması ve toplumun tüm kesimlerindeki kişilerin gelişimi için gerekli erişim ihtiyaçlarının sağlanması amacıyla sağlıklı bir çevre içinde, adaletli ve dengeli bir şekilde, makul maliyetlerle, gelecek kuşaklara bırakılması gereken altyapı ve kaynakları verimli kullanılarak, doğanın dengesi bozulmadan emebileceği sınırların altında kalan etkiler yaratarak, doğanın kendini yenileyebileceği miktarın altında kalan kaynak tüketimiyle, yenilenemeyen kaynakların alternatifleri ile dengelenebileceği düzeyler aşılmadan, gürültü ve alan kullanımındaki etkiler en az düzeylerde tutularak toplumun tüm kesimlerindeki sosyal gruplardaki (engelliler ve hareket kısıtlılar da dahil) tüm kişi ve mal hareketlerinin sağlanması” olarak tanımlanabilir.

Sürdürülebilir ulaşım denildiğinde ilk akla gelen ulaşımın kaynaklanan çevre kirlenmesi olmasına karşılık sürdürülebilirliğin ekonomik, mekansal, sosyal ve

* 16-18 Mayıs 2011 tarihinde düzenlemiş olduğumuz 9. Ulaştırma Kongresi’nde sunulmuştur.

kültürel boyutları da giderek önem kazanmaktadır. Sürdürülebilir ulaşım kapsamında dikkate alınan verimlilik ve etkinlik gibi kavramlar konunun kapsadığı alanı daha da genişletmekte ve sürdürülebilir ulaşım, her türlü “iyileştirmeyi” kapsayacak hale gelmektedir. Sürdürülebilir ulaşımın anlaşılmasının en kolay yolu sürdürülebilir olmayan ulaşım ile ortaya çıkan birincil ve ikincil etkilerin değerlendirilmesidir.

Sürdürülebilir Olmayan Ulaşımla Oluşan Sorunlar

Ulaşımın Yarattığı Dışsallıklar

Sürdürülebilir ulaşım kavramı genellikle hava kirliliği, sera gazı artışları, küresel ısınma ve iklim değişikliği ile özdeşleştirilmekle birlikte ulaşımın olumsuz dışsallıklar çok farklı konularda dalga dalga genişleyerek yayılan bir niteliğe sahiptir. Sürdürülebilir olmayan ulaşım sistemleri ekonomik, sosyal, demografik, kültürel ve mekansal etkileri ile birbirinden çok farklı disiplinlerin ilgi alanına giren olumsuz etkiler yaratmaktadır.

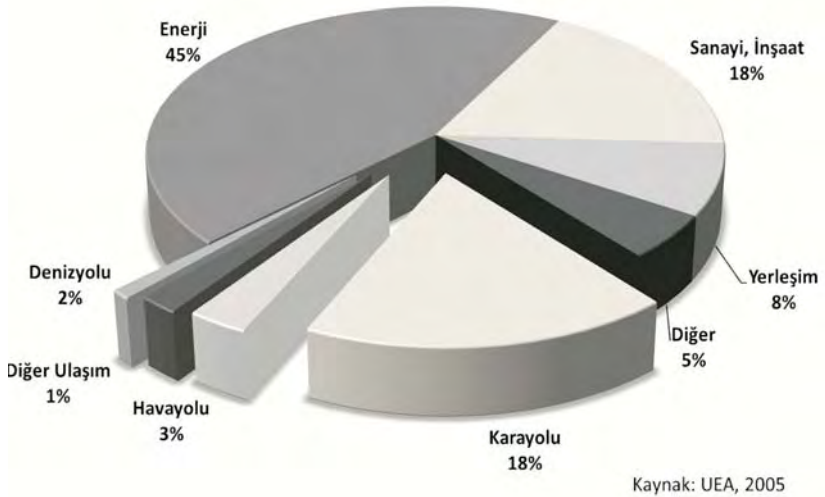
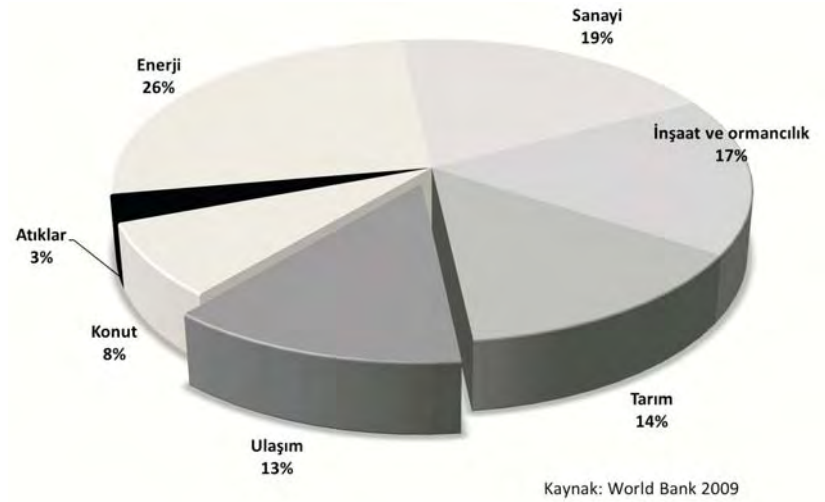
Sürdürülebilir olmayan ulaşımın oluşturan sorunların ve dışsallıkların başında taşıtların yarattığı **hava kirliliği, sera gazları** ve oluşan **iklim değişikliği** gelmektedir. Küresel girişimlerde bu etkilerin azaltılması çabaları ön plana çıkmakta ve küresel ısınma konusundaki olumsuz eğilimlerin azaltılması ve salımlardaki artışların yavaşlatılması hedeflemektedir. Aslında uluslararası toplumun bu dışsallıkları öne çıkarmasının temel sebebi, bu etkilerin uluslararası üstü yani sınırlar ötesi olmasından dolayı çözümlerin de uluslararası çabalarla oluşturulması zorunluluğudur. Farklı kaynaklarda yapılan kabuller ve kullanılan yöntemler nedeniyle farklı

değerler elde edilse de ulaşımdan kaynaklanan hava kirliliğinin önemli düzeylere ulaştığı konusunda birleşilmektedir (**Şekil 1**).

Ulaşımdan kaynaklanan ve aşağıda sıralanan dışsallıkların tamamı daha alt düzeylerde sonuçlar doğurmakta, dolayısıyla çözümlerin de ulusal ve yerel düzeylerde geliştirilmesi gerekmektedir. Diğer bir deyişle, aşağıdaki sorunlar ulusal ve yerel düzeylerde çözülmesi gereken dışsallıklar olduğu için uluslararası gündemde çok fazla yer almamakta ve bu yüzden de daha önemsizmiş gibi değerlendirilmektedir.

Gürültü ve titreşim ulaşım sistemlerinin olumsuz dışsallıkları arasındadır. Kentiçi ulaşımın tamamının ve kentler arası ulaşımın da terminal noktalarının yerleşik alanların içinde bulunması sebebiyle karayolları, havalimanları ve demiryollarının yarattığı gürültü ve titreşim kontrol edilmesi güç etkiler olarak kent yaşantısında olumsuzluk oluşturmaktadır.

Ulaşım araçlarının sebep olduğu **kazaların** olumsuz etkileri kişilere ve ekonomiye bir kaç farklı kademedede yansımaktadır. Kazalarla ortaya çıkan ölümler ve yaralanmalar kazalara karışan



Şekil 1. Farklı çalışmalarda elde edilen sektörler itibariyle CO₂ salımları.

kişilere ve ailelerine maddi bedeller, fiziksel ve psikolojik acılar, ekonomik maliyetler (işgücü kaybı, tedavi giderleri, sakatlık, vb.) yüklemektedir. Sadece maddi hasarla biten kazaların bile benzer sonuçları bulunmaktadır.

Artan motorlu taşıt trafiğinin ulaşım altyapısı üzerinde oluşturduğu **sıkışıklık** bir dizi olumsuz etkiyi tetiklemektedir. Trafik sıkışıklığı sonucu oluşan zaman kayıpları, artan hava kirliliği, kazalar ve yakıt tüketimi hem trafiğin içindeki sürücü ve yolcuları ve hem de ulaşım koridorları çevresinde yaşayanları olumsuz bir şekilde etkilemektedir.

Atıklar, ulaşımın farklı aşamalarında farklı şekillerde ortaya çıkmaktadır. Taşıtların üretimi sırasında oluşan karbon ve diğer atıklar, taşıtların kullanımı sırasında oluşan yakıt ve lastik atıkları ile taşıtların hurdaya çıkmasıyla oluşan atıklar çevre için ciddi sorunlar oluşturmaktadır.

Ulaşımda kullanılan araçların, altyapının, akaryakıt ve diğer enerjinin üretilmesi ve tüketiciye taşınması sırasında ortaya çıkan atıklar, kazalar ve kirlenmeler bu kapsamda değerlendirildiğinde sorunun boyutları ve ciddiyeti ortaya çıkmaktadır.

Enerji kullanımı, ulaşımında çeşitli olumsuzluklar ve riskler yaratmaktadır. Ulaşımda fosil kaynaklı **yenilenemeyen yakıtlara** dayanan ulaşım türleri, yolcu kilometre başına **enerji yoğunluğu yüksek** yakıt kullanımı, **enerji verimliliği düşük** bireysel ulaşım, fosil kaynaklı yakıtların küresel düzeyde dengesiz dağılımı nedeniyle günümüzdeki savaşların temel sebebi olan **enerji güvenliği** enerji ile ortaya çıkan çok önemli ancak ihmal edilen etkilerle sürdürülebilirlik kavramı ciddi şekilde zedelenmektedir.

Sürdürülebilir olmayan ulaşımın kentçi ve kent dışında doğal zemin örtüsü değişmekte, asfaltla

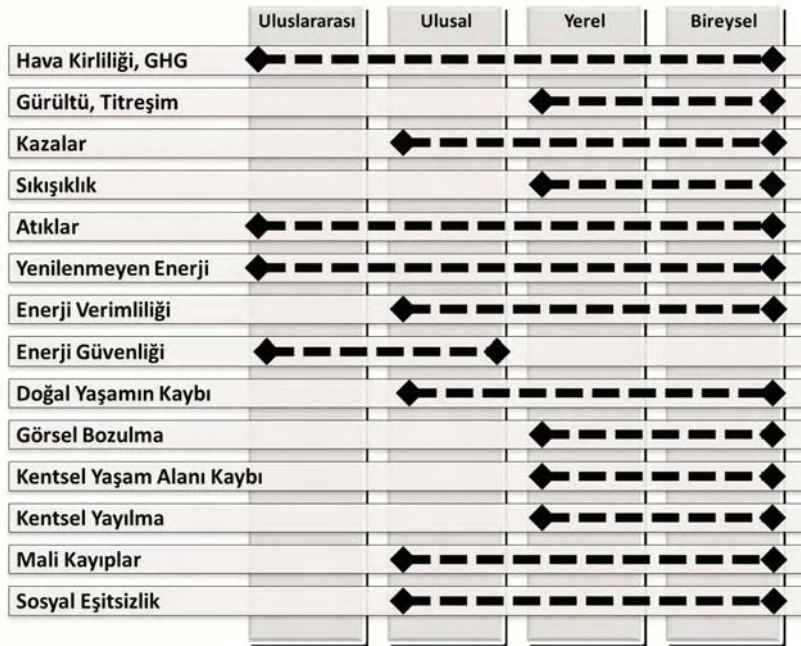
kaplanan yeşil ve kahverengi alanlar, ulaşım için inşa edilen yollar, viyadükler, yarmalar ve şevler **doğal yaşam dengesinin bozulmasına** sebep olmakta; bitki, su ve yaban hayatı geri dönülmez bir şekilde hasar görmektedir. Özellikle karayollarında ve demiryollarında hız arttıkça güzergah boyunca korunma önlemleri artmakta, koridorun iki yakası arasında ilişki kopmakta, ulaşım altyapısı kent içinde ise kentsel alanları ve kentlileri, kent dışında ise doğal yaşam unsurlarını kısıtlamakta, yapay bir **engel ve eşik** oluşturmaktadır.

Ulaşım altyapısı olarak çevremizde yükselerek her geçen gün biraz daha fazla **görsel bozulmaya** yol açan katlı kavşaklar, alt ve üst geçitler, katlı otoparklar, viyadükler ve taşıtların kendileri çevremizin görsel kalitesini sürekli düşüren unsurlardır. Ulaşımı sağlayan taşıtlara ve özellikle otomobillere yol ve otopark olarak ayrılan alanlar hızla artmakta, **canlıların yaşam alanları yok** olmaktadır.

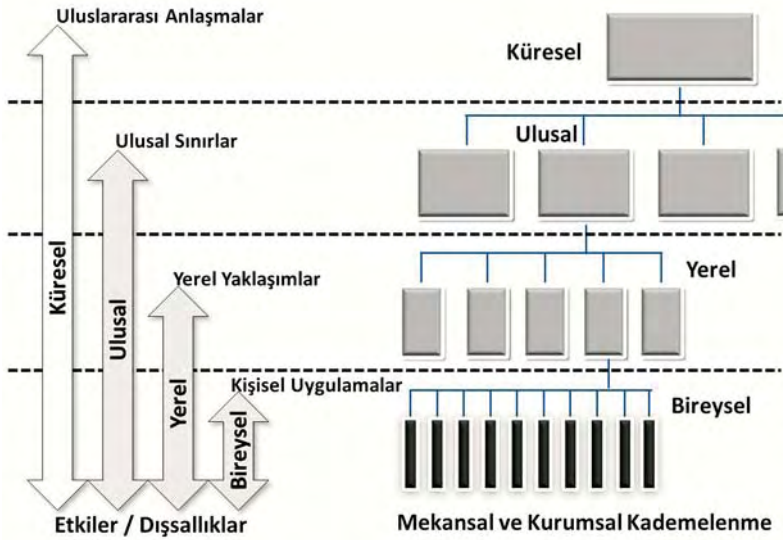
Ulaşım altyapısı özellikle karayolu ve bireysel ulaşım ağırlıklı olarak geliştiğinde yerleşim alanları yayılmakta, **düşük yoğunluklu kentsel yerleşimlerle** verimsiz ve sürdürülemeyen bir kentsel yapı ortaya çıkmaktadır. Bireysel ulaşım öncelikli gelişme **mali kaynakların hızlı tüketimine, vergi yükünün artmasına** yol açmakta, **sosyal bütünleşmeyi engellemekte, gelir dağılımında dengesizlik** ve ardından **sosyal eşitsizlikler** artmaktadır.

Etkilerin Mekansal Dağılımı

Ulaşımla ortaya çıkan dışsallıkların mekandaki etkileri farklı düzeylere kadar ulaşabilmektedir. Hava kirliliği ve sera gazları gibi olumsuzluklar otomobillerin



Şekil 2. Dışsallıkların mekansal dağılımı.



Şekil 3. Dışsallıkların sınırlarının tanımlanması.

egzozlarından çıktığı noktadan başlayarak dalga dalga cadde, koridor, semt, kent, bölge ve ulusal düzeylerin ardından sınırları aşarak küresel düzeye kadar ulaşmaktadır. Benzer şekilde ulaşım araçlarının, altyapısının ve enerjisinin üretim, taşıma ve işletmesi sırasında oluşan atıklar da noktasal düzeyden küresel düzeye kadar her aşamada etkili olmaktadır (**Şekil 2**). Dünyadaki yenilenemeyen enerji kaynaklarının hızlı ve aşırı tüketimi ile ortaya çıkan sorunlar da olduğu noktadan küresel düzeye kadar olumsuz etkilerini yaymaktadırlar. Sınırları aşan bu etkilere karşılık bazı olumsuz etkiler, örneğin ulaşımından kaynaklanan gürültü, trafik sıkışıklığı, görsel bozulma, kentsel yayılma gibi dışsallıklar daha sınırlı bir alanda etkili olmakta, olumsuzluğun olduğu noktadan başlayarak koridor ve kent düzeyinde kalmaktadır.

Ulaşımın olumsuz etkilerinin mekandaki yayılımındaki bu yapı, küresel düzeyde yoğun çabalara ve girişimlere karşılık olumsuzlukların ağırlıkla daha yerel düzeylerde etkili olduğunu göstermektedir. Ulaşımın

olumsuz etkilerinin yerel düzeylerde fazla yoğunlaşmasına rağmen daha düzenli bir şekilde biçimlendirilen ancak yerel düzeylerde daha az etkili olacak küresel kontrol ve sınırlamalar gündemde daha çok yer kaplamaktadır. Küresel sınırlamalara ve azaltmalara uyum yönünde odaklanan ülkemizdeki

hükümetler alt düzeylerdeki dışsallıkların önemini gözden kaçırmakta ve ulusal sınırlar içinde, kentlerde yurttaşları daha çok etkileyen olumsuzlukların azaltılmasına gereken önemi vermemektedir (**Şekil 3**).

Etkilerin Zamana Dağılımı

Ulaşımdan kaynaklanan olumsuzlukların kişileri, çevreyi ve küresel değerleri etkilemesi farklı zaman dilimlerine yayılabilmektedir. Örneğin hava kirliliği kısa dönemde yakın çevresinde yaşayanları etkilerken orta dönemde kentsel düzeylerde uzun dönemde ise küresel düzeyde etkili olmaktadır. Gürültü ve titreşim gibi etkiler ise kısa dönemde yakın çevreyi etkileyen dışsallıklardır. Etkiler genel olarak değerlendirildiğinde kısa ve orta dönemdeki etkiler ağırlı olarak ortaya çıkmakta ve ulaşımın olumsuz etkilerinin azaltılması için önlemler alınmasında geç kalınmaması gerektiği ortaya çıkmaktadır (**Şekil 4**).



Şekil 4. Ulaşım etkilerinin zaman içindeki yayılması.

Ulaşım Türlerinin Etkileri

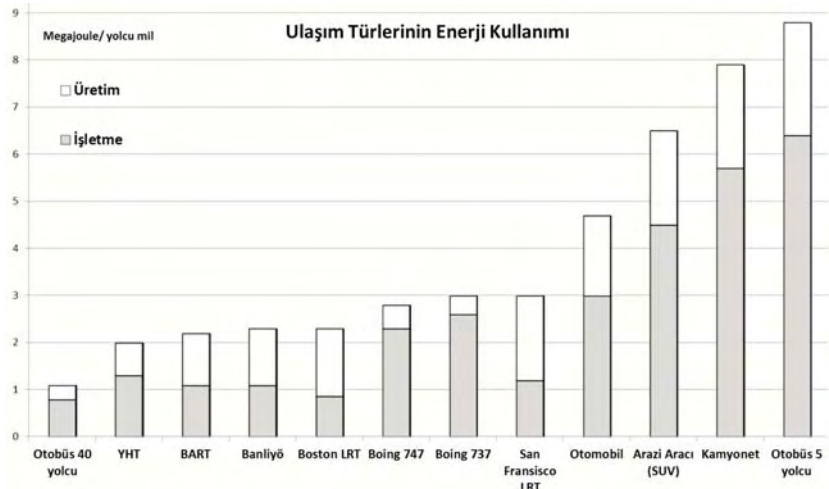
Ulaşım türlerinin, kullandıkları enerji cinsi, altyapı ve işletme özellikleri, taşıdığı yolcu sayısı ve diğer unsurlara bağlı olarak sürdürülebilirliğe farklı etkileri bulunmaktadır. Çeşitli çalışmalarda ulaşım türlerinin sürdürülebilirliğe olumsuz etkileri farklı yöntemler ve verilerle hesaplandığında ulaşım türlerinin farklı ama benzer özellikleri olduğu ortaya çıkmaktadır. Yaya ve bisiklet gibi bazı ulaşım türlerinin sürdürülebilirliğe herhangi bir olumsuz etkisi bulunmazken, otomobil ve uçak gibi ulaşım biçimleri yüksek düzeylerde olumsuz etkiler yaratmaktadır (Şekil 5).

Sürdürülebilir Ulaşım İçin Yaklaşımlar, Politikalar ve Uygulamalar

Sürdürülebilir ulaşım sistemi geliştirilmesindeki temel amaç, ulaşımın oluşabilecek her türlü olumsuz etkinin azaltılmasıdır. Bazı çalışmalarda sürdürülebilir ulaşım için yaklaşımlar üç temel stratejiye dayandırılmaktadır (Avoid, Shift and Improve:ASI); (i) yolculuk ve motorlu yolculuk ihtiyaçlarının azaltılması (Avoid/Reduce), (ii) daha uygun ulaşım türlerine geçiş (Shift) ve (iii) ulaşım türlerinin olumsuz etkilerinin azaltılması (Improve) (Dalkmann 2007, Sakamoto 2010). Son yıllarda ortaya çıkan güncel uygulamalar ve özellikle kentiçi ulaşımındaki yapı ve dengeler dikkate alındığında olumsuz etkilerin azaltılması ve sürdürülebilir bir ulaşım sistemi elde edilmesi için kent mekanları da dikkate alınarak stratejiler beş aşamada değerlendirilebilir (Öncü 2009) (Şekil 6).

1. Yolculuk yaratan ihtiyaçların yolculuk yapmadan karşılanması:

Geleneksel olarak yolculuk yapılarak karşılanan çeşitli



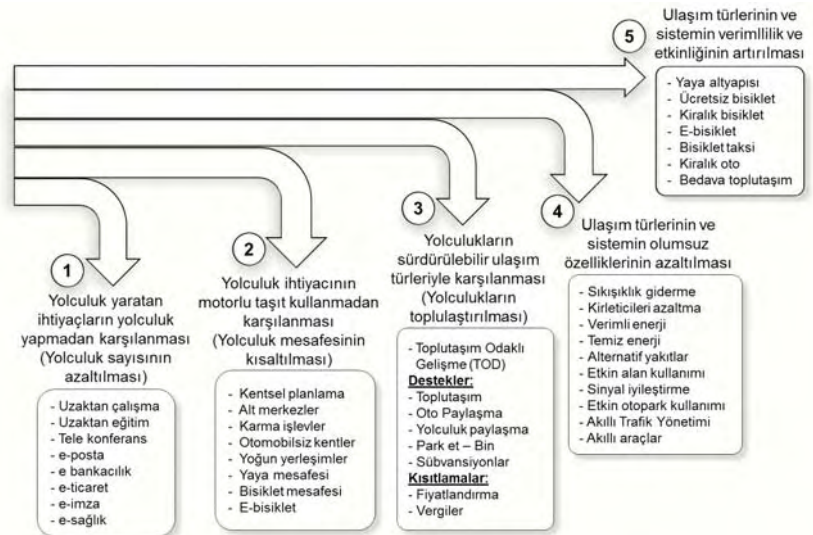
Şekil 5. Ulaşım türlerinin enerji tüketimi (Chester 2008).

ihtiyaçların çağdaş teknolojilerden yararlanılarak yolculuk yapmadan karşılanması, diğer bir deyişle yolculuk sayısının azaltılmasıdır. Uzaktan çalışma (tele-commuting), uzaktan eğitim, telekonferans, elektronik imza, internet erişimine dayalı posta, bankacılık, ticaret, sağlık hizmetleri kişilerin evlerinden çıkmadan çeşitli ihtiyaçların karşılanmasını sağlamak ve yolculuk yapma zorunluluğunu azaltmaktadır. Bu aşamadaki önlemler ve teknolojilerle kişilerin evlerinden çıkmadan ihtiyaçları

karşulamakta, yolculuk sayıları azaltılmaktadır.

2. Yolculuk ihtiyacının motorlu taşıt kullanmadan karşılanması:

Kişilerin ihtiyaçlarının elektronik yöntemlerle evlerinden çıkmadan karşılanamaması durumundaki ikinci hamle kişilerin yaya ve bisikletle ulaşabilecekleri bir çevrede yolculuk yaratan ihtiyaçların karşılamaya çalışılmasıdır. Bu aşamada hareketlerin yaya ve bisiklet yolculukları mesafesinde kalmasını sağlayarak çeşitli kentsel



Şekil 6. Yolculuk aşamalarına göre olumsuz dışsallıkların azaltılması stratejileri.

ulaşım odaklarının yakınlaştırılmasına yönelik kentsel planlamalar yapılması gündeme gelmektedir. Karma işlevlerle, güçlü ve kademelendirilmiş alt merkezlerle, yüksek yoğunluklarla düzenlenmiş kentsel alanlarda alışveriş, sağlık, eğitim, eğlence ve kültür gibi pek çok ihtiyaç ve eylem motorlu taşıtlar kullanılmadan gerçekleştirilebilecektir. Planlama aşamasında yaya ve bisiklet yolculuk mesafeleri dikkate alınarak yapılan bu tür bir planlama ile motorlu taşıtlara dayalı yolculukların sayısı azaltılacak ve motorlu taşıt kullanılsa bile yolculuk mesafesini azaltacaktır. Yaya ve bisiklet erişim alanları sınırlarına ulaşılmaya başlandığında yolculukların alan içinde karşılanması için elektrikli bisikletler ve semt içi ring servisleri gibi çözümler kullanılabilir.

3. Yolculukların çevre dostu ulaşım türleri ile karşılanması: Yolculuk yaratan ihtiyaçlar semt içinde yaya ve bisiklet mesafesinde karşılanamıyor ve motorlu araçlarla yolculuk yapılması gerekiyorsa çevreye olumsuz etkileri en az olan sürdürülebilir ulaşım türlerinin seçilmesi gerekmektedir. Bireysel yolculukların azaltılması amacıyla başlangıç ve bitiş noktaları dikkate alınarak yolculuk taleplerinin özelliklerine ve hacmine bağlı olarak farklı özellikteki “toplulaştırma” çözümleri söz konusudur. Benzer güzergaha sahip kişilerin birinin otomobili ile yapılan yolculuk paylaşımı (ride sharing), otomobil kulübü gibi düzenlemelerle ortak otomobil filosunun paylaşımı (car sharing), toplulaştırma aracına erişimde otomobil (park-and-ride) ve bisiklet (bike-and-ride) kullanımı, ara-toplulaştırma ve toplulaştırma türlerinin kullanımı gibi seçeneklerden en uygun toplulaştırma yaklaşımının kullanımı söz konusudur. Bir yandan toplu yolculuk seçeneklerinin çekici hale

getirilmesi için ekonomik ve fiziksel destekler uygulanırken, diğer yandan da istenmeyen koridorlarda, alanlarda ve zamanlarda bireysel ulaşımın kullanımının azaltılması için kısıtlamalar, cezalandırmalar ve fiyatlandırmalar etkili olmaktadır. Bu yaklaşımların en kalıcı altyapısı ise kentsel alanların toplulaştırma odaklı kentsel gelişme (TOD: Transit Oriented Development) yaklaşımlarına göre düzenlenmesidir.

4. Ulaşım türlerinin olumsuz

özelliklerinin azaltılması: Yukarıdaki tüm çabalara rağmen kaçınılamayan ve motorlu taşıtlarla yapılması gereken yolculukların yarattığı olumsuzlukların azaltılması için bu aşamada çeşitli önlemler alınmaktadır. Ulaşım yapısını daha sürdürülebilir bir duruma getirmek için atılan bu adımlar olumsuz dışsallıkları azaltmakla birlikte motorlu taşıtlarla yapılan yolculukların artmasına yol açarak kısır bir döngü yaratmaktadır. Örneğin trafik sıkışıklıklarını azaltarak motorlu taşıtların daha hızlı akmasını sağlayan trafik sinyalizasyonu, akıllı trafik sistemleri, trafikteki darboğazların giderilmesi, araç boyutlarının küçültülmesi, enerji verimliliğinin artırılması, otoparkların daha etkin kullanılması, alternatif yakıtların yaygınlaşması, kirleticilerin azaltılması gibi önlemlerin olumlu etkileri sonucunda oluşan iyileşme ve rahatlamalar yeni araçlı yolculukları teşvik etmekte, ikinci ve daha büyük bir talep dalgasına zemin hazırlanmaktadır.

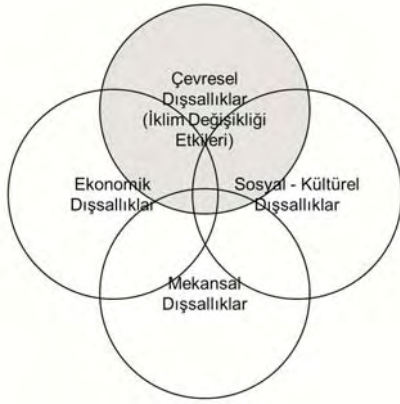
Mevcut ulaşım sisteminden yarar sağlayan sektörler ve taraflar (otomotiv sanayi, petrol sanayi vb.) kökten çözüm üretmeyen, yapısal değişim yaratmayan tersine motorlu taşıt trafiğini artıran bu gruptaki önlemlere daha fazla önem vermekte, bu türdeki çabalar

yaygınlık kazanmakta ve gündemde canlı tutulmaktadır.

5. Kentlerde ulaşım sistemlerinin yeniden biçimlendirilerek verimlilik artırılması: Son yıllarda özellikle kent merkezlerinde otomobillerle erişimin kısıtlanması uygulamalarıyla da ortaya çıkan yetersizliklerin çözümü için “toplu bireysel erişim” olarak da tanımlanan yeni çözüm arayışları gündeme gelmekte ve hızla yaygınlaşmaktadır. Bu uygulamalarda yayalaştırma önlemlerine paralel olarak aslında bireysel ulaşım olarak değerlendirilebilecek bisiklet ve küçük elektrikli otomobillerin ortak kullanımı (ortak bisiklet, kiralık bisiklet, ortak mini-oto, kiralık oto havuzları) geliştirilmektedir. Kent merkezlerindeki erişim eksikliklerinin giderilmesinde sürdürülebilir ulaşım çözümleri oluşturulması amacıyla standart toplulaştırma hizmetlerine ilave olarak ücretsiz toplulaştırma servisleri ile ücretli ve ücretsiz bisiklet kiralama havuzları gibi “kamuya açık bireysel erişim” türleri mevcut toplulaştırma sistemleri arasında dolgu sistemleri olarak geliştirilmekte ve otomobil ihtiyacının azaltılmaktadır.

Sürdürülebilir Ulaşım İçin Yasal ve Kurumsal Düzenlemeler

Sürdürülebilir ulaşım kapsamının sadece iklim değişikliğinden ibaret olmadığı (**Şekil 7**) ve çok daha geniş bir kapsamı bulunduğu dikkate alındığında “sürdürülebilir ulaşım” konusunun tüm alanlarını kapsayan resmi bir yasal çerçeve ve kurumsal yapılanmanın ülkemizde henüz bulunmadığı söylenebilir. Genel olarak tüm ulaşım ve özellikle daha fazla ve yoğun etkilere sahip kentiçi ulaşım sistemlerinin sürdürülebilirlik çerçevesinde geliştirilmesi, düzenlenmesi ve işletilmesine



Şekil 7. Sürdürülebilir ulaşımı engelleyen dışsal alanları.

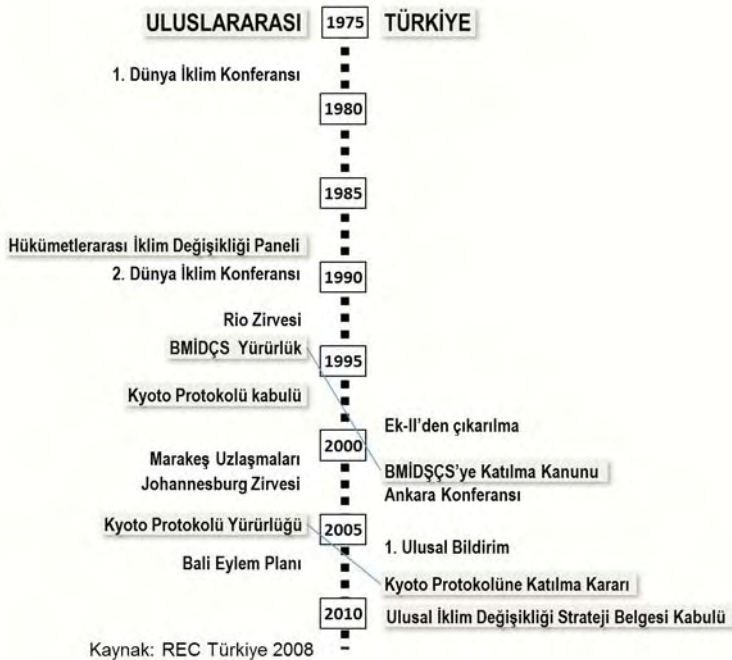
ilişkin yetki ve süreçlerde boşluklar, tanımsızlıklar ve çelişkiler bulunmaktadır. Sürdürülebilir ulaşım konusundaki bu yetersizlikler, öncelikle sürdürülebilir ulaşım konusunda devlet tarafından açıkça belirlenmiş ve kamuya mal edilmiş politika ve hedeflerin olmamasından kaynaklanmaktadır.

Özellikle ülke nüfusunun büyük bölümün yaşadığı ve hareketliliğin yoğunlaştığı kentlerde sürdürülebilir

ulaşımın geliştirilmesi için herhangi bir ilke, politika, strateji ve plan bulunmamaktadır. Kentsel ulaşım konusunda ulusal düzeyde politikaları belirleyecek, kentleri yönlendirecek, merkezi düzeyde kaynak oluşturarak dağıtımını yapacak, uygulamaların performansını izleyerek karşılaştıracak, araştırma ve geliştirme projelerini oluşturup yönetecek, yerel projeleri yönlendirecek stratejiler, öncelikler ve hedefleri koyacak, merkezi ve yerel kurumlar arasında eşgüdüm sağlayacak bir birim olmamasından dolayı bu işlevlerin büyük bölümü sahihsiz kalmakta; boşluklar oluşmakta; hatalı, sürdürülemez projeler ve uygulamalar hayata geçirilmektedir (Öncü 2007). Sürdürülebilirlik konusundaki bu belirsizlikler altında, merkezi ve yerel düzeylerdeki farklı kurumlar arasında uygulamalarda büyük çelişkiler oluşmakta, ortaya çıkan projelerin büyük bölümü sürdürülebilir ulaşım ilkeleri ile çelişmektedir.

Brundtland Raporunda (UN 1987) sürdürülebilirlikle ilgili kurumların yapısına ilişkin teşhisler takip eden yıllardaki çabaların odaklandığı alan olmuştur. Brundtland Raporu, "Sorunların ve yeni çözümlerin birbirlerine bağımlı ve bütünselik yapısı mevcut kurumlarla zıt bir nitelik göstermektedir. Günümüzdeki kurumlar bağımsız, parçalanmış, ve kapalı karar süreçleri ve dar yetkilerle çalışma eğilimindedir." şeklindeki tanımlamasıyla günümüze kadar uzayan kurumsal geliştirme çabalarının hedeflerini tanımlamıştır.

Genellikle sürdürülebilirlik konusunda odak noktası olarak değerlendirilen ancak ağırlıklı ulaşımın sınır aşan küresel çevre etkilerini dikkate alan iklim değişikliği konusunda uluslararası platformda son yirmi yılda hızla gelişen girişimlere ayak uydurma çabaları gecikmeli de olsa ülkemizde sürdürülmektedir (**Şekil 8**). Bu konudaki kurumlaşma 2010/18 sayılı Genelge ile ilgili bakanlıkların ve bazı meslek kurumlarının katılımı ile oluşturulan "İklim Değişikliği Koordinasyon Kurulu" ve bu kurul içindeki çalışma gruplarından oluşmaktadır. Sürdürülebilir ulaşım konusu ile ilgili çalışmalar, "Ulaştırma Sektöründe Sera Gazı Azaltımı" konusunda görevlendirilmiş Ulaştırma Bakanlığı'nın koordinatörlük görevini yaptığı çalışma grubu tarafından gerçekleştirilecektir. UNDP tarafından finanse edilen "Türkiye'nin İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı'nın Geliştirilmesi Projesi" kapsamında oluşturulan ve sürdürülebilir ulaşımın iklim değişikliği etkilerine odaklanan "Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum Değerlendirmesi Raporu" taslağı da 2010 sonunda (Babalık-Sutcliffe 2010) hazırlanmıştır.



Şekil 8. İklim değişikliği konusunda uluslararası kilometre taşları ve Türkiye.

Ülkemizde Sürdürülebilir Ulaşımla İlgili Sorunlar

Ülkemizde uluslararası, ulusal ve kentiçi ulaşım hareketlerinin “sürdürülebilir” hale getirilmesinin önünde çeşitli engeller ve sorunlar bulunmaktadır. Bu sorunlar özetle aşağıda tanımlanmaktadır;

- “Sürdürülebilir ulaşım” tanımının kanun, kanun hükmünde kararname, tüzük, yönetmelik ve tebliğ gibi resmi belgelerde henüz yer almaması, kamu kurumlarına ait (özellikle de ulaşımdan sorumlu Ulaştırma Bakanlığının) internet sitelerindeki aramalarda hiç bir sonucun geri dönmemesi bu sözcüğün arkasındaki konulara hangi düzeyde önem verildiğinin bir göstergesidir.

- Sürdürülebilir ulaşım konusunda olası politikalar ve stratejilere ilişkin öneriler özellikle Ulusal Kalkınma Planları Hazırlık Çalışmaları sırasında oluşturulmuş özel ihtisas komisyonları raporlarında ve kamuya ait ama kamu dışından uzmanlarla hazırlanan (Kentsel Gelişme Stratejisi gibi) diğer bazı belgelerde yer almaktadır. Ancak bu öneriler, projelere ve uygulamaya yansıtılmamakta, üstelik bu önerilerle çelişen projeler yatırım programlarına alınmakta, uygulanmaktadır.

- Genellikle resmi politikalarla, uygulamaları yönlendiren politikalar arasında çelişkiler ortaya çıkmaktadır. Farklı kurumlar arasındaki politikalar da birbirleriyle ve uygulamalarla uyum göstermemekte, tutarlılık sağlanamamaktadır.

- Sürdürülebilir ulaşım politikalarının uygulanmasını sağlayacak yasal çerçeve, kurumsal yapılanma, finansman destekleri bulunmamakta, gündemdeki çabalar ve resmi girişimler “iklim değişikliği” kapsamında yapılanlarla sınırlı kalmaktadır. Sınır aşan uzun dönemli etkilere odaklanılırken yerel

ve ağırlıkla daha kısa dönemde olumsuzluklar yaratan ulaşım etkileri gözden kaçırılmakta, gereken önem verilmemektedir.

- Yapılan değişiklikler, uluslararası anlaşmalara ya da AB kurallarına uyum için yapılan zoraki düzenlemeler niteliğine dönüşmektedir. Yeterli düzeyde kişisel, toplumsal ve kurumsal çevre bilinci oluşmadığı için düzenlemeler sürdürülebilir kalkınma ve ulaşım, çevre ve yurttaşların yararı için değil dışarıdan istendiği için yapılmaktadır.

- Uluslararası kurallara uyum için geliştirilen yeni düzenleyici çerçeve, benimsenmediği, yerel koşullar dikkate alınmadan hazırlandığı, gerekli kurumsal yapı ve denetim mekanizmaları oluşturulmadığı için yeterli düzeyde uygulanamamaktadır.

- Sürdürülebilir ulaşım ve iklim değişikliğinin azaltılması ilkelerine uygun bazı eylemlere ve projelere karşılık çok daha fazla olumsuz proje uygulanmakta ve bu projelerin çevreye olumsuz etkilerine rağmen olumlu etkileri olacağı savunulmaktadır. Örneğin Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum

Değerlendirmesi Raporunda (Babalık-Sutcliffe 2010) ve TBMM Araştırma Komisyonu Raporunda (TBMM 2008) Marmaray Projesinin olumlu etkilerinin yanı sıra büyük ölçüde olumsuz etkilere sahip İstanbul Boğazı 3. Karayolu Köprüsü ve Karayolu Tünel Geçişi Projelerinin katkılarından söz edilmektedir. Benzer şekilde çevreye en çok olumsuz etki yaratan havayolu yolculuklarındaki artışlar iklim değişikliğine ve sürdürülebilir ulaşım olumlu katkılar yaratacak projeler olarak verilmektedir. 1. Ulusal Bildirimde (Çevre ve Orman Bakanlığı 2007) Büyükşehir Belediyelerinin inşa ettiği ve etmekte olduğu raylı sistem projelerinin yararları açıklanmakta

ancak aynı belediyelerin inşa ettiği yeni yollar, katlı kavşaklar ve karayolu tünelleri ile desteklenen uyarılmış karayolu trafiğinin yarattığı yeni çevre hasarlarına değinilmemektedir.

- Uygulanan öneriler yukarıda açıklanan stratejilerden 4. aşamadaki mevcut yapının “iyileştirilmesine” yönelik düzenlemelere odaklanmakta, bu yüzden köklü bir değişim sağlanamadan ikinci bir talep dalgası oluşturmaktadır. Bu aşamadaki önlemler ve uygulamalar sorunları kalıcı biçimde çözememekte, kısa dönemde sıkıntıları azaltmakla birlikte uzun dönemde artırmaktadır.

- Uzman raporlarında yer alan yapısal öneriler uygulamamaya konulmamakta, gerçekleştirilen öneriler kaynakları sürdürülebilir ulaşım ile çelişen sektörlerle yönlendirmektedir. Örneğin vergi affı ve devlet hibeleri ile yenilenen yaşlı yük araçları filosu ile kirlenme düzeylerini azaltılmakla birlikte, daha etkin ve adaletli kullanılabilecek kamu kaynakları sürdürülebilirliğe en çok olumsuz etki yaratan otomotiv sektörünü desteklemekte kullanılmaktadır.

- Proje değerlendirme süreçlerinde ulaşımdaki pek çok olumsuz dışsallığın dikkate alınmamasından ve yeterli ayrıntıda değerlendirilmemesinden dolayı yanlış projeler seçilmektedir (Candan 2010). Proje değerlendirmesinde kullanılacak ve dışsallıkların gerçek maliyetlerini ortaya çıkacak, dolayısıyla sürdürülebilir ulaşım açısından doğru karar verilmesini sağlayacak veriler kamu tarafından toplanmamakta, kullanıma açılmamaktadır.

- Ulaşımda ortaya çıkan dışsallıkların maliyetlerinin bunları yaratanlara ve kullanıcılara yansıtılması için hiç bir girişim yapılmamakta; gürültü, hava kirliliği,

erişim kısıtlanması, estetik bozulma gibi dışsalıkların maliyetlerini bunları yaratanlar dışındakiler ödemektedir.

- Ulaşımın olumsuz etkilerinde ortaya çıkan bu hakkaniyetsiz paylaşım özellikle ulaşım altyapısına ayrılan parasal kaynakların projelere dağılımında da geçerlidir.

- Uluslararası kurallara uyum için çabalar gösterilirken sürdürülebilir ulaşımın ulusal, yerel ve bireysel düzeydeki uygulamaları yönlendirecek ve hasarlarını azaltacak politikalar, kurallar ve sınırları tanımlayan kamu kurumları bulunmadığından dolayı sürdürülebilir ulaşım ilkeleri ile çelişen projeler ve uygulamalar her düzeyde görülmekte, özellikle yanlış merkezi ve yerel yönetim proje ve uygulamaları ile sürdürülebilir ulaşım geri dönüşmeyecek şekilde hasar görmektedir.

Sonuç: Devlet Sürdürülebilir Ulaşımın Neresinde?

Sürdürülebilir ulaşım konusundaki yapılanmada kamunun, özellikle merkezi yönetimin rolünün güncel ihtiyaçlara göre yeniden belirlenmesi gerekmektedir. Ulaşımın küresel düzeydeki sorunlarını azaltmak için sürdürülen uluslararası çabaların yoğunluğuna karşılık daha aşağıda, ulusal, bölgesel ve yerel düzeylerde boşluklar oluşmaktadır. Ulusal ve bölgesel düzeydeki politikaların, standartların ve düzenlemelerin merkezi yönetim tarafından yapılması konusunda görüş birliği sağlanırken kentsel düzeydeki yetkilerin yerel yönetimlere aktarılması yaklaşımları ile kentlerin ulusal politikalarla yönlendirilmesinde ciddi bir boşluk oluşmuştur. Bu boşluk sadece ülkemizde değil, diğer bir çok ülkede de görülmekte ve ulusal düzeydeki kamu yönetiminin

görevlerinin yeniden tanımlanmasını gündeme getirmektedir.

Sürdürülebilir ulaşım konusunda merkezi yönetim düzeyindeki kurumların üstlenmesi gereken işlevler arasında (Crass 2004);

- Sürdürülebilir kentiçi ulaşım için ulusal politikaların çerçevesinin belirlenmesi,
- Kentsel arazi kullanımı, ulaşım, sağlık ve çevre konusunda ulusal politika yaklaşımlarının eşgüdümü,
- Etkin halk katılımı, ortaklık ve iletişimin desteklenmesi,
- Yasal ve düzenleyici çerçevenin sağlanması desteği,
- Fiyatlandırma sistemi ve mali yapının oluşturulması,
- Finansman ve yatırım kaynak ve süreçlerinin iyileştirilmesi,
- Araştırma, izleme ve bilgi toplamasının geliştirilmesi ve
- Mevcut ve öneri kurumlar ve süreçlerin gerektirdiği uzmanlık ve deneyimin oluşturulması (Crass 2007)

konuları vurgulanmakta olup bunların hepsi ülkemizdeki yapı için de geçerli bulunmaktadır (Öncü 2007).

Kamunun sürdürülebilir ulaşım konusundaki yeri ve rolü üç temel nedenden etkilenmekte ve olması gereken yere oturtulamamaktadır. Bunlardan birincisi ulusal düzeydeki kurumların günümüzde ağırlıkla uluslararası ve kısmen de kentler arası ulaştırma düzenlemelerinin çevresel etkilerine odaklanmış olması sebebiyle daha alt düzeylerdeki daha çok olumsuz etki yaratan yerel ulaşım projelerinde sürdürülebilirlik kavramına ters gelişmeler önlenememekte ve uygulamalar sürdürülebilirliğe yönlendirilememektedir. Dünyada ve ülkemizde karar süreçlerinde yerel düzeye daha fazla güç verilirken ulusal düzeyde sürdürülebilir kentsel ulaşımaya yönelik ulusal politikalar ve

standartlar açıkça belirlenmemekte, yerel yönetimlerin sürdürülebilir ulaşımaya aykırı uygulamalarına açık kapı bırakılmaktadır.

İkinci neden ise uluslararası çabalar ve “zorlamalarla” oluşturulmaya çalışan politikalar, yaklaşımlar ve kısıtlamalara odaklanılarak sürdürülebilirlik kavramının, uluslararası düzeyde çok önemli olmayan ancak yerel düzeyde etkili olan diğer boyutlarıyla bir bütün olarak uygulanması gerektiği göz ardı edilmesidir. “İklim değişikliğine” odaklı uluslararası çabalar sebebiyle sürdürülebilir ulaşımın ekonomik, sosyal ve mekansal boyutları ve bunların sağlanmasında kamunun üstlenmesi gereken rol gündemde bir türlü öne çıkamamaktadır. Oysa ki ülkedeki ulaşımın karayoluna ve otomobile, kent içinde toplu taşımacılığın dolmuşçuluğa dayalı yapısının değiştirilmesi için kamu hiç bir çaba göstermezken sürdürülebilir ulaşımaya aykırı gelişmeler “serbest rekabet ekonomisi” çerçevesinde denetimsiz bir şekilde genişlemektedir.

Kamunun rolünün net bir şekilde belirlenmesini engelleyen üçüncü nokta ise, bu konudaki yetersizlik ya da mevcut yapıdaki aktörlerin bir kısmının kayıplarına yol açabileceği nedeniyle sürdürülebilir ulaşımaya olumsuz etkileri olacak projelerin önlenmemesidir. Bu tür uygulamalar, kısıtlanmaları gerekirken kamu desteğiyle veya kamu tarafından “sürdürülebilir ulaşım” tanımının arkasında gizlenerek kamuoyuna ve hatta uluslararası topluma sunulmaktadır. Merkezi yönetim düzeyindeki boşluklar ve yetkisizliklerle sürdürülebilir ulaşım ilkelerine aykırı projelerin yerel düzeylerde uygulanmasını sağlayan açıklar bilinçli bir şekilde

oluşturulmaktadır. Sürdürülebilir ulaşım aykırı yerel projelerin önlenmesi için ulusal düzeyde sürdürülebilir ulaşım politikalarının net ve kesin bir şekilde tanımlanması, yerel uygulamaların bu çerçevede gerçekleştirilmesi için kısıtlamalar ve destekler oluşturulması gerekmektedir. Örneğin kentiçi ulaşım otomobil kullanımının azaltılarak yaya, bisiklet ve toplu taşıma kullanımının artırılması için yerel yönetimlere hangi kısıtlama ve desteklerin getirileceği açıkça ortaya konmalıdır. Sorun yetkilerin merkezi veya yerel düzeyde kullanılması değil, ulusal düzeyde belirlenmiş sürdürülebilir ulaşım politika ve kararlarının olmaması, uygulamalarda kısıtlayıcı ve destekleyici önlemlerin ve süreçlerin tanımlanmamış olmasıdır. Sürdürülebilir ulaşımın geliştirilmesi için, altyapı sağlamakla yükümlü olan kamuya daha etkin bir görevin, aykırı uygulamalara açık kapı bırakmayacak şekilde tanımlanarak verilmesiyle mevcut ulaşım yaklaşımlarının temelden değiştirilmesi gerekli ve zorunludur.

Kaynaklar

Babalık-Sutcliffe, Ela (2010) Ulaştırma Sektörü Mevcut Durum Değerlendirmesi Raporu, Türkiye'nin İklim Değişikliği Ulusal Eylem Planı'nın Geliştirilmesi Projesi. http://iklim.cob.gov.tr/iklim/Files/Ulastirma_Sektoru_Mevcut_Durum_Degerlendirmesi_Raporu.pdf

Candan, Sibel (2009) Kara Ulaşımı Fayda ve Maliyetlerinin Ölçülmesinin Yöntemleri ve Uygulamalara Etkileri, Doktora Tezi, Gazi Üniversitesi Fen Bilimleri Enstitüsü.

Chester, Michail V. (2008) Life-cycle Environmental Inventory of

Passenger Transportation in the United States, Institute of Transportation Studies, UC Berkeley. <http://www.escholarship.org/uc/item/7n29n303.pdf>

Crass, Mary (2004) Implementing Sustainable Urban Travel Policies: How Can National Governments Help? Conference On Implementing Sustainable Urban Travel Policies in Russia And Other CIS Countries 30 September - 1 October 2004 Moscow. <http://www.internationaltransportforum.org/europe/ecmt/urban/Moscow04/Crass.pdf>

Crass, Mary (2007) Seminar On Implementing Sustainable Urban Travel Policies, Smart Program, University Of Michigan, ECMT/International Transport Forum. http://www.um-smart.org/resources/speakers/Crass_ppt.pdf

Çevre ve Orman Bakanlığı (2007) Türkiye İklim Değişikliği Birinci Ulusal Bildirimi. <http://iklim.cob.gov.tr/iklim/Files/bildirim1.pdf>

Dalkmann, Holger ve Brannigan, Charlotte (2007) "Transport and Climate Change: Module 5e," Sustainable Transportation Sourcebook: A Sourcebook for Policy-Makers in Developing Countries, the Sustainable Urban Transport Project. <http://www.sutp.org/dn.php?file=5E-TCC-EN.pdf>

ERM (2000), Strategic Environmental Assessment in the Transport Sector: An Overview of legislation and practice in EU Member States, Environmental Resources Management, European Commission, DG Environment

Öncü, Erhan (2007), "Kentiçi Ulaşım Karar Süreçleri ve Karar Ölçütleri", 7. Ulaştırma Kongresi, TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası. <http://www.e-kutuphane.imo.org.tr/pdf/3091.pdf>

Öncü, Erhan (2009), Kent Merkezlerini Ulaşımın Korumak İçin Ulaşım Önerileri, 8 Kasım Dünya Şehircilik Günü 33. Kolokyum, 6-8 Kasım 2009, Antalya

REC Türkiye (2008), A'dan Z'ye İklim Değişikliği Başucu Rehberi Çok Geç Olmadan Harekete Geçmek İsteyenler İçin, Bölgesel Çevre Merkezi. <http://iklimplatformu.org/files/BasucuReh.pdf>

Sakamoto, K. ve diğerleri (2010) A Paradigm Shift Towards Sustainable Low-Carbon Transport: Financing the Vision ASAP, Institute for Transportation & Development Policy http://www.itdp.org/documents/A_Paradigm_Shift_toward_Sustainable_Transport.pdf

TBMM (2008), Küresel Isınmanın Etkileri ve Su Kaynaklarının Sürdürülebilir Yönetimi Konusunda Kurulan (10/1,4,5,7,9,10,11,13,14,15,16,17) Esas Numaralı Meclis Araştırması Komisyonu Raporu <http://www.tbmm.gov.tr/sirasayi/donem23/yil01/ss138.pdf>

UN 1987, Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future, United Nations (Brundtland Commission Report). <http://www.un-documents.net/wced-ocf.htm> (Rapor Metni) <http://www.un-documents.net/a42r187.htm> (BM Kabul Kararı)

9. ULAŞTIRMA KONGRESİ

16-18 Mayıs 2011

Odamız adına Şubemizin düzenlediği 9. Ulaştırma Kongresi, 16-18 Mayıs 2011 tarihlerinde YTÜ Oditoryumu'nda gerçekleşti.

Kongre, İMO İstanbul Şube Başkanı **Cemal GÖKÇE**'nin açılış konuşmasıyla başladı. GÖKÇE, otomobile bağlı yerleşim alanlarındaki ulaşım sistemlerine göre şekillenen yapının sosyal ilişkileri zayıflattığı, gerilimli, sıkıntılı, hastalıklı bir yapının ortaya çıkmasına neden olduğunu belirttiği konuşmasında, sürdürülebilir ulaşım sistemlerinin insan sağlığını ve psikolojisini iyileştirdiği, kentte yaşayanların sosyal ilişkilerinin daha sağlıklı olduğu, kişilerde yaşama bağlılığı ve mutluluğu arttırdığı ve toplumsal bağların güçlenmesine de önemli ölçüde katkı sağladığını belirtti.

Boğaz köprüleri yapıldıkça, kentin arazi kullanımı, ulaşım yapısı, ulaşım tercihleri kentin gelişimi üzerindeki geri dönüşmez etkilerini daha da artırdığı ve her iki köprünün yapılmasıyla kentin kuzeye doğru yayılma baskısı altına gireceği, kuzeydeki orman alanları, su havzaları, tarım alanları, önemli bitki alanları ve canlı çeşitliliği üzerinde telafisi imkânsız sonuçlar doğuracağına işaret eden GÖKÇE sözlerinde şöyle devam etti:

“İşte bütün bu ve buna benzer sorunlardan hareketle sürekli olarak demişizdir ki, İnşaat Mühendisleri Odası olarak birinci ve ikinci köprünün yapılması İstanbul'un ulaşımının daha da içinden çıkılmaz bir hale gelmesine neden olmuş, İstanbul'un can damarları olan İstanbul'un kuzeyi önemli

ölçüde yapılaşmış ve yapılaşma baskısı altında kalmıştır. Bu nedenledir ki, üçüncü köprünün yapılmış olması da İstanbul'un önemli ölçüde nüfusunu artıracak, İstanbul'un önemli bir göç dalgası içerisine girmesine neden olacaktır. Açıkçası İstanbul'un nüfusunun 20.000.000'dan 25.000.000 mertebesine çıkmasına neden olacaktır. Bu nedenledir ki, üçüncü köprünün yapılmasının sıkça tartışıldığı evrelerde bir basın açıklaması yaparak demişizdir ki, 2.000.000 araç kesilecek, egzoz gazları çevreyi daha da kirletecek, ekolojik denge bozulacak, İstanbul'un su havzaları, oksijen deposu yok olacak, ormanlardaki canlı yaşamı önemli ölçüde etkilenecek, orman alanlarında yeni yapılaşmalar başlayarak, İstanbul'un nüfusu 20.000.000'u



geçecek, İstanbul'un iklimi önemli ölçüde değişecek. İstanbul'un yeni bir altyapı sorunu ortaya çıkacak. İstanbul halkının dinlenme ve eğlenme alanları yok olacak, üçüncü köprü yapılmasıyla İstanbul kaçınılmaz bir yapılaşma ve büyüme baskısı altına girecek, İstanbul'un ulaşım ve trafik sorunu bugünkünden çok daha problemli hale gelecektir. Bu nedenledir ki, üçüncü köprü'nün yapılması İstanbul için en büyük kötülüktür diye ifade etmişizdir.

... Büyük bir gizlilik içerisinde yürütülen, birçoğumuzun bugün bile bilemediği karayolu boğaz geçişi projesinin ihalesi yapılmış olmasına rağmen 2009 yılında, uzunca bir süre açmış olduğumuz davaya karşılık herhangi bir sözleşmenin olmadığı ilgili kurum tarafından mahkemeye iletilmiştir. 26 Şubat 2011 tarihinde sözleşmesi yok denilen, henüz yapılmadı denilen karayolu boğaz geçişi projesinin temeli Sayın Başbakan tarafından atılmıştır. Üzerinde yeterli ölçüde çalışılmadığı anlaşılan ve uzunca bir süre kamuoyundan ve ilgili çevrelerden saklanarak tartışılması engellenen İstanbul boğazı karayolu geçiş projesinin İstanbul'un ulaştırmasına bir katkısı olmayacağı gibi, ulaşımdan kaynaklanan sorunları da önemli ölçüde artıracaktır. Kumkapı, Kazlıçeşme, Harem, Göztepe kavşağı arasındaki trafik bugünden çok daha problemli hale gelecektir."

Sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi için İstanbul'un raylı sistem projelerinin ve Marmarayın hızla tamamlanması gerektiğini, sabah ve akşam saatlerinde tıkanan Göztepe trafiğiyle, sirkeci, Florya, sahil yolu trafiğine bu projeye binlerce yeni otomobil ilave etmenin insan odaklı çözüm yerine rant odaklı bir siyaseti hâkim kıldığını

dile getiren GÖKÇE, yolların, köprülerin ve tünellerin insanları değil, otomobilleri taşıdığını belirterek; "Sayın Başbakanın açıklamış olduğu proje bize göstermiştir ki, geçmişte biz üçüncü köprü yapılması kararı verilirken Sayın Başbakan tarafından, Sayın Ulaştırma Bakanı tarafından ve Sayın Belediye Başkanımız tarafından birinci ve ikinci köprülerden geçen tırların ve ağır vasıtaların üçüncü köprüye kaydırılarak, transit olarak bu vasıtaların geçmesini sağlamak, iki köprü üzerindeki ulaşımın trafiğin rahatlayacağına neden olacağını ifade etmişlerdir. Bu nedenledir ki, üçüncü köprü'nün yapılacağını ifade etmişlerdir. Biz de sürekli olarak sizin niyetiniz ne olursa olsun eğer üçüncü köprüyü yaparsanız bu bölge yapılaşacaktır diye düşüncelerimizi ifade etmişizdir. Bugün geline nokta da görülüyor ki, ne yazık ki aradan çok fazla zaman geçmeden hayat bizi biraz daha fazla doğrulamıştır. Üçüncü köprü'nün yapılmış olmasının temel nedeni gerçekten üzerinden geçecek olan 2,11, biz onu yüzde 3 olarak ifade ediyoruz, ağır vasıtaların ve tırların geçmesini sağlayacak olan bir köprü değil, tam tersi iki yakada oluşturulacak olan iki kente altlık oluşturma projesidir." dedi.

"İki yakaya iki kent kurulması planlanırken, hemen arkasından da cılgın bir proje olarak adlandırılan kanal projesi gündeme getirilirken şöyle ifade etmişizdir düşüncelerimizi: Ekolojik denge bozulacak, orman alanları yeni bir yapılaşma baskısına girecek, su havzaları ortadan kalkacak, İstanbul ve bölgenin iklimi önemli ölçüde değişecek, egzoz gazları çevreyi daha da kirletecek, canlı yaşamı önemli ölçüde etkilenecek, gölge ve İstanbul'da yaşayanların ihtiyacını karşılayacak su



kalmayacak, gölge arazisinin önemli bir kısmı yapılaşmaya açılacak, yeni kant alanları oluşacak, bugün itibarıyla İstanbul'un kuzeyinde bulunan topraklarda Karadeniz'le Marmara arasında bulunan topraklar gittikçe el değiştirecek diye ifade etmişiz. Hele hele bu projelerin yanına bir taraftan da Çanakkale Boğazı'na kuracağınız bir köprüyü ilave ettiğinizde değerli katılımcılar, İstanbul'un nüfusu 25.000.000, Trakya'nın nüfusu 45.000.000'a ulaşacak. Türkiye topraklarının yüzde 8'i olan Trakya topraklarında 45.000.000 insanı siz barındıramazsınız. Bugün İstanbul'da 14.000.000 insanı barındıramazken, taşıyamazken 25.000.000'a çıkacak olan İstanbul'u siz yarınlara taşıyamazsınız. Bugün bile Avrupa yakası suyunun bir kısmını Anadolu'dan almaktadır.

Peki, bunlar neden yapılıyor? Kent bilimine, rasyonel bir akla dayanmayan gününbirlik çıkara, İstanbul'un pazarlanmasına ve satışına yönelik bu projeler yerli ve yabancı sömürücülere hoş gelebilir, onların ilgisini çekebilir, ama İstanbul'u daha da yaşanmaz bir hale getirir. İstanbul yerli ve yabancı gayrimenkul sektörüne ve paradan hiçbir şeyi görmeyen çevrelere teslim edilemez. Tarihimize ve kültürümüze bıçak gibi saplanacak

olan Başbakanın iki yeni kent projesine her şey insan için diyen, torunlarını ve gelecek kuşakları seviyorum diyen her insanın açıktır ki, karşı çıkması gerekir.

Değerli katılımcılar, değerli meslektaşlarım; açıktır ki, ulaşım konusu, kenti planlama konusu ve kentteki yapılaşmadan pay alma konusu demokrasiden ayrı değerlendirilemez. Ne yazık ki, çılgın projenin şurasını ve burasını eleştirenler de bu projenin artıları ve eksiklerinin tartışılmamış olmasını ki, artıları fazla olsa bile bu projeden etkilenecek olanların söz haklarının olmasına önem verilmemiş olmasını kentliye bu projeye ilgili olarak hiçbir şeyin sorulmamış olmasını antidemokratik bir gösterge olarak neden değerlendirmiyorlar? Varsayalım ki, bu çılgın projeler gerçekten İstanbul'a katkı sağlayacak olan projelerdir, peki, kent halkı nerede, tartıştık mı, tartışıldı mı? Bizim ülkemiz demokrasiyle yönetiliyor, biz öyle biliyoruz. Diktatörlük mü, yukarıdan helikoptere binerek ben şu yerleri belirledim diye kentten saklamak, hâlâ Anadolu yakasında kurulacak olan kentin nerede kurulacağını açıklamamak demokrasiyle uzaktan yakından ilgisi var mı?

Gayrimenkul değerlerinin değerli katılımcılar, sevgili meslektaşlarım, insanlık değerlerini dışladığı bir dünyada çevremizi ve dünyamızı tüketerek, kendimizi de tüketerek nerelere varılacağını görmek için gaipten haber vermeye gerek yoktur. Kentlerimizi kendi taleplerimiz doğrultusunda şekillendirme ve yaşanır kılma hakkımızı, en demokratik hakkımızı gündeme taşımak gerekmez mi? Sürdürülebilir gelişmeye, sürdürülebilir ulaştırmaya böylesi bir bakışın katkısı çok daha fazla olmaz mı?

İşte 3 gün burada birlikte olacağımız ve ana tema olarak da belirlemiş olduğumuz 'sürdürülebilir ulaşım' konusu biz ülkemizde bu 1,5 yıl içerisinde bu kadar üçüncü köprü projesinin, karayolu boğaz geçiş projesinin, iki yakaya iki kent projesinin, kanal projesinin, Çanakkale Boğazı'na yapılacak olan köprü projesinin henüz gündemde olmadığı bir evrede sürdürülebilir ulaşım tanımlaması yapan Güngör Hocam başta olmak üzere Düzenleme Kurulunun bütün üyelerine, katkısı olan herkese saygılarımı sunuyorum. Siz meslektaşlarımıza da hoş geldiniz diyorum, tümünüzü sevgiyle ve saygıyla selamlıyorum."



Açılış konuşmaları bölümünde İMO Yönetim Kurulu Başkanı **H. Serdar HARP** ise, İstanbul için hazırlanan projelerin bir sır gibi saklanmış olması ve tüm Türkiye halkını ilgilendiren bir konuda bilimsel çevrelerin, demokratik kitle örgütlerinin ve meslek odalarının görüşlerinin alınmamış olmasını eleştirerek başladığı konuşmasında, asgari düzeyde işleyen tüm demokrasilerde halkın yaşamını doğrudan etkileyen konulardaki kararlarda kamuoyu, bilim insanları, uzmanlar, sivil toplumu oluşturan bileşenlerle görüşülmesi gerektiğine işaret etti.

Ulaşım politikalarında tek çözüm olarak sunulan karayolu yatırımları yerine doğru planlanmış kent içi ve



şehirlerarası raylı sistem yatırımlarına ağırlık verilmesi gerektiğine işaret eden HARP, “Bütünlüklü bir planın içereceği strateji ve ilkeler doğrultusunda hareket etmektense geçici ve spekülâtif projelerle iş gören siyasi iktidarın kamuoyu ve halkımızın karşısına çılgın proje olarak bilinen kanal projesi, uzun süredir gündemde tutulan üçüncü köprü ve son olarak da İstanbul’da iki yeni şehir projesiyle çıkması şaşırtıcı değildir. Odağında insan değil, rant olan popülist politikalar kent insanını oluşturacak ranta feda etmektedir. Yaşanılan trafik sorunu bahane edilerek üçüncü köprüyü önerenlerin yaklaşımıyla hareket edilirse 2020 yılına kadar 5 köprü daha inşa etmek gerekecektir. Köprü inşaatlarının çözüm olmadığı, birinci ve ikinci köprülerinin inşasından sonra yaşanan sorunlarla sabit olmasına rağmen bugün hâlâ bu kısır döngüye devam etmek sorunları katlatarak büyütecektir. Kamuoyunda çılgın proje olarak yansıtılan kanal projesi üçüncü köprüye eklemlenmesi için tasarlanmış olduğu tespitinden öte varsayımlara dayanan ve bu nedenle de uygulanabilir bir proje olamayacak denli bilim dışı olan bir siyasi vaattir. Açıklamaların hemen sonrasında özel bir firmanın 45 ayrı alanda kanal İstanbul adını marka tescilli için başvuru yapmış olması asıl faydanın nereye sağlanacağını bir göstergesidir. Önce üçüncü köprü, ardından kanal projesi derken şimdi de İstanbul’a iki yeni şehir projesinden söz edilmektedir. Bu üçüncü proje ise olası İstanbul depremi bahanesiyle öne sürülerek savunulmaktadır. Yapıların denetimi, güçlendirilmesi, yeni yapıların depreme dayanıklı bir şekilde inşa edilmesi gibi sürekli olarak dile getirdiğimiz önlemleri almayan iktidar depremden korunmak için İstanbul’un kuzey kesimine yerleşmeyi tavsiye edebilmektedir.” dedi.

Türkiye’nin kâr ve rant odaklı projeler üreten bir yaklaşımla değil, kamu hizmeti üreten bir perspektifle hayata geçirilecek kalıcı, planlı, halk yaşamını güvence altına alan geleceğe dönük politikalar üretecek bir anlayışla yönetilmeye ihtiyacı olduğunu belirten HARP konuşmasını, “Kongremizin bilimden ve halktan yana politikalar üretmesi için sürdürdüğümüz mücadelenin bir parçası olarak birçok konunun özgür ve demokratik bir şekilde tartışıldığı örnek bir platform olarak tarihsel görevini yerine getireceğinden eminim. Bu nedenle ulaştırma alanına dair tartışmaları ulaştırmanın üstatlarına, mesleğimizin duayenlerine bırakıyor, konuşmacı ve katılımcılara başarılar diliyor, hepinizi Yönetim Kurulumuz adına saygıyla, sevgiyle ve dostlukla kucaklıyorum” diyerek sonlandırdı.



Açılış konuşmalarının ardından ilk oturum, **Prof. Dr. Güngör EVREN** tarafından yönetildi. EVREN, sürdürülebilir ulaştırmanın bir anlayış olduğunu, bir hayat felsefesi olduğunu ve bir yönetim anlayışını gerektirdiğini belirtti. Plansız ve gürbüz birtakım çözümlerle sürdürülebilirliğin olamayacağını, yıllar yılı yüzlerce uzmanın bir araya gelip, emek verip gerçekleştirdiği plan kararlarıyla yakından uzaktan ilişkisi olmayan birtakım yeni

kararların alınması ve onların uygulamaya geçebilme, yaşama yansıma şansını bulabilmesini eleştirdi. “Dün transit geçitlerle ilgili olduğu söylenen bir ulaşım yapısının bugün öyle değil de, iki yakada iki kentin esasını, omurgası, bel kemiğini oluşturacak bir ulaştırma yapısı olduğunu söyleyen çelişkili bir yaklaşım sürdürülebilirliği tamamen süregelen bir yaklaşım. Onun için diyorum ki ben, bugün konuştuklarımızı, 3 gün boyunca konuşacaklarımızı önümüzdeki dönemde de sürdürmemiz gereğini unutmamalıyız.” dedi.



Bu oturumda Şehir Y. Plancısı **Erhan ÖNCÜ, Ayça ÖNCÜ YILDIZ** (Sürdürülebilir Ulaşım: Devlet Bunun Neresinde?) ve **Atilla ALPÖGE** (Ekolojik Çağın Eşiğinde

Ulaşım) çağrılı konuşmacı olarak yer aldı.

İkinci oturum, **Erhan ÖNCÜ** tarafından yönetildi. Bu oturumda **Ayça ÖNCÜ YILDIZ** ve **Sevcan ATALAY**, Antalya'da "Sürdürülebilir Ulaşım İçin Bisiklet Planı" başlıklı bildirilerini, **Burhan KOCAMAN** ve **Şefik ELBEYLİ** tarafından hazırlanan "Bisikletle Bütünleşik Kentiçi Ulaşım Planlaması ve Yerel Yönetimlerin Uzmanlığının Geliştirilmesi" başlıklı bildiriye ve **İlgaz CANDEMİR** ise "Yaşanılabilir Yerel Yönetimler Olabilmek İçin Kent İçi Sürdürülebilir Bisiklet Ulaşımı Projesi" başlıklı bildirilerini sundular.

Üçüncü oturum, **Prof. Dr. Emine AĞAR** tarafından sunuldu. Bu oturumda **Osman Nuri ÇELİK**, **Neslihan ATASAĞUN**, **Abdullah TAŞCI**, **M. Ali LORASOKKAY** tarafından hazırlanan "Sivilaştırılmış Atık Araç Lastikleri İle Modifiye Edilmiş Bitümlü Bağlayıcının Reolojik Özellikleri ve Marshall Stabilitesi", **Mehmet Tahir DENİZ**, **B. Kadri EREN**, **Aydın TOPCU**, **Seyit Ali YILDIRIM** tarafından hazırlanan "Modifiye Katkı Maddelerinin Mastik Asfalt Kıvamınlılığı Üzerindeki Etkileri", **Baha Vural KÖK**, **Mehmet YILMAZ**, **Necati KULOĞLU** tarafından hazırlanan "SBS+CR Modifiyeli Bitümün Yüksek Sıcaklık Performansının İncelenmesi" başlıklı bildiriler sunuldu.

Kongrenin ikinci günü dördüncü oturumla başladı. Bu oturumda **Doğukan TORAMAN**, **Hande DEMİREL** tarafından hazırlanan "Mekansal Çok Ölçütlü Karar Analizi: Ulaştırma İçin Güzergah Seçenekleri", **Mehmet Çağlar MEŞHUR**, **Osman Nuri ÇELİK** tarafından hazırlanan "Kent İçi Ulaşım Planlamasının Siyasallaşması Sorunu: Konya Kentinin Son 10 Yılına Damga



Vuran Katlı Kavşaklar ve Yaya Üst Geçitleri" ve **Halim CEYLAN**, **Hüseyin CEYLAN**, **Özgür BAŞKAN**, **Cenk OZAN**, **Soner HALDENBİLEN** tarafından hazırlanan "Kentiçi Ulaşım Ağı Bağ Maliyet Fonksiyonlarının Geliştirilmesi" başlıklı bildirilerin sunulduğu bu oturuma **Doç. Dr. İsmail ŞAHİN** başkanlık yaptı.

Şube Başkanımız **Cemal GÖKÇE**'nin oturum başkanlığında gerçekleşen beşinci oturumda, **Hermann KNOFLACHER**, **Ebru Vesile OÇALIR** tarafından hazırlanan "Sürdürülebilir Ulaşım Kavramı Üzerine Tartışmalar", **İsmail Hakkı ACAR**, **Melodi Simay ACAR** (Çağrılı konuşmacı) tarafından hazırlanan "Sürdürülebilir Ulaşım Politikalarının İnsanların Davranışına, Huzuruna ve İlişkilerine Etkileri" başlıklı bildiriler sunuldu.

Altıncı oturum, **İsmail Hakkı ACAR** tarafından yönetildi. **Mustafa Sinan YARDIM**, **M. Tunç SOYER**, **Bülent KÖSTEM**, **Mustafa GÜR SOY** tarafından hazırlanan "Sakin Şehirlerde Ulaştırma Problemleri ve Çözümleri: Sürdürülebilirlik Bağlamında Seferihisar Örneği", **Esin Ö. AKTUĞLU AKTAN**

tarafından hazırlanan "Sürdürülebilir Ulaşım - Kent Biçimi İlişkisi" ve **Sibel CANDAN** tarafından hazırlanan "Sürdürülebilir Ulaşımada Proje Değerlendirmesinin Önemi" başlıklı bildiriler yer aldı.

Yedinci oturum, **Prof. Dr. Nadir YAYLA** tarafından yönetildi. Bu oturumda **Sencer OKTAV**, **İsmail ŞAHİN** tarafından hazırlanan "Otoyollarda Kaza-Arızaların Algılanması İçin Yapay Sinir Ağı Tekniği: İstanbul Çevreyolları Örneği" ve **Ali PAYIDAR AKGÜNGÖR** tarafından hazırlanan "Webster Modeline Ait Parametrelerin Gecikme Üzerindeki Etkisinin Faktöriyel Tasarım Yöntemi İle İncelenmesi" başlıklı bildiriler sunuldu.

Kongrenin üçüncü günü sekizinci oturumla başladı. **Oytun ARSLAN** tarafından hazırlanan "Kaliteli Bir Toplu Taşıma Sistemi Nasıl Olmalıdır, Münih Örneği", **İsmail ŞAHİN**, **Deniz ORHAN**, **Serdar IŞIK** tarafından hazırlanan "Avcılar - Söğütöğüşme Metrobüs Sisteminin İşletim Özelliklerinin İncelenmesi", ve **Yalçın EYİĞÜN**, **Yavuz DELİCE** tarafından hazırlanan "Taksim - 4. Levent Hattı'nın, Şişhane - AOS

Hattı'na Dönüşümü Esnasında Karşılaşılan Zorluklar ve Geliştirilen Çözümler" başlıklı bildirilerin yer aldığı bu oturum **Halim CEYLAN** tarafından yönetildi.

Dokuzuncu oturum, **Prof. Dr. Zerrin BAYRAKDAR** tarafından yönetildi. Bu oturumda **Zübeyde ÖZTÜRK**, **M. Nesih DEMİRDAĞ** tarafından hazırlanan "İstanbul'daki Kentiçi Raylı Sistemlerde Hat Bakımı ve Maliyeti", **Zübeyde ÖZTÜRK**, **Veysel ARLI**, **Sabahat T. KİREMİTÇİ** tarafından hazırlanan "Tramvay Hatlarında Gömülü Ray Sisteminin Titreşime Etkisi", **Metin ÇANCI**, **Emine BAYBURT**, **Gülşen Teslime AYDIN** tarafından hazırlanan "Derince-Ambarlı Ro-Ro Hattı İşletme Maliyet Analizi Üzerine Bir Değerlendirme" başlıklı bildiriler sunuldu.

Kongrenin onuncu oturumunda **Ahmet BAĞIŞ** (İETT Strateji Geliştirme Daire Başkanlığı), "Toplu Taşımada Alternatif İşletme Uygulamaları: METROBÜS", **Ufuk**



KINIK (TCDD 1. Bölge Müdürlüğü) "Ulaştırma Sürdürülebilirlik Hedefi Ne Olmalı?" ve **Haluk İbrahim ÖZMEN** (DLH Marmaray Bölge Müdürlüğü) "Ulaşımın Yeni Bir Ufuk: Marmaray Projesi" başlıklı sunumları gerçekleştirdiler.

Üç gün süren ve toplamda 28 bildirinin sunulduğu kongrenin

sonunda bir forum düzenlendi. **Prof. Dr. Güngör EVREN** ve **Prof. Dr. Ergun GEDİZLİOĞLU** yönetiminde gerçekleşen forum, ulaştırma alanında kentlerimizde yapılan hatalı yatırımlar ve bu yatırımların engellenmesi konusundaki yapılması gerekenlere yönelik bir tartışma ile sona erdi.



Kongrenin ikinci günü Marmaray Projesi'ne bir teknik gezi düzenlendi.

9. ULAŞTIRMA KONGRESİ SONUÇ BİLDİRGESİ

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası tarafından 16-18 Mayıs 2011 tarihleri arasında düzenlenen 9. Ulaştırma Kongresi'nde sunulan bildiriler, **“Çevre Karşısında İki Yüzlülük”** konulu **Panel/Forum** ve **tartışmalar** ile varılmış olan temel sonuçlar aşağıda özetlenmiştir.

- Doğal ve tarihi varlıkları, çevreyi, insan sağlığını ve mutluluğunu ve yerkünün geleceğini tehdit eden olumsuzluklar kaygı verici boyutlara erişmiştir. Bu olumsuz gelişmede ulaştırmanın payı önemli düzeydedir.
- Bu gelişmelerin temel nedeni, kapitalist ekonomi tarafından bilim ve teknolojinin, insan ve toplum yaşam kalitesini yükseltecek insancıl değerler doğrultusunda değil, kâr ve çıkar dürtüsüyle hem günümüze hem de geleceğe karşı sorumsuz biçimde yönetilmesidir. Daha belirleyici olgu, bireysel ve toplumsal davranışların ekonomik sistem anlayışına göre, bilinçsiz ve dizginlenemez bir tüketim tutkusuyla biçimlenmiş olmasıdır.
- Ulaştırmadaki olumsuzluklar süreci, otomotiv alanındaki hızlı gelişmelere koşut biçimde, karayolunun hem yük hem yolcu taşımacılığında, dengeleri altüst edecek egemen konumu ve insanların otomobile bağımlı hale gelmesiyle, köklü dönüşümler sağlanmaksızın durdurulamayacak bir doğrultuda sürmektedir.
- Yukarıda belirtilen saptama doğrultusunda köklü çözüm, “sürdürülebilirlik” kavramının, insan sağlığı, refahı ve mutluluğu bağlamında doğanın, tarihi varlıkların, çevrenin ve toplumsal yaşamın korunması ve iyileştirilmesi anlamında özümsemesine bağlı bulunmaktadır. Bu amaçla bireysel ve toplumsal davranışların, siyasi yapıyı da etkileyecek biçimde köklü dönüşümünün sağlanması yaşamsal önem taşımaktadır.
- Belirtilen doğrultuda inşaat mühendislerinin, her zamankinden daha fazla genelde tüm çabalarında ve özelde de ulaştırma sorunlarının çözümünde teknik ve ekonomik boyutların yanında sosyal, çevresel etkileri göz önünde bulundurma ve sonuçta insanların huzur, refah ve mutluluklarını hedefleyen bir anlayışı meslek ilkesi olarak benimsemesi gerekmektedir.
- Ülkemiz ulaştırması, pahalı, güvensiz, çevreyi olumsuz etkileyen sağlıklı bir yapıdadır. Çünkü ulaştırmamız, neredeyse tümüyle karayoluna bağlıdır. Yeni yatırımlar ve uygulamalar bu gelişmeyi olumlu bir gelişmeye dönüştürme yöneliminden uzaktır.
- Gerçekten, üzerinde demiryolu hatları bulunmayan İzmit Körfez geçişi ile İstanbul-İzmir otoyolu, Boğaz Karayolu tüneli, 3. Köprü türü yatırımlar, sağlıklı yapıyı iyice bozacak ve sürdürülebilirlikle bağdaşmayacak özellikler taşımaktadır. Çevreye çok ciddi olumsuz etkileri olacak bu yatırımlar, çevre etki değerlendirmesi yapılmaksızın ihale edilebilmiştir. Ancak, ilgili firmaların

kredi arayışlarında, belli standartlarda çevre etki değerlendirmesi raporu istenince, ihaleden sonra etüt yaptırılmıştır. Ne var ki, ulaştırma alanındaki yatırımlar, konunun özüne ineksizin **“yapılmış yapılmıştır”** anlayışıyla, uzaktan değerlendirilerek, ulaştırmada gelişmeden söz edilebilmektedir.

- Ulaştırmamızda kazalara yönelik olarak çevre ve gürültü kirliliği gibi, dışsal etkilerinin ortadan kaldırılması veya azaltılabilmesi için gerekli önlemlerin alınması sarsaklanamayacak bir görevdir. Ama bu çabaların yanında, daha önemli olarak, karayolu taşımacılığı egemenliğini pekiştirecek uygulamalardan kaçınılarak, demiryolu ve denizyolu ulaştırmasını sağlıklı denge konumuna getirecek toplu taşımaya dayalı bir sistem oluşumuna yönelik önlemler zorunlu olmaktadır.
- Böyle bir gelişme, ulaştırma sistemini siyasal iktidarın içtenlikle desteklediği, toplumun katılımıyla, saydam bir süreçte iyi hazırlanmış planlarla gerçekleştirilebilir. Bu amaçla ciddi bir planlama anlayışının benimsenmesine ve uygulamasına geçilmesi zorunlu bulunmaktadır.
- Sürdürülebilir ulaştırma bağlamında, uluslararası proje ve uygulamalarda etkileyici örnekleri görülen yayalık ve bisiklet kullanımında, ülkemizde başlayan küçük çapta ve gecikmiş de olsa ulusal uygulamaların, planlara ve etütlere dayalı olarak yaygınlaştırılması önemle ele alınmalıdır.
- Motorlu taşıtlardan arındırılmış, yayalara özgü kentsel alanların oluşturulması şeklindeki başarılı uygulamaların, yaygınlaştırılmasına çalışılmalıdır.
- Çözümü zor ulaştırma sorunlarının ortaya çıkmaması için, arazi kullanım kararları ve planları ile ulaştırma kararları ve planlarının eş zamanlı olarak gerçekleştirilmesi gerekmektedir.
- Sürdürülebilir ulaştırma için planlamadan fizibilite etütlerine, tasarımlara, finansmana, işletmeye ve yönetim örgütlenmesine değin, tüm konularda yeni yaklaşımların ve buna göre yeni yöntemlerin geliştirilmesi gerekmektedir.
- Ulaştırma projelerinin fizibilite etütlerinde, zaman kazanımı yanında; **doğaya, çevreye, topluma, ulaştırma olanaklarının hakça dağılımına, kent gelişimine doğa ve tarihi değerlerin geleceğe aktarılmasına** etkilerini dikkate alabilecek yöntemlerin geliştirilmesi zorunludur.
- Köklü ve gerçek çözümler, sürdürülebilirlik anlayışını özümsemiş, temelden anlayış değişikliğinin gereğine inanmış, bilinçli toplumsal destekle sağlanabilecektir. Bu bağlamda, gerçek sivil toplum örgütlerine ve üniversitelere önemli görevler düşmektedir.
- İnşaat Mühendisleri Odası bu anlayış doğrultusunda, diğer odalar ve sivil toplum örgütleriyle işbirliği ve dayanışma içinde, toplumu aydınlatmaya yönelik çabalarını yoğunlaştırarak sürdürme kararındadır.

7. ULUSAL DEPREM MÜHENDİSLİĞİ KONFERANSI

30 Mayıs - 3 Haziran 2011

Odamız adına Şubemiz ve Türkiye Deprem Vakfı Deprem Mühendisliği Komitesi'nin birlikte düzenlediği 7. Ulusal Deprem Mühendisliği Konferansı 30 Mayıs -3 Haziran 2011 tarihlerinde İTÜ Süleyman Demirel Kültür Merkezi'nde gerçekleşti.

Konferansın açılış konuşmaları bölümünde, Şube Başkanımız **Cemal GÖKÇE**, Türkiye Deprem Vakfı Başkanı **Hasan BODUROĞLU**, Küçükçekmece Belediye Başkanı **Aziz YENİAY**, Sarıyer Belediye Başkanı **Şükrü GENÇ** ve İMO Yönetim Kurulu Başkanı **H. Serdar HARP** yer aldı.

Şube Başkanımız **Cemal GÖKÇE** konuşmasında şunları söyledi: “Ülkemiz, özellikle 1950 sonrası dönemde; göçe dayalı, sağlıksız ve her türlü afete açık bir şekilde, plansız ve denetimsiz olarak yapılaşmıştır. Topraklarımızın neredeyse tamamına yakını deprem tehlikesi altında bulunmakta,

nüfusumuzun %95'ten fazlasıda, deprem tehlikesi olan yerlerde yaşamaktadır. Ne yazık ki, 1999 yılının 17 Ağustos'unda yaşamış olduğumuz Gölcük merkezli depremden, güvenli bir yapılaşma için şu ana kadar, kalıcı bir çözüm getirilmemiştir. Başta İstanbul olmak üzere deprem, heyelan, hortum, kuraklık, kar, yağmur ve su taşkınları gibi büyük ölçekli doğa olayları da afet olarak karşımıza çıkmaktadır. Geride bıraktığımız bu ve benzeri olaylardan önemli ölçüde ders almak gerekirken, planlı bir kentleşmeye dayalı bir yapılaşmanın önü açılması gerekirken, planlama anlayışından uzaklaşılarak, proje ölçeğinde depremde bir argüman olarak kullanılarak dere yatakları, kıyı ve dolgu alanları yapılaşmaya açılmıştır. Sadece İstanbul'da iki yıl içerisinde 4800 imar değişikliği yapılmıştır. Yakın bir gelecekte beklenen Marmara depremi, 17 Ağustos 1999 tarihinden bu yana 12 yıl geçmesine rağmen, kısa

sürelili ve acil olan bazı önlemlerin bile alınamadığı, varolan risklere yeni risklerin eklendiği koşullarla, karşı karşıyayız. 1999 afetinden sonra, kentimizin yaklaşık 480 yerinde kurulacak çadır alanlarının önemlice bir kısmı yapılaşmaya açılmıştır. 19 Mayıs 2011 tarihinde Kütahya'nın Simav ilçesinde meydana gelen 5,9 büyüklüğündeki depremde, 3 kişi yaşamını kaybetmiş, çok sayıda yapı ise önemli ölçüde hasar görmüştür. Özellikle, İstanbul Deprem Master Planı (2003), Deprem şurası rapor ve kararları (2004), Kentleşme şurası rapor ve kararları (2010) önemli belgelerdir. Buna karşın, bugüne kadar genel olarak afetlere, özel olarak da deprem zararlarının azaltılmasına ilişkin olarak “Stratejik Bir Plan” ortaya konamamıştır. Geleneksel bir anlayışın devamı olan “Yara Sarma” yaklaşımının yerine, afet yaşanmadan önce “Risklerin Azaltılmasına” yönelik “Stratejik Bir Plan”ın ortaya konması





kaçınılmaz öncelikler arasındadır. Afetlere ve depreme karşı “Toplumsal Seferberlik” ilan etmek, bu kapsamda etkili ve stratejik bir plan oluşturmak, ülkemizin önünde duran en temel, en güncel, en kaçınılmaz bir konudur. 17 Ağustos 1999 depreminden sonra ilgililerle yapmış olduğumuz görüşmelerde; İstanbul’un %70’i kaçak ve mühendislik hizmeti almadan yapılaşmıştır. İstanbul’da bulunan 1,3-1,4 milyon binanın, 3,5 milyon dairenin bulunduğu İstanbul’da öncelikli alanlar belirlenmeli, Bütünlüklü bir plan yapılmalı, yılda 1 milyar dolar kaynak ayrılarak, İstanbul 20 yıl, 25 yıl içerisinde yenilenerek, yaşanabilir, deprem güvenliği olan bir kente dönüştürülebilir dedik. Aradan 12 yıl geçti. Bugün bile; planlama, denetleme ve uygulama olarak bütünsel bir bakışa ve plana sahip değiliz. 1999 depremlerinden sonra getirilen deprem vergileriyle toplanan 30 milyardan fazla paranın nerelere harcandığına ilişkin bir açıklama bile yok. Ne yazık ki; ülkemizde bugüne kadar biriktirdiğimiz “çağdaşlık olgusu”, iktidar kavgasında harcanmakta, kentsel mekanlarda bu gücün kullanılmasında bir araç olarak karşımıza çıkmaktadır. Çağdaşlık yolunda iyi bir bilimsel eğitime ihtiyaç vardır. Üst düzeyde bir teknolojiye sahip olmak vardır.

Oysa ülkemizdeki politika, irrasyonel ve çağdaş olmayan bir güç kavgasına dönüşmüştür. Ülkemizi dünyada ikinci sınıf bir ülke haline getiren politik zemin, politikaların anlaşılmasında ve saklanması üzerine kurulmaktadır. Bir şeyin saklanması, yalan söylemek kadar önemlidir. Bize sunulan bu yemekleri, sunanlara hoş görünmek için “iyidir” demek de, neredeyse okumuşlarımıza da, kendilerine bilim insanıym diyen bazı “danışmalara” da hakim olmuştur. Sayın Doğan KUBAN hocamız diyor ki; “Türkiye’de politika, güzel ambalajlanmış fakat içi nitelsiz market paketlerine benziyor.

Bugün mevcut yönetimlerle işbirliği yapan yerli ve yabancı gayrimenkul sektörü, depremi de kullanarak yeni bir yağma düzeninin araçlarını oluşturuyorlar. Sahip oldukları ekonomik gücü ve iletişim kanallarını gününbirlik çıkarlar üzerine kuruyorlar. Bu ideolojik bombardıman, çağdaşlığı aynı zamanda zenginlik olarak sunmaktadır. Oysa, bir bilim insanı ile, bir düşünür ile karaborsa zenginini aynı kefeye koymak, her şeyin alınır ve satılır olduğuna toplumu ikna etmekle eşdeğerdir.

Bugün ülkemizde inşaat mühendisliği diploması veren program sayısı 75 oldu. Bu mühendislik eğitimi, teknisyenlik seviyesinde bile değil, ayrıca teknoloji fakülteleri olarak bilinen ve farklı nitelikte öğretim yapılmasını sağlayan ve aynı yetkilere sahip olan mühendis unvanlı öğrenciler yetiştirilecek olması, aynı üniversitenin iki ayrı fakültesinde iki ayrı puan türü uygulanması, eşitlik ilkesine aykırılıktan iptal edilmiştir.

Bugün başta İstanbul, İzmir ve Ankara olmak üzere büyük

kentlerde kentsel alanın yaklaşık yarısı, sağlıklı, güvenli ve nitelsiz yapılardan oluşmaktadır. Hiçbir mühendislik hizmeti almadan yapılaşmış bu alanlar, her türlü teknik ve sosyal donatı elemanlarından yoksun oldukları gibi, depreme karşı da büyük bir risk taşımaktadır. Bu bağlamda kentlerimizin öncelikli sorunu, kentlerimizin nereye nasıl büyüyeceği sorunu değildir. Yapı stokumuzun ve kentsel mekanların nasıl daha güvenli ve sağlıklı hale getirilmesi ile birlikte, daha nitelikli bir yaşam ortamının sağlanması konusudur. Yapılı çevrelerin sağlıklılaştırılması, güvenli bir hale getirilmesi, teknik ve sosyal donatı eksikliklerinin tamamlanarak kentte yaşayanları daha mutlu kılacak yeni yaşam çevrelerinin oluşturulması önceliklerimiz arasında olmalıdır.

“Kentsel Dönüşüm” uygulamalarının sosyal, ekonomik ve mekansal iyileştirme amacı taşımaması, yalnızca yapı bloklarının üretilmesi, yaşayanları yerlerinden edecek uygulamaların var olması son derece sakıncalıdır. Uygulamaları sadece mülkiyet esasına dayanan bir anlayış yerine, bütün analizlerin bir kentsel tasarım noktasında ele alınarak, mekan güvenliği ve kalitesi bağlamında olmalı, tek düze bir “blok” anlayışından vazgeçilmelidir. Bu noktada söylenmesi gereken şudur. Mevcut “TOKİ” anlayışı yeni bir kültür yaratmış, kentsel mekanları “Blok”lardan ibaret gören olumsuz bir kent kültürünün oluşmasına katkı sağlamış, tüm kentsel arazileri alınır, satılır ve apartman yapılır anlayışı ile eşdeğerli kılmıştır. Bu kapsamda yaşanabilir bir çevre anlayışı yerini; doğal değerlerimizi ve kültürel varlıklarımızı değersizleştiren bir yapsatçı anlayışını hakim kılarak, projeci bir yaklaşımı, planlamacı bir yaklaşımın önüne geçirmiştir. Oysa, gelişmiş

toplumlarda kentsel sorunlar; yalnızca müteahhitlerin, kent rantından özel olarak pay almak isteyenlerin ve yönetimlerin çözmesi gereken sorunlar değildir. Demokratik içerik ve katılımı yapılacak tartışmaların ve kararların sonucuna bağlı olarak, kent sorunları analiz edilir ve çözüme kavuşturulur.

Biliyoruz ki, eşsiz doğal güzelliklerine, tarihsel ve kültürel varlıklarına karşı İstanbul, uluslararası yaşam kalitesi sıralamasında çok gerilerde, 215 dünya kenti arasında 114.sırada yer alıyor (2009). Konutların %70'i yasadışı ve önemli bir deprem riski altındadır. Ulaştırma sistemi çökmüş durumda. İstanbul'un geleceğini kurtarmak için yaşam kalitesini artırmak gerekiyor. Mevcut hastalıklı yapının düzeltilmesi için yeni sorun alanları eklememek gerekiyor. Son zamanlarda altı sıkça çizilen projelerden vazgeçmek gerekiyor. Bu projeler İstanbul'a karşı "suç" oluşturan projeler.

İnsanlara ayrılması gereken mekanlar otomobillerden arındırılırsa, toplu taşıma sistemi çağdaş bir düzeyde hizmet üretirse, boş alanlara AVM veya başka yapılar yapılmasından vazgeçilirse, su havzaları ve orman alanlarına yeni yapılar için göz dikenlere engel olunabilirse, bu kent ve diğer kentlerimiz depreme de kolayca hazırlanabilir. Kentlerimizde ve İstanbul'da yaşayanların yaşam alanlarının yok edilmesine yönelik yeterli ve doğru bilgiye sahip olmak gerekiyor. Yerel yönetimlerin en temel görevleri halka doğru bilgi vermektir. Günlük yaşam koşulları ve geleceğe dair duyulan kaygı, kentte yaşayan fakat henüz kentlileşmemiş insanların yapılanlara yönelik olarak kısa zamanda duyarlı hale gelmesi, çok kolay değildir. Günlük yaşam içinde

boğuşarak, gününü kurtarmak isteyen örgütsüz ve eğitimsiz insanlar, bir süre sonra kent rantından pay almak için yarışan bir noktaya getirilmektedirler. Böylesi bir ortam; rant dağıtan siyasal sistem için oldukça uygun bir ortam oluşturmakta, su havzası demeden, orman alanı, eğlenme dinlenme alanı olarak bakmadan, kentin yaşam damarlarının yok edilmesini gündemin odak noktasına oturtmaktadır."

GÖKÇE, konuşmasını **Uğur ERSOY**'un "Hocam Ferguson" adlı makalesinden alıntı yaparak sonlandırdı: "Değer yargılarının büyük ölçüde erozyona uğradığı, dürüstlüğün erdem sayılmadığı, ilkelerin yerini para ve köşe dönme hırsının aldığı 1980 sonrası dönemde umarım Ferguson bana olduğu gibi gençlere de örnek olur".



Konferansın ikinci konuşmacısı Türkiye Deprem Vakfı Başkanı **Prof. Dr. Hasan BODUROĞLU** ise Türkiye Deprem Vakfı'nın yapmış olduğu çalışmalara ilişkin bilgilendirme yaptı. BODUROĞLU, Simav'da yaşanan depremle ilgili sorgulanması gereken birçok şeyin olduğunu söyledi. 1999 depreminden sonra çıkan Yapı Denetim Kanunu'nun 19 ile uygulandığını, Kütahya'nın bu illerin dışında kaldığını belirten

BODUROĞLU, "Aslında hep duyduğumuz şudur, 'Devlet yaraları saracak, yeni binalar yapacağız, kenti başka yere taşıyacağız.' Aslında bunlar çok yanlış cümleler. Bu depremin meydana getirebileceği ivme yüzde 10. Halbuki beklenen en büyük depremin ivmesi yüzde 40. Aslında şu an yapılması gereken şey devletin tüm imkanlarını seferber edip orta hasar gören binaların kaç 1999 depreminden sonra yapılmış, onu hesaplamak" diye konuştu.



Küçükçekmece Belediye Başkanı **Aziz YENİYAY** konuşmasında İstanbul genelinde yüzde 75 civarında olan kaçak yapılaşmanın Küçükçekmece'de daha fazla olduğunu söyledi. Yeniyay, depremin Türkiye'nin özellikle de İstanbul'un birinci öncelikli sorunu olmak mecburiyetinde olduğunu vurgulayarak, "Bizim şu anda paraya ihtiyacımız yok. Bizim şu anda yol haritasına ve fikre ihtiyacımız var" dedi.

Sarıyer Belediye Başkanı **Şükrü GENÇ** ise konuşmasında, depreme karşı hazırlıklı olmak ve depremden en az kayıpla çıkmak adına yapılan bilimsel çalışmaların gerçek hayatta uygulanabilirliğinin yüksek olması gerektiğini söyledi. Sarıyer'deki depremle ilgili yapılan çalışmalar ile Sarıyer ve İstanbul'un taşıdığı



riskleri özetleyerek, “Deprem Türkiye gündeminin ilk sıralarından düşmemesi gereken bir konu. Bu konuyla ilgili çok sayıda bilimsel çalışma yapılıyor ve toplantılar düzenleniyor. Ancak önemli olan bilimsel çalışmalarda ortaya çıkan öngörü ve sonuçların kentsel planlama, yapılaşma, imar planları oluşturma noktasında uygulanabilir olmasıdır” dedi.



Konuşmasında kentlerin depreme hazırlanmadığını buna karşılık kâr dürtüsüne teslim edildiğini vurgulayan Oda Başkanımız **H. Serdar HARP**, Kütahya-Simav’da meydana gelen 5.9 büyüklüğündeki depremin yıkıcı kayıplara yol açabileceğine işaret etti. HARP şöyle konuştu: “Ülkemiz dünyadaki en etkin deprem kuşaklarından biri üzerinde bulunmaktadır.

Nüfusumuzun yüzde 98’i deprem riski altında yaşamaktadır, sanayi kuruluşlarımızın yüzde 98’i, barajlarımızın yüzde 95’i deprem bölgelerinde kurulmuştur ve risk altındadır. 19 Mayıs 2011 tarihinde Simav’da meydana gelen ve batı bölgelerimizde geniş bir alanda hissedilen 5,9 büyüklüğündeki orta şiddetteki bir deprem bile 112 binanın tamamen yıkılmasına, 2437 binanın oturulamayacak düzeyde ağır hasar görmesine, 3899 binanın ise orta düzeyde hasar görmesine neden olmuştur. Bu düzeyde gerçekleşen bir depremin bu kadar tahribat yaratması siyasi erk nezdinde deprem gerçeğinin hala ciddiye alınmadığını ve vurdumduymazlığın devam ettiğini bir kez daha tescillemiştir...

İnsan hayatının, paranın ve kâr hırsının karşısında giderek ne kadar değersizleştiğine tanıklık ediyoruz. Piyasanın ve kaderin acımasızlığına terk edilen hayatın, neo-liberal politikalar ile nasıl yok edildiğini izliyoruz. Bu bağlamda Mesleğimizin, insan hayatı açısından ne kadar büyük bir önem taşıdığını ifade etmeme gerek yok. İktidar tarafından uygulanan politikaların bir sonucu olarak ortaya çıkan bu durum ayrıca mesleğimize de bir saldırı içermektedir. Bizlerin, sessiz kalması isteniyor. İnsan hayatı karşısında paraya teslim olmamız isteniyor. Mesleki onurumuz yok edilmek isteniyor. Aklın ve bilimin yolundan sapmamız isteniyor. Toplum için değil piyasa için hizmet üretmemiz isteniyor. Ve buna uygun olarak politikalar üretiliyor...

Her hükümette olduğu gibi AKP hükümeti de ülkemizin deprem tehlikesinin büyüklüğüyle orantılı politikalar ve programlar geliştirilmemiştir. Yaşanan her felaketten sonra, hiçbir sorumluluğu

yokmuş gibi büyük bir pişkinlikle yaraların sarılacağını söylemek ülkemiz iktidarlarının ayırt edici özelliğidir. Ülkemiz artık yara sarmakla sınırlı yaklaşım yerine, önleyen, zararı en aza indiren insan hayatını korumayı amaç sayan, insanın sağlıklı yaşamasını asli amaç haline getiren, odağında insan olan bir yaklaşıma ihtiyaç duymaktadır. Doğa olaylarının doğal afetlere dönüşmesi takdir-i ilahi değildir...

Ağır ve derinden gelen bir yok oluşturma unutmak. İnsan varlığına taammüden yapılmış bir cinayettir. Büyük ekonomik ve siyasi çöküntüler ile geçen yıllar içerisinde bu durum iktidar tarafından isteyecek ve bilerek beslendi. Bizleri yönetenler yıllarca toplumsal hafızamızı körelterek kendilerinden hesap sorulmasını engellediler...

Bilindiği üzere 2001 yılından bu yana 19 pilot bölgede uygulanmaya başlayan yapı denetim sistemi 1 Ocak 2011 tarihi itibarıyla tüm Türkiye’de uygulamaya konuldu. Fakat mevcut mevzuatta sorunlar varlığını korumakta ve uygulama yanlışları devam etmektedir. Bir doğa olayı olan depremin can ve mal kaybına yol açmamasını sağlamanın yolu sağlıklı bir yapı denetim sisteminden geçmektedir. Bu nedenle odamız yapı denetim sistemiyle ilgili ısrarcı olmak ve konuyu bıkıp usanmadan kamuoyu gündemine taşıma kararlıdır. Yapı denetim sisteminin eksiklikleri giderilerek işlerliğe kavuşturması yarınlara güvencesi olacaktır...

11 Mayıs 2011’de iki yeni şehir projesi adı altında iki yeni rant alanı projesini anlatan siyasi iktidar, elinde tuttuğu medya gücü ile akıl ve bilim dışı söylemler üreterek halkı kandırmaya çalışıyor. Depremden korunmak için İstanbul’un kuzey kesimlerine

yerleşmeyi tavsiye eden Başbakan, İstanbul'da depremden kaçılmayacağını anlayabilmiş değildir.

İstanbul ve ülkemizin geleceği ile ilgili konularda bilim çevrelerinin, meslek odalarının karar mekanizmalarına dahil edileceği bir sürecin işletilmesi gerektiğinin altını bir kez daha çiziyoruz. Rantçı ve piyasacı politikalarından vazgeçilmesi, geleceğimizin kâr hırsına kurban edilmemesi ve toplum yararı ilkesi temelinde çözümler üretilmesi konusunda iktidarı yeniden uyarıyoruz. Başta İstanbullular olmak üzere tüm halkımızı İstanbul'un talan edilerek ucube bir şehre dönüştürülmesine karşı sessiz kalmamaya çağırıyoruz..."



Konferansın açılış oturumu **Prof. Dr. Atila ANSAL** başkanlığında gerçekleşti. Bu oturumda **Carlos Sousa OLIVEIRA** ve "İkinci Prof. Dr. Rifat YARAR Konuşması"nda **Prof. Dr. Mustafa ERDİK**, "Deprem Riski Belirlemesi" başlıklı sunumuyla yer aldı.

1. Oturum **Prof. Dr. M. Nuray AYDINOĞLU** başkanlığında gerçekleşti. Bu oturumda **Helmut KRAWINKLER** "Yüksek Binalar İçin Yeni Deprem Tasarımı Kılavuzu ve Uygulamaları" ve **Michael**

CONSTANTINOU "Deprem Yalıtımında Son Gelişmeler ve Uygulamalar" başlığında sunumlarını gerçekleştirdiler.

2. Oturum **Prof. Dr. Hasan BODUROĞLU** ve **Prof. Zekeriya POLAT** başkanlığında gerçekleşti. Bu oturumda, **Susumu IAI** "2011 Tohoku-Pasifik Okyanusu Japonya Depreminde, Tsunami, Kabuk Deformasyonu ve Yer Hareketinin Etkileri", **Ömer AYDAN** "2011 Büyük Doğu Japonya Depremi, Tsunaminin Neden Olduğu Hasarlar ve Alınması Gereken Dersler", **Eleni SMYROU, Panagiota TASIOPOULOU, İhsan E. BAL, George GAZETAS** ve **Elizabeth VINTZILEOU** "Yapı ve Geoteknik Mühendisliği Açısından 2011 Christchurch ve 2010 Darfield Yeni Zelanda Depremler", **Ömer AYDAN** "2011 Christchurch Deprem Hasarları ve 2010 Darfield Depremi ile Karşılaştırılması" başlıklı bildirimlerini sundular.

Konferansın ikinci günü üçüncü oturumla başladı. Bu oturuma **Prof. Dr. Kutay ÖZAYDIN** ve **Yrd. Doç. Dr. Murat Serdar KIRÇIL** yöneticilik yaptı. Bu oturumda **Susumu IAI** "Liman Yapılarının Deprem Performansı: Değerlendirme ve İyileştirme" konusunda bildiri sunarken, **Matej FISCHINGER** "Betonarme Perdelerin Doğrusal Olmayan Deprem Davranışı - Eurocode'a Etkileri" başlıklı sunumunu gerçekleştirdi.

4. Oturuma **Prof. Dr. Ömer AYDAN** ve İMO Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi **Levent DARI** başkanlık yaptı. Bu oturumda **Mehmet ÇELEBİ** "Yapıların Sismik Davranışlarının İzlenmesi ve Son Gelişmeler", **Erdal ŞAFAK** "Binalardan Alınan Titreşim Kayıtlarının Analizi İçin Basit Yöntemler", **K. ŞEŞETİYAN, E. ÇAKTI, C. TÜZÜN, M. ERDİK** "Fay Yakın Sahası İçinde Uzun Periyotlu

Yer Hareketi ve İlgili Tepki Spektrum Özelliklerinin Benzeşim Yöntemi ile Belirlenmesi" başlıklı bildirimler sunuldu.

5. Oturum **Prof. Dr. Semih YÜCEMEN** ve **Doç. Dr. Ayşe EDİNÇLİLER** tarafından yönetildi. Bu oturumda, **Prof. Dr. Atila ANSAL** "İstanbul Düşey Deprem Ağları ve Zemin Davranış Analizleri", **Kemal Önder ÇETİN** "Deprem Yönetmeliklerine Kıyaslamalı Geoteknik Bakış", **M.B. DEMİRCİOĞLU, K. ŞEŞETİYAN, M. ERDİK** "Türkiye'nin Deprem Tehlikesinin Belirlenmesi", **H.B. ÖZMEN, M. İNEL, Ş.M. ŞENEL** "Mevcut Türk Betonarme Yapı Stoğu Dayanım ve Deformasyon Özellikleri" konuları yer aldı.

6. Oturuma **Prof. Dr. Zekai CELEP** ve İMO İzmir Şube Başkanı **Ayhan EMEKLİ** başkanlık yaptı. Bu oturumda, **K. ORAKÇAL, S.R. CHOWDHURY** "Eksik Bindirme Boylu Betonarme Kolon Davranışının Analitik Modellenmesi", **E. AKPINAR, Ş. ÖZDEN, M. SAATÇIOĞLU** "Betonarme Elemanlarda Ard-germeli Sargılama", **S. YILMAZ, Ö. ÇALIŞKAN, H. KAPLAN, N. KIRAÇ** "Düşük Dayanımlı Betonlarda Ankraj Kesme Kapasitesinin Hesaplanması", **E. UÇKAN** "Yüksek Yapılardaki Taş Giydirme Elemanlarının Dinamik Prototip Testleri", **U. HASGÜL, E. İRTEM** "Betonarme Binaların Çok Doğrultulu Deprem Yükleri Altındaki Doğrusal Olmayan Davranışının İncelenmesi", **A. DEMİR, E. ERCAN, B. ARISOY, A. NUHOĞLU, C. KOZANOĞLU** "Dolgu Duvar Sıvalarının Yapıların Deprem Davranışına Etkisi" konulu bildirimler sunuldu.

7. Oturum **Prof. Dr. Bilge SİYAHİ** ve **Doç. Dr. Mehmet BERİLGİN** tarafından yönetildi. Bu oturumda,

R. ULUSAY, Ö. AYDAN “2010 Darfield (Yeni Zelanda) Depreminde Zemin Sıvılaşmasının Neden Olduğu Yanal Yayılma ve Üst ve Alt Yapı Hasarları”, **H.T. BİLGE, K.Ö. ÇETİN** “Sıvılaşma Tetiklenme

Analizlerinde Düşey Efektif Gerilmenin Etkisi”, **S. SERT, A. ÖNALP** “Deprem Etkisindeki Alüvyal Zeminlerde Temel Sistemi Seçenekleri”, **A. ÖZCAK, A. ÖNALP** “Siltlerde Sıvılaşmanın İncelenmesinde Yapay ve Doğal Numune Kullanımının Etkisi”, **E. BOL, A. ÖNALP** “Adapazarı’nda Yeraltı Suyu Değişimlerinin Depremde Zemin Özelliklerine Olası Etkisi”, **E. KARAKAN, S. ALTUN** “Siltler ve Siltli Kumların Dinamik Zemin Özelliklerinin Tekrarlı Yükleme Deneyleri ile İncelenmesi” konuları üzerine bildiriler sunuldu.

Konferansın üçüncü gününün ilk oturumu (8. Oturum) **Prof. Dr. Günay ÖZMEN** ve **Doç. Dr. Kutlu DARILMAZ** tarafından yönetildi. Bu oturumda; **Alper İLKİ** “Yapısal Güçlendirmede Lifli Polimer Kompozitler”, **A. EDİNÇLİLER, E. ŞAFKAT** “KRDAE’de Gerçekleştirilen Sarsma Masası Testleri ve Endüstrinin İhtiyaçları”, **Y.M.**

FAHJAN, K. BAŞAK, J. KUBIN, M.T. TAN “Perdeli Betonarme Yapılar için Doğrusal Olmayan Analiz Metotları” konularında bildiriler sunuldu.

9. Oturumu, **Prof. Dr. Zeki HASGÜR** ve **Doç. Dr. Ercan YÜKSEL** yönetti. Bu oturumda, **Hasan BODUROĞLU** “Yapısal Olmayan Deprem Hasarları”, **Zekai CELEP** “Deprem Yönetmeliğinde Plastisite Teorisinin Uygulamaları”, **K.E. ALYAMAÇ** “Yığma Yapıların Yaklaşık Deprem Dayanımlarının Belirlenmesinde Yeni Bir Yöntem Önerisi: Trafik Lambaları Metodu (TLM)” ve **S.Ö. YAKUT** “Doğal Afet Sigortaları Kurumu” sunumlarını gerçekleştirdiler.

10. Oturum **Prof. Dr. Nahit KUMBASAR** ve **Doç. Dr. Mehmet İNEL** tarafından yönetildi. Bu oturumda; **M. Nuray AYDINOĞLU** “Deprem Etkisi Altında Yüksek Binalarda Tasarım Sorunları”, **A. KARAÇÖP, M.B. YILMAZ, Z. CELEP** “İstanbul Yüksek Binalar Deprem Yönetmeliği’nin Örnekle Karşılaştırmalı İncelenmesi”, **T. BAŞOT, B. TAŞKIN** “Betonarme Yüksek Bir Binada DBYBHY ile

İYBDY İlkelerinin Doğrusal Olmayan Dinamik Çözümü ile Karşılaştırılması”, **Y. FAHJAN, C. TÜZÜN, M.N. AYDINOĞLU**

“Burulma Düzensizliğine Sahip Binaların Deprem Davranışının Artımsal Mod Birleştirme Yöntemi ile Değerlendirilmesi”, **M. İNEL, S. ÇELİK, H.B. ÖZMEN, Ö. ÖNÜR** “İleri Yönlümlü Deprem Kayıtları Etkisindeki Mevcut Betonarme Binaların Deplasman Taleplerinin Doğrusal Elastik Olmayan Zaman Tanım Alanında Analizle Değerlendirilmesi” konularında sunumlarını gerçekleştirdiler.

11. Oturum **Prof. Dr. Erkan ÖZER** ve **Doç. Dr. Konuralp GİRĞİN** tarafından yönetildi. Bu oturumda, **M. ERİNÇER, N. APAYDIN** “İstanbul - Ankara Otoyolu (Çamlıca - Gümüşova Kesimi) Üzerindeki Viyadüklerin ve Köprülerin Depreme Karşı Güçlendirilmesi”, **M. İNEL, H.B. ÖZMEN, M.A. HIRA** “Yumuşak Kat Düzensizliğinin Betonarme Yapıların Sismik Davranışına Etkilerinin Değerlendirilmesi”, **H.B. ÖZMEN, M. İNEL, B.T. ÇAYCI** “Kapalı Çıkma Düzensizliğinin Betonarme Yapıların Sismik Davranışına Etkilerinin



Değerlendirilmesi”, **Ş.M. ŞENEL, M. PALANCI** “Yönetmelik Tabanlı Eleman Hasar Sınırlarının Değerlendirilmesi ve Mevcut Prefabrik Binaların Deprem Performanslarının Farklı Yönetmelikler Açısından Değerlendirilmesi”, **M. AYDIN, Y. FAHJAN, B. AKBAŞ** “Ortogonal Olmayan Betonarme Binaların Deprem Performanslarının Değerlendirilmesi” konularında bildiriler sunuldu.

12. Oturum **İnş. Yük. Müh. Mustafa ALTINELLER** tarafından yönetildi. Bu oturumda, **F. KURAN, Ö. AVŞAR** “2003 Bingöl ve 2009 L'Aquila Depremlerinin Karşılaştırılması”, **Ö. AYDAN, Y. OHTA** “Yanılıcı Etkiyi Eleme Yöntemi (EPS) ile Deprem ve Sonrası Yerdeğiştirmenin Tahmini ve Uygulamaları- Deprem Fayının Özelliklerini Gözönüne Alan Kuvvetli Yer Hareketleri Azalım İlişkileri İçin Yeni Bir Öneri”, **M.S. YÜCEMEN, N. YILMAZ** “Mekansal Olarak Düzleştirilmiş Sismisite Modeli ile Klasik Yöntem Sonuçlarının Karşılaştırılması”, **Y. KAMER, C. ZÜLFİKAR** “Türkiye Ulusal Kuvvetli Yer Hareketi Gözlem Ağı Verilerinin

İncelenmesi”, **E. HARMANDAR, E. ÇAKTI, M. ERDİK** “Kentsel Deprem Ağı Verilerinin Yer İvmesi Dağılım Haritalarının Hazırlanmasında Kullanılması” konularında bildiriler sunuldu.

Konferansın dördüncü günü 13. Oturum, **Prof. Dr. Gülten GÜLAY** ve **Doç. Dr. Kemal BEYEN** tarafından yönetildi. Bu oturumda, **Semih YÜCEMEN** “Olasılıksal Sismik Tehlike Analizi: Genel Bakış ve Yeni Nesil Deprem Tehlike Haritaları”, **Zeki HASGÜR** “Gerçek ve Benzeştirilmiş Yer Hareketlerinin Kullanılması ile İlgili Deprem Yönetmeliğindeki Esasların İrdelenmesi”, **F.S. MALCIOĞLU, B. TAŞKIN** “Deprem İvme Kayıtlarındaki Gürültünün Yapısal Davranışa Etkisinin İncelenmesi” **Y. KAMER, E. HARMANDAR, M. ERDİK** “Yer Hareketi Dağılımlarında Modifiye Kriging Yönteminin Farklı Parametreler için Karşılaştırılması” konularında bildiriler sunuldu.

14. Oturum **Prof. Dr. Cavidan YORGUN** ve **İnş. Müh. Niyazi PARLAR** tarafından yönetildi. Bu oturumda, **Erkan ÖZER** “Depreme Dayanıklı Çelik Bina Tasarımında

Modern Yaklaşımlar”, **İ.G. ARICI, O.C. ÇELİK** “Çelik Levha Perdeli Sistemlerin (ÇLPS) Deprem Yükleri Altında Kapasite Tasarımı İçin Bir Ardışık Yaklaşım Yöntemi”, **B. AKBAŞ, J. SHEN, O. ŞEKER, P. TORU** “Çelik Çerçevelerde Görelî Kat Ötelemelerinin Değerlendirilmesi”, **C. VATANSEVER, N. YARDIMCI** “Çerçeve - Gövde Levhası Bağlantısı Farklı İnce Çelik Levhalı Perdelerin Çevrimsel Davranışı”, **T. GÖRGÜLÜ, Y.S. TAMA, S. YILMAZ, Z. AY, H. KAPLAN** “Hasarlı Betonarme Yapıların Onarımı ve Dış Çelik Perde ile Güçlendirilmesi” konularında bildiriler sunuldu.

15. Oturum **Yrd. Doç. Dr. Beyza TAŞKIN** ve **Yrd. Doç. Dr. Gülüm TANIRCAN** tarafından yönetildi. Bu oturumda, **Bilge SİYAHİ** “Türkiye’de Deprem Mühendisliği Alanında Beklentiler ve İhtiyaçlar Doğrultusunda Sorunlara Çözüm Arayışları: 5N1K Yaklaşımı”, **G. YÜCEL, G. ARUN** “Mevcut Yerleşimlerin Depremden Etkilenebilirliğinin Belirlenmesi: Meslek Grupları Anket Çalışması”, **S. ALTIN, Ö. ANIL, Y. KOPARMAN, Ç.M. BELGİN** “Dolgu Duvarı Hasır



Çelik Donatılı Özel Sıva ile Güçlendirilmiş Betonarme Çerçevelerin Davranışı”, **S.Ş. KIRIŞ, M.H. BODUROĞLU** “Sürtünme Sönümleyicili Betonarme Sistemlerde Analiz Yöntemlerinin Değerlendirilmesi”, **C. HAYDAROĞLU, K. TAŞKIN, O.C. ÇELİK** “CFRP Elemanlarla Güçlendirilmiş Çelik Tüp Çaprazların Histeretik Davranışlarının Deneyisel İncelenmesi”, **T. SEVİL, E. CANBAY** “Dolgulu Betonarme Çerçevelerin Çelik Tel Donatı Uygulaması ile Depreme Karşı Güçlendirilmesi” konularında bildiriler sunuldu.

16. Oturum **Prof. Dr. Alper İLKİ** ve **Yrd. Doç. Dr. Kutay ORAKÇAL** tarafından yönetildi. Bu oturumda, **C. SOYDAN, M. KOCAK, H. ÖZKAYNAK, E. YÜKSEL, E. İRTEM** “Kurşun Ekstrüzyon Sönümleyicinin Bir Birleşimin Davranışına Olan Etkisi”, **A. YANIK, Ü. ALDEMİR, M. BAKİOĞLU** “Deprem Etkisi Altında Yapıların Aktif Kontrolü”, **H.K. MIYAMOTO, A.S.J. GILANI, A. WADA, Y.Z. GÜNDOĞDU** “Viskoz Dampirli Çelik Çerçeveli Yapıların Göçme Analizi”, **H.K. MIYAMOTO, A.S.J. GILANI, Y.Z. GÜNDOĞDU** “İkonik Bir Yapının

Kütle Sönümleyiciler ile Depreme Karşı Güçlendirilmesi”, **M. SÖNMEZ, E. AYDIN, T. KARABÖRK** “Yapay Arı Koloni Algoritması (ABCA) ile Düzlem Çerçeve Sistemlerde Sönümleyici Yerleşim Optimizasyonu”, **İ.E. BAL** “Lifli Polimer Uygulamalarında Kalite Kontrolü” konularında bildiriler sunuldu.

17. Oturum **Prof. Dr. Kadir GÜLER** ve **Karin ŞEŞETİYAN** tarafından yönetildi. Bu oturumda, **Y. KAYA, E. ŞAFAK** “Gerçek Zamanlı Modal Tanımlama için Yeni Program”, **S. SOYÖZ, E. TACİROĞLU, K. ORAKÇAL, H. LUŞ, E. ŞAFAK** “Depreme Karşı Güçlendirme Öncesi ve Sonrasında Bir Bina Dinamik Özelliklerinin Deneyisel Modal Analiz Yöntemiyle Belirlenmesi”, **G. TEKİN, G. BİRGÖREN TANIRCAN** “Tek Serbestlik Dereceli Yapıların Olasılığa Dayalı Deprem Tepki Analizi”, **S. SOYÖZ, M. FENG, M. SHINOZUKA** “Hasar Tespiti ve Güvenirlilik Tahmini için Deprem Davranış Kayıtlarının Kullanılması”, **Y. ARSLAN, K. GÜLER, M. G. GÜLER** “Betonarme Bir Bina Deprem Performansının Doğrusal

Elastik ve Doğrusal Elastik Olmayan Yöntemlerle Belirlenmesi”, **K. BEYEN, M. KUTANİS, İ.E. BAL** “Çevrel ve Zorlama Kuvvet Titreşimleri Altında 17 Ağustos 1999 Kocaeli Depreminde Hasar Almış Binaların Yapı Tanı Çalışmaları” konularında bildiriler sunuldu.

Konferansın son günü 18. Oturuma **Prof. Dr. Feridun ÇILI** ve **Prof. Dr. Engin ORAKDÖĞEN** tarafından yönetildi. Bu oturumda, **Mehmet BERİLGİN** “Depremde Kazık - Zemin - Yapı Etkileşimi”, **G. TUNÇ, A.R. ÖZUYGUR, M. YURTSEVER** “Türkiye Deprem Yönetmeliğine Eleştirel Bakış”, **A.H. KAYHAN** “Deprem Yönetmeliği Tasarım İvme Spektrumu ile Uyumlu İvme Kaydı Setlerinin Armoni Araştırması Tekniği İle Elde Edilmesi”, **A. KARABULUT, S. ÇAKIRTERZİ, K. GİRGİN, E. YÜKSEL** “Betonarme Taşıyıcı Sistemler İçin 2007 Deprem Yönetmeliğinde Tanımlanan Yapısal Deprem Güvenliği Değerlendirme Yöntemlerinin Karşılaştırılması”, **K. BEYEN, M. KUTANİS, İ.E. BAL** “Yeni Yönetmeliğin Sunduğu Doğrusal Elastik Olmayan Statik



Analiz Yönteminden Elde Edilen Yapı Tepkilerindeki Belirsizlikler” konularında bildiriler sunuldu.

19. Oturum **Doç. Dr. Mehmet BERİLGİN** ve **Doç. Dr. Selçuk TOPRAK** tarafından yönetildi. Bu oturumda, **Selçuk TOPRAK** “Altyapı Sistemlerinin Deprem Güvenliği, Geoteknik Sorunlar ve Yönetmelikler”, **A.S. KESTEL, M.S. YÜCEMEN** “Ağ Şebekelerinin Sismik Güvenliğinin Tahmini”, **B. TAŞKIN, Ü.M. TUĞSAL** “8 Mart 2010 Elazığ - Kovancılar Depreminde Orta Hasar Görmüş Betonarme Bir Yapının İrdelenmesi”, **M.T. YILMAZ, M. KUTANİS, K. BEYEN** “Performansa Dayalı Yöntemlerin Yerel Zemin Koşulları ile Birlikte Değerlendirilmesi: Adapazarı Vakaları ile Bir Çalışma” konularında bildiriler sunuldu.

20. Oturum **Prof. Dr. Eser ÇAKTI** ve **Doç. Dr. Bülent AKBAŞ** tarafından yönetildi. Bu oturumda, **H.K. MIYAMOTO, A.S.J. GILANI, K. WONG, Y.Z. GÜNDOĞDU** “Global Hasar Değerlendirme Programı ve Haiti’deki Yeniden Yapılandırma Stratejisi”, **U. HANCILAR, E. ÇAKTI** “Kuvvetli

Yer Hareketi Şiddet Ölçütleri ve Yapısal Davranış Parametreleri Arasındaki Korelasyonlar”, **İ.E. BAL, H. CROWLEY, R. PINHO** “Deplasman Tabanlı Yapısal Bir Şiddet Ölçeğinin Önerilmesi”, **M.E. SELÇUK, M. BERİLGİN, K. ÖZAYDIN** “Kum Zemin Üzerine İnşa Edilen Taş Dolgu Dalgakıranların Dinamik Davranışının Model Deneyleri ile İncelenmesi” konularında bildiriler sunuldu.

21. Oturum **Prof. Dr. Erdal İRTEM** tarafından yönetildi. Bu oturumda, **M. VATAN, G. ARUN** “Anıtsal Yığma Binaların Risk Düzeyi Tespitinde Öndeğerlendirme Ölçütleri”, **C. KOLYVAS, M. KARANTZIKIS** “Reinforced Mortar Systems for Heritage Structures Strengthening”, **E. SAYIN, Y. CALAYIR, M. KARATON** “Tarihi Uzunok Köprüsünün Lineer Olmayan Sismik Analizi”, **Z. ÖZDEMİR, Y. FAHJAN, M. SOULI** “Sıvı İhtiva Eden Ankrajlı ve Ankrajsız Çelik Tankların Deprem Davranışlarının Nümerik Değerlendirmesi”, **K. BEYEN, M. KUTANİS, H.Ö. TANÖZ, D. BAŞKAN** “Yapı Sağlığı İzleme ve Yapı Tanı Çalışmaları İçin Akıllı Aktarma Protokollü Kablosuz Sensör Ağı” konularında bildiriler sunuldu.

Konferansın son oturumu **Prof. Dr. Ayfer ERKEN** ve **Doç. Dr. Yasin FAHJAN** tarafından yönetildi. Bu oturumda, **S. TOPRAK, E. NACAROĞLU, A.C. KOÇ** “Boru Hasarlarının Değerlendirilmesinde Kümeleme Tekniklerinin Kullanımı”, **S. TOPRAK, A.C. KOÇ, M. GÜNGÖR, M. KAYA, A. STATHAKI, D. SOFOTASIOS, G. TSAKIRIS, H. VANGELIS, E.D. ANGELIS, G. IACOVOU, B. CHARALAMBOUS** “Su Dağıtım Borularının Doğal Afetlere Karşı Korumucu Bakımı: PM4WAT Projesi Uygulaması” **S. TÜRKMEN, K. ÖZAYDIN, M. BERİLGİN, H. KILIÇ** “Ön Yüzü Beton Kaplı Kaya Dolgu Bir Barajın Dinamik Davranışının İncelenmesi”, **Ç. ÖZÇELİK, H. KILIÇ** “Kaya Dolgu Bir Barajda Yatay Yerdeğiştirmelerin Belirlenmesi”, **B. SİYAHİ, Y. FAHJAN, B. DORAN, B. AKBAŞ, T. ÖZKAN** “Kazıklı İskelelerin Deprem Performanslarının Değerlendirilmesi” konularında bildiriler sunuldu.

Konferans Şube Başkanımız **Cemal GÖKÇE**, IMO Yönetim Kurulu Başkanı **Serdar HARP** ve Konferans Düzenleme Kurulu Başkanı **Prof. Dr. Atıla ANSAL**’ın teşekkür konuşmalarıyla son buldu.



Şubemizden

haber ve duyurular

Prefabrike Yapılar ve Deprem

3 Mayıs 2011 Bakırköy / 4 Mayıs 2011 Kadıköy /
5 Mayıs 2011 Harbiye

Şubemiz, Kadıköy ve Bakırköy temsilciliklerimizde gerçekleşen seminere konuşmacı olarak **Yük. Müh. Hakan ATAÖY** katıldı. Seminerde; taşıyıcı sistem hasarları, kolonlardaki rijitlik problemleri, mafsallı bağlantılarda oluşan hasarlar, çatı kirişlerinin yanal stabilite sorunları, duvar panellerinin bağlantıları konularına yer verilirken; donatılardaki sorunlar prefabrike betonarme yapı üretimine ilişkin yasal çerçeve, prefabrike taşıyıcı sistem birleşim teknikleri, mafsallı (moment aktarmayan) bağlantılar, duvar



panelleri bağlantıları hesap esasları ve çerçeve sistemlerde kirişlerin yanal stabilitesi konusunda bilgiler aktarıldı ve sayısal örnekleme yapıldı.

Betonda Kalite Güvence Sistemi ve Yeni Yapı Malzemeleri Mevzuatı

10 Mayıs 2011 Bakırköy / 11 Mayıs 2011 Kadıköy / 12 Mayıs 2011 Harbiye

Şubemiz, Kadıköy ve Bakırköy temsilciliklerimizde gerçekleşen seminere konuşmacı olarak **İnş. Yük. Müh. Selçuk UÇAR** katıldı. Seminerde yeni yapı malzemeleri mevzuatı, yapı malzemeleri yönetmeliği, G işareti yönetmeliği piyasa denetimi, betonda kalite güvence sistemi, hazır beton sektör verileri, üretim yerinde betonda kalite denetimi ve KGS belgelendirmesi, betonun uygunluk değerlendirmesi konularına yer verildi. Beton kalitesinin artırılması için betonun üretim yerinde doğru denetiminin sağlanması gerektiği, gönüllü bir belge olan KGS belgesine sahip betonun kullanılması tercih ve teşvik edilmesi gerektiği vurgulandı.



Betonarmenin Doğrusal Olmayan Davranışının Tasarıma Yansıması

24 Mayıs 2011 Bakırköy / 25 Mayıs 2011 Kadıköy / 26 Mayıs 2011 Harbiye

Şubemiz, Kadıköy ve Bakırköy temsilciliklerimizde gerçekleşen seminere konuşmacı olarak **Prof. Dr. Zekai CELEP** katıldı. Seminerde betonarmenin doğrusal olmayan davranışının tasarıma yansımasına ilişkin; elastik ve plastik davranış, betonarmede doğrusal olmayan davranış ve şekil değiştirme, plastik mafsallı kabulü, statik itme analizi, deprem yükü azaltma katsayısı, betonarme yapılarda tasarım ve değerlendirme, tasarım ve değerlendirmede sınırlar konularında bilgilere yer verildi. Konuya yönelik örneklerle de yer verilen seminerde, doğrusal olmayan hesabın günümüzde ancak belirli yazılımlarla yapılabildiği, bunların daha çok düzenli yapılar için daha anlamlı sonuçlar verdiğinden, uygulayıcıların bu

hesap yöntemlerine ait ayrıntılı kabullerden çok ana kabullerin bilinmesinin önemli olduğu vurgulandı.



Altı Katlı Tarihi Eser Yığma Bir Binanın Güçlendirilmesine Ait Yapısal Tasarımı

7 Haziran 2011 Bakırköy / 8 Haziran 2011 Kadıköy / 9 Haziran 2011 Harbiye

Şubemiz, Kadıköy ve Bakırköy temsilciliklerimizde gerçekleşen seminere konuşmacı olarak **İnş. Yük.**



Müh. Varol KARAYEL katıldı. Altı Katlı Tarihi Eser Yığma Bir Binanın Güçlendirilmesine Ait Yapısal Tasarımına yönelik yapılan seminerde, tadilat ve güçlendirme esaslarına ilişkin; tadilat kapsamında kalkacak yığma duvarların bazıları aynı zamanda volta döşeme kirişlerinin mesneti olduğundan, bu bölgelerde yeni yığma duvar takviyeleri ile de entegre edilecek biçimde ve istenilen mimari tavan yüksekliklerini de sağlayacak şekilde yeni betonarme kirişler teşkil edildiği; depreme karşı güçlendirme sistemi olarak, binanın esas taşıyıcı karakteri olan yığma tipi davranışına uygun biçimde ve mevcut yığma duvarlar ile sağlıklı entegrasyonu sağlanacak bir takviye yöntemine gidildiği anlatıldı.

Betonarme Betonunda Boşluklar ve Çeper Etkisi

14 Haziran 2011 / Bakırköy / 15 Haziran Kadıköy / 16 Haziran Harbiye

Şubemiz, Kadıköy ve Bakırköy temsilciliklerimizde gerçekleşen seminere konuşmacı olarak **Prof. Dr. Abdurrahman GÜNER** katıldı. Betonarmede boşluk ve boşluk türleri, betonun donatı ve kalıp ile etkileşimi, çeper etkisi konuları üzerine bilgiler aktarıldı. Betonarme yapının yapım sırasında ve yapım yönteminden gelecek çeşitli etkilerin titizlikle incelenmesi, değişiklik önerilerinin geçerliliklerinin irdelenmesi anlatıldı. Yapımda nitelik güvencesi için, şantiyede, işe uygun ölçekli, proje yönetimi örgütü, proje yönetimi ile bütünleşmiş bir nitelik yönetim sistemi ve bütünsel nitelik yönetim örgütü kurulması gerektiği belirtildi.



Sarsma Masası Testleri ve Endüstrinin İhtiyaçları

21 Haziran 2011 Bakırköy / 22 Haziran 2011 Kadıköy / 23 Mayıs 2011 Harbiye

Şubemiz, Kadıköy ve Bakırköy temsilciliklerimizde gerçekleşen seminere konuşmacı olarak **Doç. Dr.**



Ayşe EDİNÇLİLER katıldı. Seminerde, Kandilli Rasathanesi'nde gerçekleştirilen sarsma masası testleri konusunda genel bilgi verilirken konu üzerine yapılan deneysel modeller konusunda bilgiler aktarıldı. Sarsma masası testlerinin, yapıların yapı bileşenlerinin ve ekipmanların sismik performansını belirleyen en önemli araçlardan biri olduğu belirtildi. Endüstrinin sarsma masası testi ihtiyacı konusunda; petrokimya tesisleri, nükleer santral, sıvılaştırılmış doğalgaz depolama tesisleri gibi endüstriyel tesislerin deprem anında çalışabilmesi ve emniyetli bir şekilde durdurulabilmesi için gerekli donanımın dinamik itici deneyleri ile sarsma masası üzerinde test edilmesinin önemli olduğu belirtildi.

Betonarme Binaların Tasarımında Zaman Tanım Alanında İnceleme

28 Haziran 2011 Bakırköy / 29 Haziran 2011 Kadıköy / 30 Mayıs 2011 Harbiye



Şubemiz, Kadıköy ve Bakırköy temsilciliklerimizde gerçekleşen seminere konuşmacı olarak **Prof. Dr. Kadir GÜLER** katıldı. Seminerde, tasarım için çalışma grupları oluşturulması, yüksek binalar için taşıyıcı sistemler, yeni nesil yüksek binalar, tasarım kriterleri, deprem etkisi, yönetmeliklerde zaman tanım alanında hesap, bir yüksek bina için sayısal çözümleme konularına yer verildi. Yüksek binaların tasarımında performansa dayalı deprem mühendisliğinin öne çıkması nedeniyle; performans amaçlarının tanımı, deprem yer hareketlerinin uygun şekilde ölçeklenmesinin önemli olduğu vurgulandı.

ŞANTİYE MÜHENDİSLERİNE YÖNELİK MESLEKİ EĞİTİM SEMİNERLERİ

ŞANTİYELERDE İŞ GÜVENLİĞİ UYGULAMALARI VE SORUMLULUKLAR 2 Mayıs 2011

Seminere konuşmacı olarak **Doç. Dr. Emre GÜRCANLI** katıldı. Seminerde iş kazalarının sayısal boyutu, iş kazasının hukuk sistemimizdeki tanımı, işverenlerin iş kazalarıyla ilgili sorumlulukları, idari sorumluluklar, hukuki ve cezai sorumluluklar, yaptırımlar konularına yer verildi ve inşaat iş kazalarından örneklerle yer verildi. Seminerde inşaat işverenlerinin, inşaat uygulamalarında sorumluluk üstlenen teknik elemanların öncelikle dikkat etmeleri gereken hususun iş kazalarının insancıl yönü olduğu ve bu konudaki



çabaların her şeyden önce yaşamını sürdürmek mücadelesi veren çalışanın güvenliğini sağlama amacına yönelik olması gerektiği vurgulandı.

BİNALARDA SU VE ISI YALITIMI UYGULAMALARI / 23 Mayıs 2011

Seminere konuşmacı olarak **İnş. Müh. Güneş YÜZÜGÜR** katıldı. Çağdaş yapı konsepti ve yalıtım, malzeme ve detay seçimi ile ilgili temel bilgiler, ısı yalıtım malzemeleri, uygulama detayları ve yürürlükteki mevzuatlar konularında bilgilere yer verilen seminerde; çatılarda ve duvarlarda yapılan ısı yalıtım ve zemine oturan döşemelerin ısı yalıtımı konuları anlatıldı. Yalıtım uygulaması ile derece gün başına ısınma amaçlı yakıt tüketiminin 27m²'den 10 m²'e düştüğü ve sağlanan enerji tasarrufunun % 63 olduğu anlatıldı.



TAŞIYICI SİSTEM PROJESİNİN DEĞERLENDİRİLMESİ VE UYGULANMASI / 9 Mayıs 2011

Seminere konuşmacı olarak **İnş. Yük. Müh. Mustafa ALTINELLER** katıldı. Seminerde, yapı üretiminin proje ile başladığı, güvenli bir yapı için gerekli ön koşul olduğu ve doğru bir proje olmadan doğru ve güvenli bir yapı inşa etmenin olanaklı olmadığı belirtildi. Mühendisin yapıyı tasarlarırken, hem yapı taşıyıcı sisteminin davranışını kestirebilmesi hem de malzemeyi

çok iyi tanınması gerektiği vurgulanan seminerde; mühendisliğin bilim olmakla birlikte, deneyimin önemli olduğu, projelerin tasarımcının yapı ile ilgili öngördüğü her türlü bilgiyi, sahanın, uygulamayı yapacak olan teknik elemanların, yoruma gerek kalmaksızın anlayabileceği şekilde düzenlenmesi gerektiği anlatıldı ve uygulamalara yönelik örnekler verildi.

KONSER ETKİNLİĞİ / 7 Mayıs 2011

Köy Enstitülerinin 71. Kuruluş Yılı Etkinlikleri çerçevesinde Şubemiz Sosyal Kültürel Etkinlikler Kurulu tarafından düzenlenen Erkan Oğur & İsmail Hakkı Demircioğlu konseri, 7 Mayıs 2011 tarihinde Kadıköy Halk Eğitim Merkezi'nde gerçekleşti. Konser organizasyonuna üye ve öğrenci üyelerimiz katıldı.

KÖY ENSTİTÜLERİ 7 Mayıs 2011

Köy Enstitülerinin 71. Kuruluş Yılı Etkinlikleri çerçevesinde Şubemiz Sosyal Kültürel Etkinlikler Kurulu tarafından gerçekleştirilen Cumartesi Söyleşileri kapsamında düzenlenen Söyleşiye Köy Enstitülerini Araştırma ve Eğitimi Geliştirme Derneği (KAVEG) Yönetim Kurulu Üyesi **Gülşah ESER** katıldı. Söyleşide köy enstitülerinin tarihçesi üzerine bir sunuş yapıldı.



SOSYAL KÜLTÜREL ETKİNLİKLER KURULU TOPLANTISI / 14 Mayıs 2011

Şubemiz Sosyal Kültürel Etkinlikler Kurulu'nun 14 Mayıs 2011 tarihinde yapmış olduğu toplantıda geziler ve tiyatro etkinlikleri üzerine görüşler aktarıldı ve sonbahar programında yapılacak çalışmalar görüşüldü. İnşaat Mühendisliği Haftası kapsamında yapılacak olan etkinlikler üzerine bir planlama yapılmasının uygun olduğu görüşüldü. Toplantıya **Mete AKALIN, Faruk BULUBAY, Muhsin SELİMOĞLU, Arzu SERTER** ve **Funda KILINÇ SUVAKÇI** katıldı.



FOTOĞRAFÇILIK GRUBU TOPLANTISI / 21 Haziran 2011



Şubemizin Fotoğrafçılık Grubu, ilk toplantısını 21 Haziran 2011 tarihinde Şubemizde gerçekleştirdi. Toplantıda Şubemizin sonbahar döneminde yapacağı fotoğraf konulu etkinlikler üzerine görüşler aktarıldı. Fotoğrafçılıkla uğraşan üye ve öğrenci üyelerimizin çekmiş oldukları fotoğraflardan web sayfamızda ve dergimizde bir köşe oluşturulmasına ve kent ve insan konulu proje atölyesinin sergisine yönelik değerlendirmelerin yapıldığı toplantıya **Abdullah PEKİNCE, Ahmet ÖZİŞİK, Tuncay GÜN, Funda ARSLAN, Muhsin SELİMOĞLU** ve **Funda KILINÇ SUVAKÇI** katıldı.

MESLEKİ DENETİM KURULU TOPLANTISI 4 Mayıs 2011

Şubemiz Mesleki Denetim Kurulu 4 Mayıs 2011 tarihinde yapmış olduğu toplantısında Şube Yönetim Kurulu başkanlığımıza gelen teknik konulardaki sorunlara yönelik çözümler üzerine değerlendirmede bulundular. Toplantıya **Hasan SULA, Gülsun PARLAR, Necip GÜVEN, Şirin HARP** ve Şube Yönetim Kurulumuz adına Sayman Üyemiz **Nusret SUNA** katılmıştır.



MESLEKİÇİ EĞİTİM KURULU TOPLANTISI / 12 Mayıs 2011

Şubemizin Meslekiçi Eğitim Kurulu 12 Mayıs 2011 tarihinde bir toplantı gerçekleştirdi. Toplantıda Şubemiz tarafından geoteknik uzmanlık alanına ilişkin planlanan meslekiçi eğitim programı görüşüldü. Eğitim programının sonbahar-kış döneminde başlatılması ile ilgili çalışmalara başlanmasına karar verildi. Toplantıya **Prof. Dr. Zekai CELEP, Mustafa ALTINELLER, Nusret SUNA, Yrd. Doç. Dr. Murat S. KIRÇIL, Muzaffer BÖREKÇİ, Rezan BULUT**, ayrıca Zemin Mekaniği ve Temel Mühendisliği Türk Milli Komitesi Başkanı **Prof.**



Dr. Feyza ÇİNİCİOĞLU, Komite üyeleri **Prof. Dr. Kutay ÖZAYDIN** ve **Prof. Dr. Gökhan BAYKAL** da katılmıştır.

ŞANTİYE MÜHENDİSLERİ ÇALIŞMA GRUBU TOPLANTISI 26 Mayıs / 23 Haziran 2011



Şubemiz Şantiye Mühendisleri Çalışma Grubu 26 Mayıs ve 23 Haziran 2011 tarihlerinde iki ayrı toplantı gerçekleştirdi. Bu toplantılarda, 'şantiye ve eğitim' konusu üzerine gelen yazılı görüşlerin yanı sıra 'şantiye ve iş güvenliği' konusu üzerine değerlendirmeler yapıldı. Toplantılara **İsmail UZUNOĞLU, Sadık DUMAN, Bekir YAZICIOĞLU, Adil YILDIRIM, M. Faruk TÜRÜDÜ, Habip CANBİLEN, Nejdet GİRİFTİNOĞLU, M. Kati SACİHAN, Mustafa SÖZER** ve **Hasan ÜNAL** katılmıştır.

ÇELİK YAPILAR ÇALIŞMA GRUBU TOPLANTISI / 21 Haziran 2011

Şubemiz Çelik Yapılar Çalışma Grubu'nun 21 Haziran 2011 tarihinde yapmış olduğu toplantıda Eurocodeların ulusal eklerinin hazırlanması için oluşturulacak çalışma grubu ve çalışma takvimi konuları görüşüldü. Çelik yapılar eğitimleri konusunun da görüşüldüğü toplantıya **Prof. Dr. Erdoğan UZGİDER, Doç. Dr. Filiz PİROĞLU, Yrd. Doç. Dr. B. Özden ÇAĞLAYAN, Nusret SUNA, Ali Taner DİNÇ, Sezai GÜVENSOY, Niyazi PARLAR** ve **Hasan ÜNAL** katıldı.



İŞÇİ SAĞLIĞI VE GÜVENLİĞİ KURULU TOPLANTISI / 30 Haziran 2011

Şubemiz İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Kurulu'nun 30 Haziran 2011 tarihinde yapmış olduğu toplantıda Oda Meslekiçi Eğitim Kurulu tarafından uygulanmak üzere Şubemize gönderilen eğitime yönelik program taslağı hazırlanması ve eğitim tarihlerine yönelik bir ön çalışma yapılması konuları değerlendirildi. Toplantıya **Müfit BEŞER, Ergün KORKMAZ, Beste ARDIÇ, Eşref AKBAL** katıldılar.



8. ULUSAL BETON KONGRESİ BİLİM VE DÜZENLEME KURULU ORTAK TOPLANTISI / 17 Haziran 2011

Odamız adına İstanbul ve İzmir Şubeleri olarak 5-7 Ekim 2011 tarihinde İzmir'de Prof. Dr. Ferruh KOCATAŞKIN Anısına düzenlenecek olan 8. Ulusal Beton Kongresi'nin bilim ve düzenleme kurulu ortak toplantısı 17 Haziran 2011 tarihinde Şubemizde yapıldı. Toplantıda, kongreye gelen ve bilim kurulu tarafından incelenen tam bildiri metinlerinin bildiri yazarlarına gönderilme ve düzeltilmiş metinlerinin kongre sekreteryasına ulaşma süreci görüşüldü. Toplantıya **Mehmet Ali TAŞDEMİR, Ayhan EMEKLİ, Canan TAŞDEMİR, Ali Fuat GÜNAK, Süheyl AKMAN, Fahriye KILINÇKALE, Asım YEĞİNOBALI, Şakir ERDOĞDU, Eylem ULUTAŞ, Fikret TÜRKER, Hulusi ÖZKUL, Bülent BARADAN, Turan ÖZTURAN, M. Erkan KARAGÜLER, Nusret SUNA, Nabi YÜZER,**



Özgür YAMAN, Sinan ERDOĞAN, Yılmaz AKKAYA, Abdurrahman GÜNER, Erbil ÖZTEKİN, Mustafa TOKYAY, Kambiz RAMYAR, Halit YAZICI, Selçuk TÜRKEL, Rezan BULUT katılmıştır.

2. YAPI DENETİMİ SEMPOZYUMU ÖN HAZIRLIK TOPLANTISI / 10 Haziran 2011

Odamız adına Şubemiz tarafından 17-18 Kasım 2011 tarihinde İstanbul'da yapılacak olan 2. Yapı Denetim Sempozyumu hazırlık toplantılarının ikincisi 10 Haziran 2011 tarihinde Şubemizde yapıldı. Toplantıda; yapı denetiminin on yıllık süreci ve bu sürecin değerlendirilmesi, dünyadaki ve Türkiye'deki yapı denetim yaklaşımı, kamu denetimi ve kamusal denetimin ne olduğu, denetleyebilir mühendis, sertifikalı mühendis, yetkin denetim mühendisi konuları/mühendislik alanının düzenlenmesi, sigorta şirketlerinin durumu, mühendis istihdamı konusu, iş güvenliği ile ilgili şantiyelerde kaza konuları, mühendislik ve etik, yetkinlik ve çıkarsamalar, denetim felsefesi ve denetim imar konusu, yapı denetiminde çalışanların sorunları, belediye, bayındırlık, yerel yönetimler ve yapı denetim gözüyle yapı denetim konusu, vatandaş mağduriyetleri, yasal mevzuat, uygulamalar ve



değerlendirilmesi gibi konuların Sempozyumda ele alınmasının önemi üzerine görüşler aktarıldı. Toplantıya **Cemal GÖKÇE, Nusret SUNA, Serdar KUBİLAY, Zeki KARADENİZ, Murat GÖKDEMİR, Rezan BULUT ve Funda KILINÇ SUVAKÇI** katıldı.

42. DÖNEM 3. DANIŞMA KURULU TOPLANTISI / 25 Haziran 2011

İMO 42. Dönem 3. Danışma Kurulu Toplantısı 25 Haziran 2011 tarihinde İMO Teoman Öztürk Salonu'nda yapıldı. Toplantı, İMO Yönetim Kurulu Başkanı **H. Serdar HARP**'in açılış konuşmasıyla başladı. Toplantıda İMO Öğrenci Yönetmeliği, İMO Genel Sekreterlik Yönetmeliği, İMO Personel Yönetmeliği, İMO Danışma Kurulu Yönetmeliği ve yapılacak değişiklikler üzerine görüşler aktarıldı. Toplantıda Çevre, Orman ve Şehircilik Bakanlığının Teşkilat ve Görevleri Hakkında Kanun Hükmünde Kararname konusu da değerlendirildi. Toplantıya Şubemizden Şube Başkanımız **Cemal**



GÖKÇE, Sayman Üyemiz Nusret SUNA, Sekreter Üyemiz Temel PİRLİ, Murat GÖKDEMİR, H. Ülkü ÖZER, Zafer AKYÜZ ve Murat ÖZENİR katılmışlardır.

BASINIMIZA ÖNEMLE DUYURULUR / 12 Mayıs 2011

İstanbul'un iki yakasını yeni yapılaşmalara açmak; orman alanlarını, su havzalarını yok eder.

İstanbul'u yeni bir göç baskısı altına alır.

İstanbul'un nüfusunu 25 milyona, Trakya'nın nüfusunu 45 milyona çıkarır, İstanbul'un depreme hazırlanmasına da bir katkısı olmaz.

İstanbul bilinen 8500 yıllık tarihi ile dünyanın en önemli kentlerinden biridir. Tarihsel öneme sahip bu kentin özelliklerini ve güzelliklerini açığa çıkarmak da, İstanbul'u ve ülkemizi yönetenlerin en temel görevleri arasında gelmektedir.

İstanbul, yeraltı ve yerüstü güzellikleriyle bir bütündür. Bu bütünlüğü korumak için de çok akıllı olmaya da gerek yoktur. İstanbul'da var olanları korumak İstanbul'u dünyaya açmanın tek yoludur.

Oysa, İstanbul sürekli olarak ifade ettiğimiz gibi uzun süredir İstanbul'dan yönetilmiyor. İstanbul Ankara'dan yönetiliyor, İstanbul dünya finans çevreleri ve gayrimenkul sektörünün sömürücüleri tarafından yönetiliyor.

İstanbul, gözü paradan başka hiçbir şey görmeyenlerin sömürsüne ve yok edilmesine bir kez daha açılıyor. Bunun adına da çılgın projeler deniyor.

İstanbul bir bütündür. Yoluyla, suyuyla, ormanlarıyla, yeraltında ve yerüstünde bulunan eski eserleriyle bir bütündür.

İstanbul iki yeni kent olacak demek; Anadolu yakasında Ömerli ormanları, Beykoz ormanları, Şile ormanları, Avrupa yakasında Belgrat ormanları, Kemerburgaz ormanları, Çatalca ormanları ranta teslim edilecek demektir.

Bu bölgelerin yapılaşmaya açılması İstanbul'un 25 milyon aşkın bir nüfusa sahip olması demektir.

Çanakkale Boğazı'na köprü yapılacağını söylemek, ülkemizin en verimli havzası ve su deposu olan Trakya'yı yok etmek demektir.

Karayolu tüp geçişin yapılması demek; İstanbul'un iki yakasında ulaşımı ve trafiği kilitlemek demektir.

3. Köprü'nün yapılması demek; tüm orman alanlarının ve su havzalarının, İstanbul'un oksijeninin ve gezinti alanlarının yok edilmesi demektir.

Tüm bu projeler İstanbul'un ulaştırmasını içinden çıkılmaz hale getirecek, İstanbul'da hayat duracaktır.

Başbakan ve Ulaştırma Bakanı tarafından 3. Köprü'nün yapılmasına gerekçe olarak; "Tırların ve ağır vasıtaların birinci ve ikinci köprü'nün dışına çıkarılacağı" açıklaması yapılmıştır. Biz de **tırların ve ağır vasıtaların iki köprü trafiğindeki oranının %3 olduğunu**, bu gerekçe ile 3. Köprü'nün

yapılamayacağını, bunun arkasından başka gerekçelerin olduğunu ifade etmiştik. Hayat kısa zamanda bizi doğruladı.

3. Köprü ve 3. Köprü güzergahı; yapılaşmaya açılacak yeni yerlerle birlikte, İstanbul'un ve bölgenin yok oluşuna altlık oluşturacak "bir ön halka projesi" olarak gündeme getirildiği, kısa zamanda anlaşıldı.

İstanbul'u depreme hazırlamak için; varolan yapıları deprem güvenli hale getirmek gerekiyor. Bu yapılarda oturanları başka yere göndermek yeni ve onarılmaz sorunlar yaratır. Asıl olan insanları var olan komşuluk ve çevre ilişkileri içinde tutmaktır. Bugüne kadar yapılan çalışmalar göstermiştir ki; insanlar doğup büyüdüğü, dostluklar edindikleri, okudukları ve çalıştıkları yerlerden başka yerlere gitmek istemiyorlar. Bugün İstanbul'da boş olarak bekleyen binlerce konut var. Deprem güvenliği olmayan konutlarda oturanları belli bir süre bu konutlara yerleştirmek, hatta onların kiralarnı ödemek İstanbul'un ve bölgenin geleceği açısından çok daha doğrudur ve kolaydır.

"Biz deprem güvenliği olmayan konutlarda oturanlar için iki ayrı kent oluşturacağız" demek, İstanbul'u yeni bir göç baskısına sokar. İstanbul'u ve bölgeyi yaşanmaz hale getirir. İstanbul'un nüfusunu 25 milyona, Trakya'nın nüfusunu da 45 milyona çıkarır.

Açıkçası deprem tehlikesini ve zararlarına işaret edilerek İstanbul'un can damarlarını, yani **su havzalarını, ormanlarını, ekolojisini, canlı yaşamını yok etmek** İstanbul'a ve bölgeye verilebilecek en büyük zarardır.

Bu proje İstanbul'un yeni bir çekim merkezi olmasını sağlar. Kent bilimine rasyonel bir akla dayanmayan, günübirlik çıkara, İstanbul'un pazarlanmasına ve satışına yönelik bu projeler yerli ve yabancı sömürücülere hoş gelebilir onların ilgisini çekebilir ama, İstanbul'u daha da yaşanmaz bir hale getirir. İstanbul, İstanbul'dan yönetilmelidir. Yerli ve onların ortağı yabancı sömürücüler İstanbul'dan ellerini çekmelidir. İstanbul yerli ve yabancı gayrimenkul sektörüne ve paradan başka hiçbir şeyi görmeyen çevrelere teslim edilemez. Torunlarımızdan ödünç aldığımız İstanbul rahat bırakılmalıdır, para uğruna torunlarımızın geleceği karartılmamalıdır. Tarihimize ve kültürümüze bıçak gibi saplanacak Başbakan'ın **"iki yeni kent projesine"** insanımı diyen, torunlarını ve gelecek kuşakları seviyorum diyen herkesin karşı çıkması gerekir.

İstanbul 12 Haziran'da yapılacak olan seçimlere teslim edilemeyecek kadar önemli bir kenttir. Bu bilinçte olan herkesi duyarlı olmaya çağırıyorum. Saygılarımla.

Cemal GÖKÇE

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanı

HUKUKA ve BİLİME AYKIRI AVRASYA TÜNELİ PROJESİ'NİN İŞLENDİĞİ PLANLAR MESLEK ODALARIMIZCA YARGIYA TAŞINDI / 3 Haziran 2011

Geçtiğimiz Şubat ayında temeli atılan Avrasya Tüneli Projesi'nin işlendiği Nazım ve Uygulama İmar Planları, Meslek Odalarımız tarafından açılan ortak dava ile yargıya taşınmıştır. İmar Kanunu'nun 9. maddesine dayanarak Bayındırlık ve İskan Bakanlığı tarafından hazırlatılan bu planlardan 1/5000 ölçekli Nazım İmar Planı İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nde, 1/1000 ölçekli Uygulama İmar Planları ise ilgili ilçe belediyelerinde (Fatih, Zeytinburnu, Üsküdar ve Kadıköy) askıya çıkarılmıştır.

İptal istemiyle dava açılan bu planlarda **“İstanbul Boğazı Karayolu Tüp Geçiş Projesi”** olarak anılan **Avrasya Tüneli Projesi**, Tarihi Yarımada'yı denizin altından tünel ile geçecek bir otoyolu ile Anadolu Yakası'na bağlayacak olan bir karayolu boğaz geçiştir.

İstanbul'un bütüncül ulaşım ve planlama geleceği bakımından geri dönüşü mümkün olmayacak etkileri olan, Boğaz geçişi için kalıcı çözüm sağlamayan Avrasya Tüneli Projesi, İstanbul'un üst ölçekli planlarında ve Tarihi Yarımada özelindeki planlama çalışmalarında öngörülmemiş; yaratacağı etkiler

nedeniyle de ulaşım uzmanları, ilgili meslek odaları, STK'lar, tarih ve arkeoloji çevreleri ile UNESCO çatısı altında endişeyle izlenmiş ve eleştirilere konu olmuştur.

Mesleki bilgi birikimimiz ve İstanbul'un geçmiş deneyimleri dikkate alındığında Avrasya Tüneli Projesini ve benzer başka projeleri övmek; kentimiz ve tarihi mirasımız açısından kabul edilebilir değildir. 2023 vizyonlu politik programlara **planlardan ve bilimsel öngörülerden bağımsız** projelerle varılmaya çalışılan bu günlerde, İstanbul'un kent içi ve Boğaz trafiğinde insan odaklı ve sürdürülebilir çözümlerin varlığını tıpkı 3. Köprü Projesi'nde olduğu gibi Avrasya Tüneli Projesi'nde de kamuoyu ile her fırsatta paylaşmak ve bu projelere karşı kamu ve toplum yararı mücadelemizi sürdürmek Meslek Odaları olarak görevimizdir. Kamuoyunun bilgisine saygılarımızla sunarız.

TMMOB Çevre Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi
TMMOB Mimarlar Odası İstanbul Büyükkent Şubesi
TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şubesi

1 MAYIS'TA TAKSİM'DEYDİK

İstanbul'da DİSK, KESK, TMMOB, TTB, MEMUR-SEN, TÜRK-İŞ, HAK-İŞ ve TEB'in ortak çağrısıyla düzenlenen miting için emek-meslek örgütleri, siyasi partiler, demokratik kitle örgütleri, sivil toplum kuruluşları sabah saatlerinde Şişli, Dolmabahçe, İnönü Stadi ve Şişhane'de toplanarak 4 koldan yürüyüşle Taksim Meydanı'na yürüdüler. 1 Mayıs Birlik, Mücadele, Dayanışma Gününde İMO olarak, Şişli'den Taksim'e yapılan yürüyüşte Oda ve Şube Yönetim kurulumuz, üyelerimiz ve öğrenci üyelerimizle katılım sağlandı. 1 Mayıs ortak (TÜRK-İŞ, HAK-İŞ, DİSK, MEMUR-SEN, KESK, TMMOB, TTB, TEB) basın metninde; “Bizler bu



ülkenin işçileri, kamu emekçileri, meslek sahipleri, emeklileri, işsizleri, yoksulları, kadınları, gençleri olarak, tüm dünya emekçileriyle birlikte 1 Mayıs alanlarında, emeğin bayramındayız. Barış için, özgürlük için, demokrasi için, saygın bir iş için, savaşırsız bir dünyada sömürsüz, baskısız, insan onuruna yaraşır bir yaşam için birlikteyiz. Sosyal adalet, eşitlik, bağımsızlık ve sendikal haklarımız için 1 Mayıs 2011'de, başta Taksim olmak üzere tüm alanlarda, omuz omuzayız. Biz, özgürlükçü, eşitlikçi sivil demokratik bir anayasa ve yasalar için; inanç ve düşünce özgürlüğü için sesimizi yükseltiyor, özgürlükten, demokrasiden ve sosyal devletten vazgeçmeyeceğimizi bildiriyoruz.” dendi.

15 MAYIS'TA ANKARA'DA TMMOB MİTİNGİNDEYDİK

TMMOB tarafından “**Haklarımız, Geleceğimiz, Halkımız, Ülkemiz**” konulu 15 Mayıs 2011 tarihinde Ankara’da düzenlenen mitinge Şube üyelerimiz, öğrenci üyelerimiz ve yakınları ile birlikte kitlesel bir katılım sağlandı. İnşaat Mühendisleri Odası yaklaşık 5000 üyesiyle mitingün en renkli ve coşkulu kortejlerinden birini oluşturdu. Mitingte, hükümetin çalışma yaşamı, TOKİ, HES, deprem ve yapı denetim sistemiyle ilgili politikalara karşı vurgu yapıldı. Sıhhiye Meydanı’nda yapılan mitinge TMMOB’a bağlı tüm odalardan ve mitinge destek veren diğer meslek örgütleri, sendikalar



ve sivil toplum kuruluşlarından da yoğun bir katılım oldu. TMMOB Yönetim Kurulu Başkanı **Mehmet SOĞANCI**, Nazım Hikmet’in şiiriyle başladığı konuşmasında; “Bugün burada yeni bir yaşamın çağrısını yapıyoruz. Bu karanlık, kahpe düzene baş kaldıranlar, teslim olmayanlar, gelecek bizim değiştireceğiz diyenler gökyüzünün altındaki güzelliğimizdir. Sokakların, meydanların burjuva siyasetinin kirli oyunları ile çirkinleştirildiği bir yerde bize düşen de elbette sokakları gerçek sahiplerinin sesiyle güzelleştirmektir.” dedi.

ENERJİNİN ETKİN KULLANIMI İLE %100 YENİLENEBİLİR ENERJİ (IRENEC 2011) BASIN TOPLANTISI / 29 Haziran 2011

Şubemiz tarafından da desteklenen EUROSOLAR (Avrupa Yenilenebilir Enerji Birliği) Türkiye tarafından 6-8 Ekim 2011 tarihlerinde İstanbul Maltepe’de Türkan Saylan Kültür Merkezi’nde düzenlenecek Uluslararası %100 Yenilenebilir Enerji Konferansı ve Sergisi (IRENEC 2011) hakkında bilgilendirme ve değerlendirme amaçlı basın toplantısı yapıldı. Konferans Başkanı **Prof. Dr. Tanay Sıtkı UYAR** tarafından yapılan bilgilendirmede; “Dünyamız dikkat çekici bir dönüşüm geçiriyor. Geçen yüzyılda izlenen ve gezegenimizi iklim değişikliğinin öngörülemeyen etkileri ve doğal afetlerle, fosil yakıtlara bağımlılığın ekonomik ve siyasi riskleri ve çevre sorunlarıyla karşı karşıya bırakan yol değişiyor. Yeni yol, enerjinin etkin kullanımı ve yenilenebilir enerji kaynaklarının kullanımının ve dolayısıyla yöresel ve bölgesel enerji bağımsızlığının yükseldiği, ekonomik, ekolojik ve sosyal sürdürülebilirlik yoludur.” denildi.



Toplantıya Şube Sekreter Yardımcımız **Funda KILINÇ SUVAKÇI** katıldı. Ayrıntılı bilgi için: www.ire nec2011.com

BİLGİ GÜNCELLEME FORMU: Şubemiz etkinliklerinden, çalışmalarından haberdar olmak ve sürekliliğini sağlamak için, iletişim bilgilerinizin güncellenmesi yararlı olacaktır. Konuyla ilgili Şubemiz www.imoistanbul.org.tr adresindeki “Bilgi Güncelleme Formu”nu doldurarak, imo@imoistanbul.org.tr veya 0212 232 09 12 numaralı faksa iletmenizi rica ederiz.

TMMOB DEMOKRASİ YEREL KURULTAYI 14 Mayıs 2011

İstanbul Demokrasi Yerel Kurultayı, Yıldız Teknik Üniversitesi Oditoryumu'nda 14 Mayıs 2011 tarihinde yapıldı. "Demokrasi, İnsan Hakları, Demokrasinin Ekonomisi, Doğal Varlıklar ve Kürt Sorunu" başlıklarında sunumlar yer aldı. Divana sunulan öneriler arasında 1998 Kurultayı kararlarını temel alarak Kürt sorunu, TMMOB yönetiminin kapsayıcılığı, yönetimlerin kastlaşmaması konuları yer aldı. Yapılan tartışmalar ve oylamalar sonucunda yerel kurultayın ikincisinin yapılması, tüm karar önergelerinin Kurultay Düzenleme



Kurulu'na iletilmesi, isteyen tüm TMMOB üyelerinin merkezi Demokrasi Kurultayı'na katılabilmesi yönünde kararlar alındı.

TMMOB ÜCRETLİ MÜHENDİS MİMAR ŞEHİR PLANCILARI VE İŞSİZLİK YEREL KURULTAYI / 22 Mayıs 2011

Ücretli Mühendis Mimar Şehir Plancıları ve İşsizlik Yerel Kurultayı 22 Mayıs 2011 tarihinde Yıldız Teknik Üniversitesi Oditoryumu'nda yapıldı. TMMOB İstanbul İKK Sekreteri **Tores DİNÇÖZ**'ün açılış konuşmasından sonra Divan belirlendi. Divana **Tores DİNÇÖZ, Erhan KARAÇAY** ve **Remzi AKSOY** seçildi. Saygı duruşundan sonra **Erhan KARAÇAY**; çalışma yaşamı ve ilgili yasalar, özlük hakları, ekonomik kriz, ücret, örgütlenme, güvensizlik/özelleştirme ve işçi sağlığı ve iş güvenliği



konularını içeren sunum yaptı. Önergeler üzerinde görüşmeler yapıldı. Yerel Kurultaya 200 TMMOB üyesi katıldı.

TMMOB KADIN YEREL KURULTAYI 29 Mayıs 2011

TMMOB Kadın Yerel Kurultayı, 29 Mayıs 2011 tarihinde İSMMM binasında yapıldı. Divana, Divan Başkanı **Behice ÇAĞLAR** (Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi), Divan Başkan Yrd. **Nur GÜLEÇ** (Elektrik Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi), Yazman Dilek Ülger (Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi), Yazman **Başak YETİŞTİ** (Metalurji Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi) seçildi. Komisyonların oluşturulması ve çalışma gruplarının sunumlarının ardından Toplumsal Cinsiyet Roller, Kadına Yönelik Şiddet, Kapitalizm ve



Kadınlar, Kadın Emeği, TMMOB'de Kadın Örgütlenmesi başlıkları ile ilgili olarak önergeler alındı.

İNŞAAT MÜHENDİSLİĞİ KURULTAYI SAMSUN HAZIRLIK ÇALIŞTAYI/7-8 Mayıs 2011

İnşaat Mühendisliği Kurultayı Öncesi hazırlık çalıştayları kapsamında, Samsun ve Trabzon Şubesi'nin birlikte hazırladığı, İMO Samsun Çalıştayı, İMO Samsun Şubesi Toplantı Salonu'nda gerçekleştirildi. Çalıştaya katılan İMO Başkanı **H. Serdar HARP**, "Çalıştaylar odalarımızın tüm üyelerinin katılımını sağlayan serbest kürsülerdir. O yüzden çalıştayları çok önemsiyoruz" dedi. Çalıştaya Şube Başkanımız **Cemal GÖKÇE** ve Sayman Üyemiz **Nusret SUNA** katıldı.



Tarih : 08.07.2011

Sayı : 34. 8935

Şubemizde İşyeri Tescil Belgesi olan İTB'lerin Dikkatine!**Sayın Firma Yetkilisi,**

Odamız Serbest İnşaat Mühendisliği Hizmetleri Uygulama, Tescil, Denetim ve Belgelendirme Yönetmeliği kapsamında İşyeri Tescil Belgesi alarak, bu belgenizi Şubemizde tescil ettirmiş bulunmaktasınız.

Bilindiği üzere yine aynı yönetmeliğimizin 15.maddesi gereğince firmalar İşyeri Tescil Belgesini her yıl onaylatırken istenen evraklar arasında **lisanslı bilgisayar programı** da talep edilmiştir. Ayrıca firmaların Şubemiz tarafından işyeri denetimleri sırasında, lisanslı bilgisayar programına ilişkin belgeler, ziyarete gelen Şubemiz yetkilileri tarafından bilgilendirme yapılarak talep edilmiş idi.

Oda başkanlığımızın 24 Haziran 2011 tarihli 18 No'lu toplantısında alınan kararlar çerçevesinde, **İşyeri Tescil Belgesi** alan işyerlerinin bugüne kadar lisanslı program edinmiş olması gerektiğinden bahisle, İşyeri Tescil Belgesine sahip işyerlerinin Şubemiz ve temsilciliklerimize **mesleki denetim yaptırmak veya sicil durum belgesi almak** için başvuruları halinde uzmanlık alanlarının gerektirdiği en az bir lisanslı programı ibraz etmeleri zorunluluğu getirilmiştir.

Oda yönetim kurulumuzun kararı doğrultusunda, 1.09.2011 tarihine kadar uzmanlık alanlarının gerektirdiği en az bir lisanslı programı ibraz edemeyen mevcut işyerlerinin İşyeri Tescil Belgeleri (İTB) pasif hale getirilecektir.

Dolayısıyla yukarıda belirtilen Oda yönetim kurulumuzun kararı doğrultusunda, firmanıza ait **lisanslı bilgisayar programı belge/veya belgelerinin Şubemize iletilmesi** hususunda gereğini bilgilerinize önemle bildiririz. Saygılarımızla.

Rezan BULUT

Şube Sekreteri

ÇEŞİTLİ ETKİNLİKLER**• “5. Ulusal Su Mühendisliği Sempozyumu”**

12-16 Eylül 2011, Orhantepe/İstanbul

Bilgi: http://www.dsi.gov.tr/sempozyum_kitap/5_usms/index.html**• “II. Su Sempozyumu”** 16-18 Eylül 2011, Diyarbakır

İnşaat Mühendisleri Odası Diyarbakır Şubesi

Bilgi: www.imodiyarbakir.org.tr**• “İnşaat Mühendisliği Eğitimi 2.Sempozyumu”**

23-24 Eylül 2011, İnşaat Mühendisleri Odası

Muğla Şubesi - Bilgi: <http://www.imo.org.tr/imes>**• “2. Köprüler ve Viyadükler Sempozyumu”**

28-30 Eylül 2011,

İnşaat Mühendisleri Odası Eskişehir Şubesi

Bilgi: <http://www.imoeskisehir.org.tr>**• “İrenec 2011 Uluslararası % Yüz Yenilenebilir****Enerji Konferansı ve Sergisi”** 6-8 Ekim 2011,

Grand Cevahir Hotel ve Kongre Merkezi, İstanbul

Bilgi: www.irenec2011.com**• “6. Kentsel Altyapı Sempozyumu”**

14-15 Ekim 2011, Antalya İnşaat Mühendisleri Odası

Antalya Şubesi - Bilgi: <http://imoantalya.org.tr>**• “Beton 2011”** 20-22 Ekim 2011,

İstanbul Hazır Beton Kongresi & Beton, Agreg, İnşaat Teknolojileri ve Ekipmanları

Bilgi: <http://www.beton2011.org>**• “3. İşçi Sağlığı ve İş Güvenliği Sempozyumu”**

21-23 Ekim 2011, İnşaat Mühendisleri Odası

Çanakkale Şubesi - Bilgi: www.imocanakkale.org.trwww.sempozyum2011.com**• “WCCE - ECCE - İMO 2. ORTAK KONFERANSI - Kültürel Mirasın Depremden Korunması”**

31 Ekim - 1 Kasım 2011, Antalya

Bilgi: <http://www.imo.org.tr/spch>**• “6. İnşaat Yönetimi Kongresi”**

25-26-27 Kasım 2011, İnşaat Mühendisleri Odası

Bursa Şubesi - Bilgi: www.imobursa.org.tr

YAPI DENETİM ÇALIŞTAYI - İZMİR 19-20 Mayıs 2011

İMO İzmir Şubesi tarafından düzenlenen Yapı Denetim Çalıştayı 19-20 Mayıs 2011 tarihinde İzmir Şubesi'nde yapıldı. Çalıştayda, yapı denetim bilinci, yapı denetim kanunu kazanımları ve sistemdeki hatalar, etik, yaşanan sorunlar, özlük hakları, yapı denetim sürecinde inşaat ruhsatı ile ilgili genelgeler konularında sunumlar yapıldı. Çalıştaya Şubemizden Şube Başkanımız **Cemal GÖKÇE** ve Sayman Üyemiz **Nusret SUNA** katılmıştır.



TÜRKİYE DEPREM VAKFI MÜTEVELLİ HEYETİ OLAĞAN TOPLANTISI / 16 Haziran 2011

Odamızın müteveli heyet üyesi olduğu Türkiye Deprem Vakfı'nın müteveli heyeti olağan toplantısı 16 Haziran 2011 tarihinde İTÜ Maçka Sosyal Tesisleri'nde yapıldı. Toplantı gündemi gereği Vakıf Başkanı **Prof. Dr. Hasan BODUROĞLU** tarafından açılış konuşması ile başladı. Daha sonra başkanlık divanı seçiminden sonra yönetim kurulunun 2010 yılı faaliyet raporu sunuldu. Vakfın

bilanço ve gelir-gider durumunun müteveli heyet üyelerine sunulmasını takiben 2011 yılı bütçesi ve çalışma programına geçildi. Gündemin son maddesi gereği Türkiye Deprem Vakfı'na 2010 yılında bağış ve katkıda bulunan kuruluş ve kişilere ödülleri takdim edildi. Müteveli heyet toplantısına Şube Sekreterimiz **Rezan BULUT** katıldı.

İSTANBUL'UN YENİ PROJELERİ VE DEPREM 23 Mayıs 2011

TMMOB Ziraat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından 23 Mayıs 2011 tarihinde düzenlenen "İstanbul'un Yeni Projeleri ve Deprem" konulu panel Kadıköy Belediyesi Brifing Salonu'nda gerçekleşti. Panelde, AKP hükümetinin son zamanlarda İstanbul ile ilgili olarak önerdiği projeler kapsamında 3. köprü ve kanal projelerinin yanında kentiçi ulaşım ve deprem konuları da değerlendirildi. Panelde İstanbul Üniversitesi Öğretim Üyesi - TMMOB Jeofizik Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanı **Yrd. Doç. Dr. Oğuz GÜNDOĞDU**, TMMOB Şehir Plancıları Odası İstanbul Şube Başkanı



Tayfun KAHRAMAN ve Şube Başkanımız **Cemal GÖKÇE** konuşmacı olarak katıldı.

BİNALARIN YANGINDAN KORUNMASI YÖNETMELİĞİ EĞİTİMİ / 23 Haziran 2011

Bayındırlık ve İskan Müdürlüğü tarafından "Binaların Yangından Korunması Yönetmeliği" çerçevesinde İstanbul ili için 23 Haziran 2011 tarihinde bir eğitim programı gerçekleştirildi. Eğitim programına Şubemizden **Şirin HARP** ve **Ebru SIR** katıldı.

8. ULUSAL BETON KONGRESİ / 5-7 Ekim 2011: Odamız adına İzmir ve İstanbul Şubeleri olarak, 24.12.2008 tarihinde kaybettiğimiz değerli bilim insanı İTÜ İnşaat Fakültesi Yapı Malzemesi Anabilim Dalı Öğretim Üyesi Prof. Dr. Ferruh KOCATAŞKIN Anısına düzenleyeceğimiz 8. Ulusal Beton Kongresi 5-7 Ekim 2011 tarihinde İzmir'de gerçekleşecektir. *Ayrıntılı Bilgi: www.imoistanbul.org.tr*

4. ULUSAL ÇELİK YAPILAR SEMPOZYUMU / 24-26 Ekim 2011: Odamız adına Şubemiz tarafından düzenlenecek olan 4. Ulusal Çelik Yapılar Sempozyumu 24-26 Ekim 2011 tarihleri arasında İTÜ Süleyman Demirel Kültür Merkezi gerçekleşecektir. *Ayrıntılı Bilgi: www.imoistanbul.org.tr*

2. YAPI DENETİMİ SEMPOZYUMU / 17-18 Kasım 2011: Odamız adına Şubemiz tarafından düzenlenecek olan 2. Yapı Denetimi Sempozyumu, 17-18 Kasım 2011 tarihlerinde İTÜ Süleyman Demirel Kültür Merkezi'nde gerçekleşecektir. *Ayrıntılı Bilgi: www.imoistanbul.org.tr*

ULUSLARARASI KIBRIS ÜNİVERSİTESİ İNŞAAT MÜHENDİSLİĞİ BÖLÜMÜ/KULÜBÜ 3. İNŞAAT HAFTASI / 9-13 Mayıs 2011

Uluslararası Kıbrıs Üniversitesi (UKÜ), İnşaat Mühendisliği Bölümü ile İnşaat Mühendisliği Kulübü'nün bu yıl üçüncüsünü ortaklaşa düzenlediği etkinlik haftası 9-13 Mayıs 2011 tarihleri arasında yapıldı. Etkinlik çerçevesinde geleceğin inşaat mühendisleri ile söyleşi amacı taşıyan bir oturumda Şube Başkanımız **Cemal GÖKÇE**, UKÜ İnşaat Mühendisliği Bölümü öğrencilerine yönelik; "Türkiye'de İnşaat Mühendisliği ve Uygulamaları" başlıklı bir sunum yaparken, **Erhan KARAESMEN** de "İnşaat Mühendisliği ve Deprem" konulu bir sunum gerçekleştirdi. UKÜ İnşaat Mühendisliği Bölüm Başkan Yardımcısı **Yrd. Doç. Dr. Ertuğ AYDIN** ve Kulüp Danışmanı **Yrd. Doç. Dr. İbrahim BAY**'ın da katıldığı etkinlikte GÖKÇE, öğrenimin sürdürülebilirliğine vurgu yaparak, iyi bir mühendisin bilgi dağarcığını sürekli yenilemesi gerektiğini ve mühendisin kaliteyi yakalayabilmesi için iyi bir mesleki donanım ve etik anlayışa sahip olması gerektiğine işaret etti. Türkiye'deki inşaat



mühendislerinin yasal sorumluluklarını da değerlendiren GÖKÇE, özellikle 3458, 4708 ve 6235 sayılı yasalarla belirlenmiş proje tasarımı, üretimi ve denetimi ile ilgili kanunlara da değinerek geleceğin mühendislerine mezuniyetten sonraki uygulama sahasındaki sorumluluklarına yönelik bilgiler aktardı.

YTÜ İNŞAAT FAKÜLTESİ MEZUNİYET TÖRENİ / 17 Haziran 2011

YTÜ İnşaat Fakültesi'nin 17 Haziran 2011 tarihinde Davutpaşa Kampusü'nde yapılan mezuniyet törenine Şube Yönetim Kurulu Sekreter Üyemiz **Temel PİRLİ** katıldı. PİRLİ konuşmasında, genç mezunlara inşaat mühendisliği mesleğinin öneminden bahsederek, meslek odalarına üye olmalarının gerekliliğine vurgu yaptı. Tören sırasında Şubemiz Genç-İMO öğrencileri tarafından açılan standta, Şube ajandamız, İMO rozetimiz yeni mezun meslektaşlarımıza hediye olarak takdim edildi.



İTÜ İNŞAAT FAKÜLTESİ MEZUNİYET TÖRENİ / 29 Haziran 2011

İTÜ İnşaat Mühendisliği Bölümü'nün 29 Haziran 2011 tarihinde İTÜ İnşaat Fakültesi'nde yapılan mezuniyet törenine Şube Yönetim Kurulu Üyemiz **Özkan ŞENGÜL** katıldı. Törende İnşaat Mühendisliği Bölümünden derece ile mezun olan bölüm birincisi, ikincisi ve üçüncüsüne ödülleri takdim edildi.

ÜYELERİMİZİN ŞUBEMİZLE VE TÜM KURUMLARLA YAPACAKLARI HER TÜRLÜ YAZIŞMALARDA; Oda Sicil Numaralarını kullanmaları gerekmektedir. Şube yönetim kurulu başkanlığımıza yapılacak olan yazışmalarda, Oda Sicil Numarası belirtilmediği durumda Şubemiz tarafından değerlendirmeye alınmayacağı hususunda gereğini bilgilerinize önemle rica ederiz. Saygılarımızla.

ENERJİ KİMLİK BELGESİ (EKB): 5 Aralık 2008 tarih ve 27075 Sayılı Resmi Gazete'de yayımlanan Binalarda Enerji Performansı Yönetmeliği, mevcut ve yeni yapılacak binalara "**Enerji Kimlik Belgesi (EKB)**" alınmasını zorunlu kılmaktadır. Yönetmelik kapsamında, enerji kimlik belgesi düzenleyebilmek için EKB uzmanı yetiştirme eğitimlerine katılmak, sınavlarda başarılı olmak ve yetki belgesi almak gerekmektedir. Binalarda Enerji Verimliliği Performansı Yönetmeliği kapsamında, Odamız, Makina ve Elektrik Mühendisleri Odaları tarafından açılacak Enerji Kimlik Belgesi (EKB) uzmanı yetiştirme eğitimlerine SİM ve İTB Belgesi olan üyelerimiz katılabileceklerdir.

ENERJİ KİMLİK BELGESİ UZMANLIK EĞİTİMİ

28-30 Haziran 2011

Bayındırlık ve İskan Bakanlığı Enerji Kimlik Belgesi Uzmanlarına ve Eğitici Kuruluşlara verilecek Eğitimlere Dair Tebliği çerçevesinde yetkilendirilen kuruluşlar arasında Odamız da yer almaktadır. Bu kapsamda Enerji Kimlik Belgesi Uzmanı Eğitici olarak Bayındırlık İskan Bakanlığı Yapı İleri Genel Müdürlüğü tarafından düzenlenen eğitim programı Alba Hotel/Ankara'da 28-30 Haziran 2011 tarihinde gerçekleştirildi. Eğitim programına Şubemizden **Hasan ÜNAL**, **Şirin HARP**, **Ebru SIR** ve **Mete YILDIZ** katılmıştır.



İTÜ ÖĞRETİM ÜYESİ PROF. DR. MEHMET H. OMURTAG'A TÜBA'DAN ÜÇÜNCÜ ÖDÜL

16 Haziran 2011

İstanbul Teknik Üniversitesi İnşaat Fakültesi Öğretim Üyesi **Prof. Dr. Mehmet H. OMURTAG**, "Çubuk Sonlu Elemanlar" isimli eseriyle, Türkiye Bilimler Akademisi (TÜBA) tarafından "Kitapları Telif ve Çeviri Eser Ödül Programı" kapsamında verilen "Telif Eser Ödülü"ne layık görüldü. TÜBA 2008 yılından beri, düzenli olarak yılda bir kez "TÜBA Üniversite Ders Kitapları Telif ve Çeviri Eser Ödül Programı" çerçevesinde, Mühendislik Bilimleri, Doğa Bilimleri, Sağlık Bilimleri, Sosyal Bilimler dallarında incelediği kitapları değerlendiriyor. Bu alanda verilen ödüle, Prof. Dr. OMURTAG son dört yılda yayınladığı beş kitabı ile üçüncü kez sahip oldu. Prof. Dr. Mehmet OMURTAG, "TÜBA Üniversite Ders Kitapları Telif ve Çeviri Eser Ödül Programı" çerçevesinde, 2008 yılında "Mukavemet - Cilt 1 (2. Baskı)" ve "Mukavemet - Cilt 2 (2. Baskı)" adlı iki kitabıyla mansiyon ödülüne, 2009 yılında "Statik (3. Baskı)" ve "Çözümlü Statik problemleri (3. Baskı)" adlı iki kitabıyla telif eser

ödüline layık görülmüştü. Prof. Dr. Omurtag son aldığı ödülle ilgili olarak, "Akdeniz havzası ülkelerine, kuzey Afrika'dan başlayıp kıta Avrupa'sına doğru sırayla baktığımızda, kendi anadilini teknik dil olarak kullanan tek Müslüman ülkenin Türkiye olduğunu, diğerlerinin ise Hristiyan ülkeler olduğunu görürüz. Ben de bu nedenle eserlerimi önce Türkçe olarak yazmayı ve onları yüksek öğretim camiamızla paylaşmayı ciddiye aldım." dedi. Ülkemizde uluslararası kalitede eserlerin üretilebileceğine olan inancını dile getiren ve yabancı dilin gençler için önemine değinen OMURTAG, "Küreselleşme nedeniyle özellikle İngilizce, uluslararası alanda ortak iletişim dilidir. Bu gerçeği görerek özen göstermenin yarınlarımız için büyük öneme sahip olduğunu düşünüyorum." diye konuştu.

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu olarak değerli hocamızı kutluyor, başarılarının devamını diliyoruz.

İNŞAAT MÜHENDİSİ 2011 YILI ASGARİ ÜCRETİ

Değerli Üyemiz,
Oda yönetim kurulumuz tarafından ücretli olarak gerçek ya da tüzel bir kişi yanında çalışan üyelerimizin, Oda ile ilgili iş ve işlemlerinde geçerli olmak üzere 2011 yılı için asgarî net ücreti 1.650.- TL/ay (sigorta matrahının en az 2.305.-TL/ay) olarak kabul edilmiştir.

4021 SİCİL NUMARALI ÜYEMİZ BEDRİ ARISOY'DAN İKİ YENİ TÜRKİYE REKORU

Türkiye Yüzme Federasyonu tarafından 2011 Türkiye Masterlar Bahar Yüzme Şampiyonası 4-5 Haziran 2011 tarihinde Marmaris'te gerçekleşti. 4021 sicil numaralı üyemiz **Mehmet Bedrettin ARISOY** (81-84 Yaş Grubu) erkekler serbest 100 m yarışında (2:35:53) ve 50 m sırtüstü (1:17:68) yarışında en iyi derece ile yeni Türkiye rekorunu kırarak iki madalyanın sahibi oldu. **İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu olarak değerli meslektaşımızı kutluyor, başarılarının devamını diliyoruz.**



ARKADAŞIMIZ HÜSEYİN DURAN'I ANDIK 7 Mayıs 2011

Şube yönetim kurulu üyemiz ve çalışma arkadaşımız **Hüseyin DURAN**, 7 Mayıs 2011 tarihinde ailesi ve arkadaşlarının katıldığı anma toplantısında mezarı başında anıldı. 1957 yılında Uşak'da doğan ve 2006 yılından beri Şubemizin Yönetim kurulu yedek üyeliğini yapan ve naif yapısı, güvenilirliği, dürüstlüğü ile unutulmayacak bir insan olan Hüseyin DURAN'ın aramızdan ayrılışının üçüncü yılını doldurduğumuz bugün sevgiyle ve saygıyla anıyoruz.



VEFAT

- 10554 sicil numaralı üyemiz **Şerafettin Haluk ÜRÜM** 7 Mayıs 2011'de;
- 21591 sicil numaralı üyemiz **Mehmet Sait VAKIFAHMETOĞLU** 11 Mayıs 2011'de;
- 47399 sicil numaralı üyemiz **Şükrü SİLAN** 13 Mayıs 2011'de;
- Lüleburgaz Temsilcilik Kurulu üyemiz **Necip TIRPAN**(24776 sicil numaralı üyemiz)'in annesi **Ayşe TIRPAN** 7 Mayıs 2011'de;
- Lüleburgaz Temsilcilik Kurulu üyemiz **Metin VATANSEVER**(39100 sicil numaralı üyemiz)'in babası **Mehmet VATANSEVER** 11 Mayıs 2011'de;
- Kadıköy Temsilcilik Kurulu üyemiz **Şaban Erdal YILMAZ**(31254 sicil numaralı üyemiz)'in babası **Sefer YILMAZ** 28 Mayıs 2011'de;
- 6315 sicil numaralı üyemiz **M. Metin MANİSALIOĞLU**'nun annesi **Kerime EVRENOSOĞLU** 23 Haziran 2011'de;
- 17225 sicil numaralı üyemiz **Cemal İNAN**'nın annesi **Emine İNAN** 11 Haziran 2011'de vefat etmiştir.



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Yönetim Kurulu olarak tüm yakınlarına başsağlığı dileriz.

Tebrik

10337 sicil numaralı üyemiz **Rabet BOZKURT**'un oğlu, 58722 sicil numaralı üyemiz **Derya (OSMANOĞLU) BOZKURT**'un eşi 78140 sicil numaralı üyemiz **Mehmet BOZKURT** İTÜ İnşaat Mühendisliği Bölümü'nde "İnşaat Projelerinde Maliyet Yönetimi" alanında çalışmalarını tamamlayarak Doktor unvanı almıştır. İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şube Yönetim Kurulu olarak değerli meslektaşımızı kutluyor, başarılarının devamını diliyoruz.

Doğum

61702 sicil numaralı üyemiz **Hasan Ali MAHREBEL**'in kızı **İpek Zeynep** 2 Mayıs 2011'de;
60310 sicil numaralı üyemiz **Berkan TATLICI**'nin kızı (8106 sicil numaralı üyemiz **Hayrettin TATLICI**'nin torunu) **Alya** 22 Haziran 2011'de;
Şube çalışma arkadaşımız **Hasan ÜNAL**'in (43807 sicil numaralı üyemiz) kızı **Gizem** 24 Mayıs 2011'de dünyaya geldi.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Yönetim Kurulu olarak sağlıklı yarınlara diliyoruz.

Nikâh

Şube Yönetim Kurulu üyemiz **Özkan ŞENGÜL** (50070 sicil numaralı üyemiz), **Ceren YILDIRIM** ile 3 Haziran 2011'de;
83986 sicil numaralı üyemiz **Saadet Funda YAVUZ, Caner Özgür ÖZBAŞLI** ile 7 Mayıs 2011'de;
80250 sicil numaralı üyemiz **Erdem NALTEKİN, Gülçin TANYELİ** ile 28 Mayıs 2011'de;
79673 sicil numaralı üyemiz **Caner TAŞTAN, Habibe AKTAŞ** ile 24 Haziran 2011'de;
12474 sicil numaralı üyemiz **Mehmet YILMAZOĞLU**'nun oğlu **Emir YILMAZOĞLU, Ceren SOYMAN** ile 22 Mayıs 2011'de evlendiler.

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Yönetim Kurulu olarak mutluluklar diliyoruz.



Av. Taner SAVAŞ

hukuk köşesi

YAPI DENETİMİ UYGULAMA YÖNETMELİĞİNDE DEĞİŞİKLİK

Önceki yazılarımızda yapı güvenliğinin sağlanması açısından etkin bir denetim kadar inşa faaliyetinin meslek insanları tarafından yürütülmesinin önemine değinmiştik. Gerçekten inşa faaliyetinin, mesleki eğitim sahibi, gerek ceza hukuku gerekse meslek disiplini açısından sorumlu meslek insanları tarafından gerçekleştirilmesi denetim ayağıyla birlikte bir bütün oluşturduğunda, yapı güvenliği ile ilgili birçok sorunun önüne geçileceği kanaatindeyim.

Bilindiği üzere 2008 yılında yürürlüğe giren Yapı Denetim Uygulama Yönetmeliğinde şantiye şefi “... **mühendis, mimar, teknik öğretmen veya tekniker diplomasına sahip** teknik personeli” olarak tanımlanmıştı. Ancak bu tanımlama kanuna aykırı olduğundan TMMOB, yönetmelik hakkında dava açmıştı. Yapılan yargılama neticesinde, yönetmelik hükmünün iptaline karar verildi. İşte bu iptal kararı gereğince Bayındırlık ve İskân Bakanlığı, Yapı Denetimi Uygulama Yönetmeliğinde değişiklik yaptı ve değişiklik metni 01.07.2011 tarih ve 27981 sayılı Resmi Gazetede yayınlandı.

Düzenlemeyle, mahkemenin iptal kararı gereğince, önceki yönetmelikteki “Konusuna ve niteliğine göre yapım işlerini yapı müteahhidi adına yöneterek uygulayan, **mühendis, mimar, teknik öğretmen veya tekniker diplomasına sahip** teknik personeli” şeklindeki şantiye şefi tanımı, “Konusuna ve niteliğine göre yapım işlerini yapı müteahhidi adına yöneterek uygulayan, **mühendis veya mimar diplomasına sahip** teknik personeli” olarak değiştirildi.

Ayrıca Yönetmeliğin

“Yapım işleri yürütülen şantiyede, **mühendis, mimar, teknik öğretmen veya tekniker diplomasına sahip** olmak üzere bir şantiye şefinin bulundurulması mecburidir. ... **Mühendis, mimar, teknik öğretmen veya tekniker diplomasına sahip** olan yapı müteahhidinin şantiye şefliğini üstlenmesi hâlinde, şantiye şefliği için sözleşme akdedilmesi şartı aranmaz.”

şeklindeki 9/2.maddesi de şu şekilde değiştirildi,

“Yapım işleri yürütülen şantiyede, mühendis veya mimar

diplomasına sahip olmak üzere bir şantiye şefinin bulundurulması mecburidir. ... **Mühendis veya mimar diplomasına sahip olan yapı müteahhidinin** şantiye şefliğini üstlenmesi hâlinde, şantiye şefliği için sözleşme akdedilmesi şartı aranmaz.”

Görüldüğü üzere, değişiklikle yapıyı, tesisatı ve malzemeleriyle birlikte mevzuata, ruhsata ve eklerine uygun olarak uygun olarak inşa etmekle, iş güvenliği ile ilgili önemlerin alınmasını sağlamakla yükümlü olan, diğer bir ifadeyle yapı inşasında en büyük rolü üstlenen şantiye şeflerinin mühendis veya mimar olması zorunluluğu getirilmiş oldu. Dolayısıyla mahkeme kararı gereğince yapılan değişiklik, daha önceki yazılarımızda önemine değindiğimiz, yapı inşası faaliyetinin meslek adamlarınca yürütülmesi gerekliliği bir miktar sağlamış görünüyor.

Ancak şantiye şefinin kendisine yüklenen görevleri etkin bir biçimde yerine getirebilmesi için müteahhite karşı korunmasına yönelik düzenlemelere de ihtiyaç bulunmaktadır. Zira şantiye şefi müteahhit çalışanı durumundadır. Kanundan kaynaklanan yükümlülüklerini yerine getirmeyen işvereni, çalışanın önce uyarması, sonra idareye bildirmesi pratikte ne kadar sağlanabilir. Örneğin müteahhit iş güvenliği ile ilgili gerekli ekipmanı almıyor, yapı inşasında eksik malzeme kullanmak yada ruhsata aykırı imalat yapmak istiyorsa, şantiye şefi önce onu uymalı, uyandan netice alamazsa da inşaatı durdurarak müteahhidi ilgili idareye şikayet etmelidir.

İş Sözleşmesi işçiye işverenine karşı iş görme, sadakat gibi yükümlülükler yüklemektedir. Ancak şantiye şefi sadece işvereni olan müteahhite karşı değil, kamuya karşı da görev ve sorumluluklar üstlenmektedir. Dolayısıyla bize göre sadece işçinin işverene, işverenin de işçiye karşı yükümlülüklerini öngören iş mevzuatımız şantiye şefi-müteahhit ilişkisini düzenlemek için yeterli değildir.

Sonuç olarak bu vesileyle, Yapı Denetim Uygulama Yönetmeliğindeki yapılan değişikliğin önemli olduğunu düşündüğümü, ancak şantiye şefinin müteahhite karşı korunmasını sağlayacak düzenlemelere ihtiyaç bulunduğunu ifade etmek istiyorum.

kültür ve sanat

kültür sanat

Funda KILINÇ SUVAKÇI

FRANSIZ KÜLTÜR MERKEZİ'NDE ÇİZGİ ROMAN SERGİSİ 16 Haziran - 10 Eylül 2011



İstanbul Fransız Kültür Merkezi, tüm yaz mevsimi boyunca, her yaştan çizgi

roman severini ilgi odağını oluşturacak bir sergiye ev sahipliği yapıyor. Bu kış Fransa'daki ünlü Angoulême Çizgi Roman Festivali çerçevesinde yer almış olan Parodiler: Çizgi roman kendini hicvediyor sergisi izleyiciyi eğlenceli bir biçimde çizgi roman tarihi ve yarattığı efsanevi karakterleriyle buluşturuyor. Edebiyat, peri masalları, resim, sinema, televizyon ve sinemanın kendisi dahil çizgi romanın hicvettiği birkaç büyük alanı kapsayan sergide ayrıca Tarzan, Robin Hood, Sherlock Holmes, Conan ve Harry Potter gibi efsanevi kahramanları hicveden eğlenceli çalışmalar da yer alıyor. Yer: İstanbul Fransız Kültür Merkezi, İstiklal Cad. No: 4 Taksim /İst. www.ifturquie.org

GÜNEŞ KADINLARI PORTRERLERİ SERGİSİ 7 Haziran - 7 Eylül 2011

Fotoğraf Sanatçısı Buket Şahin 7 coğrafyada karelediği 'Güneş Kadınları' portrelerini "Mezopotamya'dan Mezoamerika'ya Toprak Yüzlü Kadınlar" isimli sergisinde objelerle sergiliyor. Ortak mitolojik öykülerin de anlatıldığı sergide, folklorik bez bebek sanatçısı Sibel Radiye Gül tarafından fotoğraflara birebir yapılan bez bebekler de sergileniyor. Buket Şahin, 16 yıl yaşadığı New York'da finansman sektöründe çalıştı. Fotoğraf ve yollara sevdalı



araştırmacı bir gezgin olarak 5 kıtada 48 ülke gezdi, yazdı, kareledi. 'Sömürü Düzeni' üzerine yazı dizileri yayınladı, efsane yazar Eduardo Galeano ile Uruguay'da röportaj yaptı. Amerikan Seyahat ve Belgesel kanalları için Türkiye'yi tanıtan

belgesel çalışmalarında çalıştı. Sevdiği fotoğrafçılardan Martine Franck'in "iyi fotoğraf meselesine artık pek o kadar aldırımıyorum, tarih için kanıt topluyorum ben" felsefesine yakın hissediyor kendini...

ARKEOPERA SANAT GALERİSİ: Yeni Çarşı Cad. No: 16/A Galatasaray/İst. info@arkeopera.com, Tel: 0212-244 31 62

İMO İSTANBUL ŞUBE MÜZİK GRUBU ÇALIŞMALARI



İMO İstanbul Şube Müzik Grubu, tamamı inşaat mühendislerinden oluşan bir müzik grubudur. Grubun amacı kendi topraklarımızın seslerini özgün bir biçimde yorumlamak, müzik yaparken zenginleşmek, özgürleşmek, İnşaat Mühendisleri Odası'na kültürel bir katkı değer katmaktır. Grubumuz sanatçı meslektaşlarımızdan müzisyen Mircan KAYA direktörlüğünde çalışmalarını sürdürmektedir. İlk performansını Temmuz 2011'de sergilemeyi hedeflemektedir. Grup elemanları Adil Mutlu Yıldız (vokal), Ahmet Akyavaş (piano), Arzu Serter (vokal), Ayhan Çakır (davul), Bedrettin Ansoy (keman), Cansu Kopuz (yan flüt), Ergün Korkmaz (klarnet), İlhami Seven (vokal), Kemal Bilen (ney), Mehmet Şentürk (bas gitar), Saadet Funda Yavuz (akustik gitar), Şeref Alpago (elektro gitar), Mete Akalın (vokal), Zelaya Ertuğrul (vokal) ve Funda Kılınç Suvakçı (vokal)'den oluşmaktadır.