

- Bağımsızlık ve Kurtuluş Savaşımızın Başlangıcı Olan 19 Mayıs 1919'un 100. yılı Kutlu Olsun.....1'de
- İMO Ulaştırma Politikaları Çalıştayı Eskişehir'de Yapıldı.....3'te
- Kurul Komisyon Toplantıları.....9'da

19 Mayıs 1919 Kurtuluş Savaşı başlangıcının 100. yılı nedeniyle TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu'nun yapmış olduğu basın açıklaması.(18 Mayıs 2019)

# Bağımsızlık ve Kurtuluş Savaşımızın Başlangıcı Olan 19 Mayıs 1919'un 100. Yılı Kutlu Olsun

19 Mayıs 2019 tarihi Mustafa Kemal Atatürk'ün Samsun'a çıkışının ve Bağımsızlık Savaşının 100.yıldönümü. Yeniden doğmanın ve yenilenmenin başlangıç günü, kutlu olsun.

1914 yılında başlayan 1. Dünya paylaşım savaşında ülkeler İtilaf ve İttifak Devletleri olarak ikiye bölünmüştür. Bizim de içinde olduğumuz İttifak Ülkeleri savaşı kaybetmiştir. Anadolu'nun dışında tüm Osmanlı Devleti'ne ait topraklarda süren savaş, Mondros Antlaşması kağıt üzerinde sona ermesine rağmen İtilaf Devletlerinin istek ve talepler bitmemiştir. İtilaf Devletleri, 1.Dünya Savaşı'ndan sonra Osmanlı Devleti'ni nasıl paylaşacaklarına karar verememişlerdir. Bu nedenle Sevr Antlaşması'na kadar ön anlaşma niteliği taşıyan Mondros Antlaşması'nı yapmışlardır. İttifak yapmış olduğumuz Almanya, Macaristan ve Avusturya da savaşta yenilmişlerdir.

30 Ekim 1918 tarihinde Osmanlı Devleti ile İtilaf Devletleri arasında Mondros Ateşkes Antlaşması imzalanmıştır. Bu antlaşma ile boğazlar bütün devletlere açık hale getirilmiş ve yönetimi İtilaf Devletlerine bırakılmıştır. Osmanlı Ordusu terhis edilerek orduya ait silahlara el konulmuştur. Ulaşım yolları ve donanma İtilaf Devletleri'nin denetimine bırakılmıştır. İtilaf Devletleri güvenlik sorunu nedeniyle her türlü stratejik bölgeyi işgal edebilme hakkına sahip olmuşlardır. Ayrıca İtilaf Devletleri; Erzurum, Van, Bitlis, Sivas, Diyarbakır ve Elazığ'da karışıklık çıkması durumunda bu illeri işgal edebileceklerdir. Açıkçası Mondros Antlaşması ile birlikte Osmanlı toprakları işgale hazır hale gelmiştir.

Mustafa Kemal Atatürk 1. Dünya Savaşı'nın sonlarına doğru İngiltere'yi durdurmak için önce Yıldırım Orduları Grup Komutanlığına bağlı Yedinci Ordu Komutanlığı emrine, daha sonrada Yıldırım Orduları Komutanlığı'na atanmıştır. Filistin, Suriye ve Irak Cephe komutanlıklarını yürütmüştür. 30 Ekim 1918 tarihinde imzalanan Mondros Antlaşması'na uymayacağını Savaş Bakanı'na defalarca iletmiş için İstanbul'a çağrılmış, 16 Mayıs 1918 tarihine kadar da İstanbul'da kalmıştır. Anlaşıyor ki bu süre içerisinde Kurtuluş ve Bağımsızlık Savaşı'nın hazırlıklarını yapmıştır.

Samsun'da İngiltere İşgal Kuvvetleri bulunmaktadır. Çıkan isyanları yerinde incelemek ve rapor vermek için 9. Ordu Müfettişi olarak Samsun'a gönderilmiştir. Oysa gerçek olan Mustafa Kemal Samsun'a, oradan da Anadolu'nun diğer illerine geçerek emperyalist işgalcilere karşı "Kurtuluş Savaşı"ni örgütleyecektir. Üstelik 15 Mayıs 1919 tarihinde İzmir Yunanistan tarafından işgal edilmiştir. Bu işgal İngiltere, Fransa, İtalya ve Amerika tarafından desteklenmiştir. İstanbul başta olmak üzere Devletin her yanı emperyalistler tarafından işgal edilmiştir.



Mustafa Kemal ATATÜRK 16 Mayıs 1919 tarihinde 18 kişi ile birlikte İstanbul'dan ayrılmıştır. Artık İstanbul'da kalınarak dört bir tarafı işgal edilmiş olan ülkemizin kurtarılması mümkün değildir. Anadolu'ya geçerek Kurtuluş Savaşı'nın örgütlenmesi gerekiyordu. İçerisinde buldukları Bandırma Vapurunun batırılma tehlikesi olduğu için kıyı hatları izlenerek Samsun'a varılmıştır. Mustafa Kemal Atatürk "geldikleri gibi giderler" diyerek arkadaşları ile birlikte Samsun'a çıkmıştır. Bu nedenle 19 Mayıs tarihi Kurtuluş Savaşı'nın bir simgesi olarak kabul edilmektedir.

Samsun'da bulunan İngiliz Yüksek Komiserliği Türk halkının silahlandığını ülkelerine bildirmişlerdir. Bu nedenle Mustafa Kemal Atatürk'ün tutuklanması istenmiş fakat başarısızdır.

Amasya, Sivas ve Erzurum Kongrelerinin yanında Anadolu ve Trakya'nın birçok yerinde yerel kongreler ve toplantılar yapılmıştır. Bu kongrelerde her ilden yerel temsilciler seçilerek Ankara'ya gönderilmesi kararlaştırılmıştır. Büyük bir yoksulluk ve can güvenliği sorunu içinde 23 Nisan 1920 tarihinde açılacak olan Türkiye Büyük Millet Meclisi'nin ön hazırlıkları yapılmıştır.

Mustafa Kemal ATATÜRK'ün büyük bir öngörü ve cesaretle ortaya koyduğu kararlılık aynı zamanda dünya halklarına örnek olmuş, sömürgecilğe karşı çıkan bir dönemin perdesi açılmıştır.

Bağımsızlık ve Kurtuluş Savaşımız sadece sömürüye karşı çıkan bir mücadele alanı değildir. Geçmişin birikimlerini yiyerek halkı cehalete mahkum eden ve sultanların çökerttiği bir düzene karşı gelmiş olmanın da bir mücadelesidir. Aynı zamanda devletin gelişmesi ve sanayileşmesini engelleyen kapitülasyonlara karşı gelmektir. Gümrüksüz bir şekilde Osmanlı Devletinin topraklarına giren ve vergi vermeden büyüyen yabancı sermayenin kurmuş olduğu tahakküme karşı çıkmaktır. 19 Mayıs aynı zamanda Kapitülasyonlara bağlı olarak yabancı uyruklu insanların, insan hakları ve bireysel özgürlükler bakımından ayrıcalıklı olmalarına karşı eşitlik temelinde bir düzenin kurulmasına yapılan çağrıdır.

19 Mayıs 1919 tarihi laik ve demokratik Cumhuriyete giden bir yoldur. Bilimsel ve çağdaş uygarlıkların üzerine çıkmayı ilke edinen; hak, hukuk ve adaleti Şeyhülislamıardan alıp Cumhuriyet mahkemelerine teslim etmek istemenin bir kurgusudur.

19 Mayıs, laiklik olmadan demokratikleşme ve bilimsel gelişmenin olmayacağını bilmektir. Kültür ve sanatın bir ülkenin can damarı olduğuna inanmaktır. Müziği, resmi, tiyatroyu, opera ve baleyi temiz bir hava gibi insanın içine çekmesini içselleştiren bir anlayıştır.

Bugün Türkiye`de yaşayan her yurttaş, dünya ülkeleri arasında almış olduğu yeri Mustafa Kemal Atatürk ve arkadaşlarına borçludur. Olağanüstü koşullarda ve yoksulluk içinde yürütülen bir mucize kadar değerli olan bir mücadelenin adı, tarih sayfalarında yerini almıştır.

Türkiye Cumhuriyeti bir kan ve din devleti olarak kurulmamıştır. İnsana saygı duyan, hukukun üstünlüğüne inanan bir yeniliktir. Hak ve özgürlüklerin korunması, sosyal devletin tüm gereklerinin yerine getirilmesini amaçlayan bir çağdaş yaşamın adıdır. Açıkçası Türkiye Cumhuriyeti; her yurttaşın yasalar karşısında eşit olduğunu ifade eden yurttaş temelli; bilimi, bilgiyi, akli, tekniği ve çağdaş bir yaşamı dikkate alarak kurulan bir devlettir. 19 Mayıs`ın 100. yılı bizler açısından büyük bir önem taşımaktadır.

Ne yazık ki 19 Mayıs 1919 tarihinden buyana 100 yıl geçmiş olmasına rağmen; ülkemizin geri kalmışlığı ve işsizliğinin oldukça yüksek olması kabul edilebilir bir durum değildir. Üstelik bugün genç işsizliğin ve genç meslektaşlarımızın %27 seviyesinde işsiz olmaları; her karış toprağı kan ve gözyaşı ile kurulan Mustafa Kemal Atatürk ve arkadaşlarının ülkesine hiç yakışmıyor.

Eğitimde, insan haklarında, hukukun evrensel ilkelerinde, insani gelişmişlik endeksinde, hak, hukuk ve adaletin sağlanmasında, yolsuzlukta, iş kazaları ve iş cinayetlerinde hak etmediğimiz bir yerde bulunuyoruz. Dünya ülkeleri arasında sonlardayız. Yasama, yürütme ve yargı sistemi arasında olması gereken bağımsızlık ilişkisi kopmuştur.

Bugün bir seçimi bile eşitlik ve adaletli bir şekilde yapmanın üzüntüsünü yaşıyoruz. Konuşan bir Türkiye yerine susan bir Türkiye isteyenlere rağmen daha gür bir sesle konuşmayı sürdüreceğiz. Hiçbir kimsenin kuşkusu olmasın ki; 19 Mayıs 1919`un koşullarını ve direngenliğini bilerek ülkemizin ve mesleğimizin sorunlarını anlatmaya devam edeceğiz. "Siyasi bağımsızlık ekonomik bağımsızlıkla taçlandırılmadıkça yeniden bağımlı olmaya mahkumuz" diyen kurtuluş savaşı önderinin ne kadar haklı olduğu bir kez daha kanıtlanmıştır. Bugün ülkemizin yaklaşık olarak 500 milyar dolarlık dış borcu var. Yatırımlar durmuş, yeni yatırımlar yapılamıyor. Cumhuriyet`in ortaya koyduğu tüm değerler satılarak tüketime harcanmıştır. Oysa ülkemizin üretmeye ihtiyacı var.

Sonuç olarak; ülkemizin içinde bulunduğu tüm olumsuzluklara rağmen; 19 Mayıs 1919 yılının zor koşullarını ve direngenliğini bilerek mücadele etmek gerekiyor. Umudumuz 19 Mayıs kadar "Genç ve Güzel". Bu nedenle düşüncesi genç ve yeni olan herkesin bayramıdır 19 Mayıs.

Başta Mustafa Kemal Atatürk olmak üzere; ülkemizi emperyalist işgalden kurtaran ve bağımsızlığa giden yolu hazırlayan ve Cumhuriyetimizi kuranları saygı ve sevgiyle anıyoruz. 17.05.2019

**TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu**

## İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu, Milli Mücadele Ve Kurtuluş Mücadelesinin 100. Yılı Nedeniyle 19 Mayıs 2019 Tarihinde Samsun`daydı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası, Mustafa Kemal Atatürk`ün Samsun`a çıkışının ve Bağımsızlık Savaşımızın başlangıcı olan 19 Mayıs 1919`un 100. yıl dönümünde Samsun`da birçok etkinlik gerçekleştirdi. 18 Mayıs 2019 Cumartesi günü saat 11:00`de Atakum İlçesi Çobanlı İskelesi önündeki "Cumhuriyet Tırı" gezilerek Mustafa Kemal Atatürk ve Kurtuluş Savaşı önderlerinin fotoğrafları görüldü. Ardından İMO Başkanı Cemal Gökçe ve Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü Samsun HABERAKS Televizyonunun "Bakış" programına katılarak günün anlam ve önemine uygun değerlendirmeler yapıldı. Programda; Bağımsızlık Savaşı ve Kurtuluşumuzun başlangıcının 100. Yılı, İnşaat Sektörünün bugünü ve geleceği ile İmar Barışı ve Deprem konularında açıklama ve uyarılarda bulunuldu.

Aynı gün Samsun Şubemizin Konferans Salonunda, 19 Mayıs Üniversitesi inşaat mühendisliği bölümünü bu yıl bitiren genç meslektaşlarımız için bir tören yapıldı. İnşaat Mühendisleri Oda Başkanı Cemal Gökçe,

Samsun Şube Başkanı Cevat Öncü, 19 Mayıs Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölüm Başkanı Prof. Dr. Zeki Karaca ve Genç-İMO Temsilcisi Emrecan Adanır günün anlam ve önemine uygun konuşmalar yaptı. Törende ayrıca, yeni mezun olan genç inşaat mühendislerine baret giydirildi ve İMO Rozeti takıldı. Mimarlar Odası Başkanı Eyüp Muhçu da törene katıldı.

19 Mayıs 2019 Pazar günü, sabah saat 10:00 da İnşaat Mühendisleri Odası ve Samsun Şube Yönetim Kurulları ile birçok üyemizin katılımıyla Atatürk Anıtı`na çelenk konuldu ve saygı duruşunda bulunuldu. Ardından, Atakum İlçesi sahilinde düzenlenen 100. Yıl kutlama etkinliklerine katılım sağlandı.

Akşam 21:30 da başlayıp uzun bir yürüyüşle devam eden Fener Alayı gösterisi çeşitli eğlence etkinlikleriyle sona erdi.



# İMO Ulaştırma Politikaları Çalıştayı Eskişehir'de Yapıldı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına Eskişehir Şubesi tarafından düzenlenen Ulaştırma Politikaları Çalıştayı 11 Mayıs 2019 tarihinde, Tepebaşı Belediyesi Meclis Salonunda gerçekleştirildi.

Çalıştay, İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal Gökçe ve Eskişehir Şube Başkanı Deniz Kılıç'ın açılış konuşmalarıyla başladı. Çalıştayda; Okan Üniversitesinden Prof. Dr. Güngör Evren, ESOGÜ'den Prof. Dr. Murat Karacasu, Dr. Öğr. Üyesi Şafak Bilgiç, İstanbul Teknik Üniversitesinden Prof. Dr. Haluk Gerçek, Eskişehir Teknik Üniversitesinden Prof. Dr. Vildan Durmaz, ODTÜ'den Prof. Dr. İsmail Özgür Yaman, Sakarya Üniversitesinden Doç. Dr. Hakan Güler ve Eskişehir Büyükşehir Belediyesi'nden İnş. Müh. Fulya Pinici tarafından sekiz adet bildiri sunuldu.

Ulaşım sektörünün geldiği nokta, yapılan yeni çalışmalar, Türkiye'nin ve Eskişehir'in ulaşımda yaşadığı sorunlar ve çözümleri geniş bir biçimde ele alındı.

Çalıştaya; İMO Yönetim Kurulu 2. Başkanı Cemal Akça, Sekreter Üyesi Şükrü Erdem, Sayman Üyesi Bülent Erkul, Yönetim Kurulu Üyeleri Hüseyin Kaya ve Necati Atıcı, Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı, Eskişehir Milletvekilleri Jale Nur Süllü, Dr. Arslan Kabukçuoğlu, Tepebaşı Belediye Başkanı Dr. Ahmet Ataç ve çok sayıda üyemiz katıldı.



# İMO Başkanı Cemal Gökçe'nin Eskişehir Ulaştırma Politikaları Çalıştayında Yaptığı Açılış Konuşması

Odamız bugüne kadar 12 Ulaştırma Kongresi yapmış bulunuyor. 13. Ulaştırma Kongresini de Ekim ayında **Erzurum'da** yapacağız. Bu kongrelerin dışında da ulaştırma konusuna ilişkin çeşitli çalışmalar yapılmıştır. **26 Ocak'ta Bursa'da**, 2 Mart tarihinde İstanbul'da 23 Mart'ta Samsun'da Ulaştırma Politikalarına ilişkin bir çalıştay yaptık. Bugün de **Eskişehir'de bir** çalıştay yapıyoruz.

**31 Mart 2019 tarihinde yerel yönetim seçimleri yapıldı.** Sokaklar oldukça sıcaktı. Bugün daha sıcak. YSK İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanlığı'na iptal etti. Her zamanki uygulamalar dikkate alınmadı. Aynı zarfa konuyla dört oydan üçü geçerli biri geçersiz sayıldı. Oysa seçimi aynı sandık kurulları yapmıştı. Yapılan bu iptal kararı 24 Haziran seçimlerini ve referandumu da tartışmalı bir hale getirmiştir.

Çevre kirliliği, kentlerin cadde ve sokaklarını dolduran otomobiller, trafik sıkışıklığı ve erişimdeki zorluklar ve zaman kaybı gibi konular az da olsa gündeme geldi. Bu süre içerisinde bilim insanları, Oda ve şubelerimiz kentlerimizin sorunlarını tartıştı. Yapılması gerekenlerin altı kalın harflerle çizildi. Ulaştırma dünyasında sorunların çözümü için bilim ve teknoloji alanındaki gelişmeler ve yenilikler paylaşıldı.

31 Mart seçimleri nedeniyle Parlamento iki ay toplanamadı. Ekonominin dibe vurduğu bu dönemde iki ay her şey askıya alınacak. Oysa enflasyon, döviz başını almış gidiyor. İşsizlik çok yüksek. Yatırımlar durmuş. Yeni yatırım yok. Tüm değerlerimiz satılmış. Yatırım ve borçların ödemesi için yeni para bulmak lazım. Varsa da yoksa da İstanbul seçimleri.

Karayolu, demiryolu, denizyolu, bisiklet kullanımı, boru hatları ve yaya ulaşımındaki gelişmeler ve yenilikler gündeme getiriliyor. Lojistik konusuna ilişkin değerlendirmeler yapılıyor. Karayoluna bağlı ulaşım sistemi egemenliğinin sürdüğü bir ortamda, doğal olarak trafik kazaları, trafik tıkanıklığı, sinyalizasyon ve üstyapı sorunları ve çözüm yolları da tartışılıyor. **Küçük ve orta boy kentlerimizle ilgili yerinde yapılan çalıştay ve incelemeler, ulaştırma sorunlarının sadece büyük kentlere özgü bir sorun olmadığını da görmek** gerekir. Bu tür kentlerde sorunlar çözümsüzlüğe doğru iyice ağırlaşmadan doğru ve bilimsel bir ulaşım planlamasının gündeme getirilmesi kaçınılmaz oluyor.

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

Üstelik ulaştırma konusu sadece ulaşım ile açıklanamaz. Toplumsal gelişmenin mekansal okumayla anlam kazanacağını bilmek gerekiyor. **Ulaştırmanın birinci mekanımız olan çevremizle, yani tüm yaşam alanlarıyla birlikte ele alınması gerekir.** Bu nedenle ulaştırmayı, oturduğumuz konutlar, çalıştığımız iş yerleri, okuduğumuz okullar, gittiğimiz hastaneler ve tüm yapıları birlikte ele almak gerekiyor. **Tüm yaşam alanlarını erişebilirlik, sürdürülebilirlik, kültürel miras, eko setsem ve çevre duyarlılığı ile birlikte, bir plan bütünlüğü içinde ele alıp değerlendirmek gerekiyor.** Dünyamızı ve çevremizi anlamın ve yorumlamanın yolu yüksek bir öngörüye sahip olmaktan geçer. Yaptığımız ve yapacağımız toplantılarla böylesi bir öngörüye or-



taya koyabilirsek, yaşadığımız çevre ile bilginin mekansal ilişkisini bir bütün olarak kavramak mümkün olabilir.

**Konunun özü araçları taşıyan bir kent ve ulaşım sistemi mi, insanları taşıyan bir kent ve ulaşım sistemi mi? Bugünkü duruma bakacak olursak, kentler arası ulaşım ve kent içi ulaşımın omurgasını karayolu ulaştırması oluşturmaktadır. Toplu taşımacılık yerine bireysel taşımacılık tercih edilmiş ve özendirilmiştir.**

İstanbul, Boğaz köprülerine, sayısız alt ve üst geçitlere, sayısız kavşaklara rağmen ulaşım ve trafik sorununu çözememiştir. **Dünyada ki 207 kentin yer aldığı bir incelemede İstanbul trafik yoğunluğu bakımında 11.sırada yer alıyor. İstanbullu günün 52.5 dakikasını trafikte geçiriyor. Ülkemiz ve kentlerimiz büyük ölçüde ulaşım ana planından mahrum olarak yönetiliyor.**

Büyük kentlerde sanayinin de etkisiyle artan göç ve nüfus yoğunluğu kaçak ve çarpık bir yapılaşmayı ortaya çıkarıyor.

Bu durum, yeni bir altyapı ve ulaşım sorunu ortaya çıkıyor. Kentsel alanın giderek büyümesi kent içi ulaşım maliyetlerini artırıyor. İstanbul gibi kentlerin kent içi ulaşım süresi kentler arası ulaşım süresinden daha fazla zaman alıyor. Mesafeler uzadıkça ulaşım maliyetleri arttığı gibi ulaşımdaki kalite ve verimlilik de düşüyor.

**Mekansal düzenin önemli bir parçası olması gereken kentsel tasarım dikkate alınmıyor. Sosyal ve mekansal gelişme açısından daha belirleyici bir hale gelen kentsel siyaset bilimin, bilginin ve mühendisliğin önüne geçiyor. Siyaset kurumu rant dağıtım merkezi haline geliyor.**

Kentte yaşayanların bir bölümü küçük ölçekli de olsa ortaya çıkan kent rantından yararlanıyor. Üstelik başlarına yıkılacak yapıların bir parçası haline geliyorlar. Bu nedenle işbirlikçi bir yapı düzeni oluşuyor. **İstanbul'un Kartal ilçesinde kendi kendisine yıkılan Yeşilyurt Apartmanı 21 insanın yaşamını yitirmesine, 17 insanın yaralı olarak kurtarılması gibi bir sonuç doğuruyor.** Yapılarımız depremi beklemeden kendi kendisine yıkılıyor. Tek bir binanın yıkılmasına rağmen ulaşım kilitleniyor, Can Kurtarma araçları yıkım yerine gecikerek ulaşabiliyor.

**Ulusal demiryolu ağıımız; 326 üretim merkezini ana demiryolu hattına bağlayan 452 km`lik bağlantı hattı var. Bu hatlar üzerinde Organize Sanayi Bölgeleri, lojistik kuruluşlar var. Bu duruma rağmen demiryolunun limanlardan aldığı taşıma payı %5 mertebesindedir.**

**Yıkılan binanın enkazı 5 günde ancak kaldırılabilir.** İstanbul bir deprem yaşayacak. Ulaşım koridorları üzerinde bulunan azımsanmayacak kadar yapı yıkılacak. Çıkacak olan yangınların söndürülmesi bile büyük bir sorun olacak.

**Ulaşım konusu ve sorunları yapılı ve yapılmayan alanlardan ayrı ve bağımsız bir şekilde ele alınamaz. Çünkü ulaşım konusu bir arazi kullanımı sorunudur.** Bugün, ülkemizin en yetkilileri "kentlerimizi mahvettik" diyorlar; tarihi değerlerde Roma ile doğal güzellikte Rio de Janeiro ile yarışan İstanbul, aynı zaman da dünya "Siluet" kavramını İstanbul'dan alırlardı. İstanbul'da bu değerler tahrip edildi, "kentlerimize ihanet ettik" diyorlar!

150'si uluslararası nitelikte. Ayrıca önemli tarım ve endüstri kentlerimiz var. İstanbul, Bursa, İzmir ve Adana denize oldukça yakın. Bu kentler denizyolu taşımacılığının önemini daha da artırmaktadır.

**Karadeniz`de; Samsun ve Zonguldak limanları, Marmara Bölgesi`nde Haydarpaşa, Derince ve Bandırma limanları, Ege Denizi`nde İzmir limanı, Akdeniz`de Mersin ve İskenderun limanları var.** Bu limanların bazılarının demiryolu bağlantısı var. Ne yazık ki henüz Ege, Marmara, Akdeniz ve Karadeniz bölgelerinde en az birer adet ana aktarma limanı olması gerekirdi. Ayrıca yurt içindeki denizyolu taşımacılığının ve demiryolu kombine taşımacılığının Bandırma-Tekirdağ, Derince-Tekirdağ kapsamında Ege Bölgesinin Trakya üzerinden Avrupa'ya bağlantısının olması gerekir. Rusya'nın Kavgaz Limanı ile Samsun Limanının birbirine bağlanmasının önemini artırmak için Samsun'un, Mersin ve İskenderun demiryolu bağlantısının etkinleştirilmesi bir zorunluluktur.

Yine kısa mesafeli denizyolu taşımacılığı ile demiryolu bütünleşmesi, ülkemizin; Gürcistan, Azerbaycan, Irak, Suriye ve Kuzey Afrika'ya bağlantısını sağlamak bakımından önemlidir **Ulusal demiryolu ağıımız; 326 üretim merkezini ana demiryolu hattına bağlayan 452 km`lik bağlantı hattı var. Bu hatlar üzerinde Organize Sanayi Bölgeleri, lojistik kuruluşlar var. Bu duruma rağmen demiryolunun limanlardan aldığı taşıma payı %5 mertebesindedir.**

Ülkemiz bir planlama bütünlüğü çerçevesinde ulaştırma sistemleri yönetilip yönlendirilmemiştir. Plan bütünlüğü yerine projeci ve yatırımcı bir anlayış, ekolojik sistemi budamış; tarım, orman ve su havzalarını yok sayan bir yere oturmuştur. **Ulaşım projelerinin çevresel, sosyal ve ekonomik boyutları tartışılmamıştır.** Bazı bakanlar bile bu projelerin varlığından medya kanalıyla haberdar olmuşlardır. Çoğu zaman herhangi bir fizibilite yapılmadan "proje" ölçüğünde konuya bakılmıştır. Oysa yapılan yatırımların kamusal yarar sağlaması gerekir.

**Bir projenin sosyo-ekonomik durumunu ve çevresel boyutunu ortaya koymanın bilimsel yolları ve ölçütleri vardır. Bu bağlamda yarar ve zarar analizlerinin yapılması zorunludur. Ne İstanbul için hazırlanan ulaşım projeleri, ne de diğer kentlerimiz için hazırlanan projelerin fayda-maliyet analizi yapılmamıştır. Projelerin büyüklükleri gündeme getirilerek, bu projelerin arkasında yatan gerçekler halkımızla paylaşılmamıştır. Bugünkü ekonomik sıkıntı ve krizin önemli bir nedeni de bu projelerdir.**

İstanbul'un kuzeyini yapılaşmaya açacak olan kanal projesi, iki yakaya iki kent ve kentsel dönüşüm projeleri İstanbul'u yeni bir göç baskısı altına sokacaktır. İkinci köprü ile 3. havalimanı arasında bulunan ormanlık alanlarının ve su havzalarının yapılaşması **İstanbul'un yaşayacağı afet sayısını artıracaktır. Hava kirliliği daha da artacak, sel ve su baskınları çoğalacak, ulaşım daha da zorlaşacak, sosyal ve toplumsal sorunlar büyüyecektir.**

Kara yolcu ve yatırımcı anlayışlar toplu taşıma projelerinin olumlu yanlarını da azaltmaktadır. **Bilim ve bilgi dışı her yapı, kentlerimize ve ülkemize önemli ölçüde yeni altyapı ve ulaşım yükü ve sorunu getirmektedir.**

Türkiye'nin ilk bölgesel havalimanı 50 milyon Avro yatırım bedeliyle yapılmış olan Kütahya Zafer Havalimanıdır. 2012-2016 yılları arasında garanti verilen yolcu sayısı 4 milyon 73 bin 181'dir. Bu sürede seyahat eden yolcu sayısı sadece 170 bin 534 olarak

**Ülkemizi yönetenler, kentlerimize yönelik spekülasyon projeleri içinde bulunduğu sorunları aşabileceklerini düşünmüştür. Bu kabul nedeniyle her geçen gün yeni bir "ÇILGIN PROJEYİ" başka kentlerin gündemine sokuyorlar.**

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

Farklılıkları içinde taşıyan, kurum ve kuruluşların rekabetini doğru bir zemine oturtan, yaratıcı olmanın olanaklarını hazırlayan, yeniliklere açık, bilgi temelli, statik olmayan, tüketime değil, üretime yönelerek istihdam yaratan sürdürülebilir bir düzen amaçlanmalıdır. Açıkçası, ülke kaynaklarını koruyan ve doğru kullanan kaliteli bir yaşam çevresi yaratmayı hedeflemek gerekiyor. İnsanı araç yapmak yerine, insanı yaşam alanlarının merkezine oturtan bir kentleşmeye ihtiyaç var.

**Ülkemizi yönetenler, kentlerimize yönelik spekülasyon projeleri içinde bulunduğu sorunları aşabileceklerini düşünmüştür. Bu kabul nedeniyle her geçen gün yeni bir "ÇILGIN PROJEYİ" başka kentlerin gündemine sokuyorlar.**

**Oysa Marmaray Projesinin yıllardır bekleyen Gebze-Halkalı arası yeni tamamlandı. Ankara-İstanbul demiryolu projesi ve Bursa-Eskişehir demiryolu hattı da bir türlü bitirilemedi.**

Ayrıca her yıl karayollarında oluşan kazalarda binlerce insanımızı kaybediyoruz. 2017 yılında meydana gelen 1 milyon 202 bin 716 trafik kazasında 7 bin 427 kişi yaşamını yitirdi. Geçtiğimiz yıl bu kazalara yeni bir tren kazasında eklendi. Çorlu'da bakımsızlık ve denetim eksikliğinden tren yoldan çıktı, devrildi. **25 insanımız yaşamını yitirdi, onlarca insanımız yaralandı. Yine geçtiğimiz günler de Ankara Konya seferini yapan YHT bir lokomotifle çarpıştı, son derece değerli insanlarımızı kaybettik. Oysa sinyalizasyon sistemi olmadan YHT ulaşımının yapılmaması gerekirdi. Yapılan uyarılar dikkate alınmadı 10 insanımız yaşamını yitirdi.**

**Tüm ulaştırma türlerinin olumlu yanlarını dikkate alıp, olumsuzluklarını dışlamak gerekiyor. Bu bağlamda birçok ulaştırma türü arasında kurulacak sağlıklı bir entegrasyonla ulaştırmamızı sağlıklı bir şekilde yönetebiliriz.** Açıkçası denizyolu ve demiryolu entegrasyonu ile taşıma payları artırılarak kara yolu ile bu sistem güçlendirilebilir. Dört bir yanımız su ile çevrili olmasına rağmen, suyunu halen kullanamıyoruz.

Ülkemizde Cumhuriyetin kurulmasıyla birlikte demiryolu ve denizyolu na büyük önem verilmiştir. **1950 yılında ton olarak yük taşımada denizyolunun payı %27.8, demiryolunun payı ise %55.1 dir.2014 yılında demiryolunun payı %4.6, denizyolunun payı ise %5.9 olmuştur. 8 bin 333 km kıyı uzunluğu,300 den fazla limanımız var. Bunların**

gerçekleşmiştir. Bunun karşılığında ilgili şirkete yaklaşık olarak 21 milyon Avro ödenmiştir. İç hat yolcu başına 2, dış hat yolcu başına 10 Avro ödeniyor. Böylece vergi adaleti sağlanarak her insan bu bedeli ödüyor.

Tamamlanabilirse eğer dünyanın en büyük havalimanlarından biri olması amaçlanan yeni İstanbul havalimanı ihalesi, **3 Mayıs 2013 tarihinde yapıldı. Limak-Kolin-Cengiz-Mapa-Kalyon Ortak Girişim Grubu 25 yıl boyunca işletme hakkını KDV hariç 22 milyar 152 milyon Avroluk bir teklif vererek aldılar. Bu ihale, Cumhuriyet tarihinin en maliyetli bir ihalesi olarak kayıtlara geçti.**

Üç aşamada yapılması kararlaştırılan havalimanının ilk aşaması **90 milyon yolcu kapasitesiyle 2019 yılında, ikinci aşama 120 milyon ve üçüncü aşama da 150 milyon kapasiteye ulaşacaktır.**

**Atlanta dünyanın en işlek havalimanıdır ve 1900 hektar araziye kurulmuştur. Bugünkü Atatürk Havalimanı 1178 hektar alana kuruludur ve yaklaşık olarak 50 milyon yolcu trafiğine sahiptir.**

Yeni havalimanının yolcu kapasitesi **150 milyona ulaşsa bile 7400 hektarlık arazi kullanımı oldukça fazladır.** Bu arazinin konsorsiyuma yeni işletmeler yapması için tahsis edileceği gibi bir senaryoyu akla getirmektedir. Ayrıca şartnamede belirtilen yolcu trafiğine ulaşamamasının yükünü hazine, dolayısıyla yurdumun insanları karşılayacaktır.

**2016 yılı sonunda ihalesi yapılan Gayrettepe 3. Havalimanı Metro ihalesi ile Halkalı Metro ihalesi Şubat 2018`de yapıldı. Davet yöntemi ile yapılan bu ihalelerin toplam bedeli yaklaşık 15 milyar TL, toplam hat uzunluğu ise 66 kilometredir. Dünyanın en büyük havalimanına ulaşmak oldukça pahalıdır.**

**Osmangazi Köprüsünün** günlük garanti araç sayısı **40 bin. Avrasya Tüp Tünel`in 68 bin araç** geçiş garantisi var. Yine 3.Boğaz köprüsünün 135 bin günlük araç garantisi var. Yap İşlet Devret modeliyle yapılan Osmangazi Köprüsü, 3. Boğaz Köprüsü ve Avrasya Tüp Tüneli`nden geçmesi gereken araç sayısı toplam olarak **243 bin araçtır. Günlük geçen araç sayısı 86 bin ile 100 bin aralığında olmaktadır.** Üç projenin toplam maliyeti **6.5 milyar dolardır.** İşletme süresince her üç projenin yılda hazineye getirdiği yük, **2.4 milyar TL olduğu** hesaplanmaktadır.

İşletme süresince her üç projenin ülkemize getireceği yük, **50 milyar lira olacağı öngörülmektedir.** Osman Gazi Köprüsünün süresi 22 yıl 4 aydır.7 yıl yapım süresi bu süreden düşecektir. Osman Gazi- İzmir Otoyolu 43 km, 33 km ve 132 km,176 km olmak üzere ayrı ayrı garanti tutarları belirlenmiştir. **3.Köprünün 10 yıl 3 ay, Avrasya Tüp Tünel`in ise 24.5 yıldır.**

**Sonuç olarak; altını çizdiğimiz birçok proje kentleşme bilimine ve sürdürülebilir gelişme anlayışına aykırıdır. Toplumsal fayda, kamu yararı ve sosyal eşiklerin aşılması bakımından ülkemiz ve İstanbul insanına yapılabilecek "büyük bir kötülüktür". Bu projeler birer rant projeleridir.**

Osmangazi Köprüsü`nden geçiş otomobil başına 35 dolar artı KDV olarak belirlenmiştir. Geçiş ücretine her yıl ABD enflasyonu oranında artış yapılıyor. KGM ile Otoyol Yatırım ve İşletme A.Ş. arasındaki yap-işlet-devret uygulama sözleşmesinde hükümler vardır.

**Çanakkale Köprüsü`nün günlük araç garantisi 46 bin, maliyeti ise 2.5 milyar Euro`dur.** Bu paraların kaç kuşağa ait olduğu ve ne kadar insana iş sağlayacağı ifade edilmiyor fakat bu projenin albenisi ile ilgileniliyor. Otomobil geçiş ücretinin **15 Euro ve yüzde sekiz KDV.** Bu bedelin daha önce 66.5 TL iken bugün daha fazla olduğunu hatırlamak lazım. **Yapım ve işletme süresi toplamı 16 yıl 2 ay 12 gün olarak belirlenmiştir.**

Bilim insanları ve ekonomistler tarihsel olarak hava trafiklerine baktıklarında, ekonomik durgunluk ve krizin olduğu ülkelerde, havayolu taşımacılığının oldukça azaldığını ve ilgili şirketlerin zarar ettiklerini ortaya koymuşlardır. Hatta bazı şirketler iflas etmişler. Ülkemizin koşullarını küresel koşullarla birlikte değerlendirdiğimizde, büyüme hızının düşük kalacağı tahmin edilmektedir. Bu nedenle havacılık sektörünün ekonomik durumla yakından ilgili olması, hava trafiğinin artmasına engel olacağı öngörüsü oldukça yaygın bir görüştür.

**Sonuç olarak; altını çizdiğimiz birçok proje kentleşme bilimine ve sürdürülebilir gelişme anlayışına aykırıdır. Toplumsal fayda, kamu yararı ve sosyal eşiklerin aşılması bakımından ülkemiz ve İstanbul insanına yapılabilecek "büyük bir kötülüktür". Bu projeler birer rant projeleridir.**

**Ulaştırma alanında yapılan yatırımlar araçların taşınmasına göre değil, insanların erişimlerini karşılayacak şekilde yapılması gerekmektedir. Kent mekanları otomobiller için değil, insanların erişimlerini kolaylaştıracak şekilde yapılması gerekmektedir. Kent mekanları otomobiller için değil, insanların kullanımına göre düzenlenmelidir.**

**"Çevre koruma ve geliştirme" üzerine kurulu olmayan, dünün kentsel değerlerini yok sayan," insanı odak noktasına" almayan bir "ulaştırma sistemi" sürdürülebilir değildir.**

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

**Ulaştırma alanında yapılan yatırımlar araçların taşınmasına göre değil, insanların erişimlerini karşılayacak şekilde yapılması gerekmektedir. Kent mekanları otomobiller için değil, insanların erişimlerini kolaylaştıracak şekilde yapılması gerekmektedir. Kent mekanları otomobiller için değil, insanların kullanımına göre düzenlenmelidir.**

# İMO Eskişehir Şube Başkanı Deniz Kılıç'ın Eskişehir Ulaştırma Politikaları Çalıştayında Yaptığı Açılış Konuşması

Tepebaşı Belediyemizin sayın başkanı, İnşaat Mühendisleri Odası yönetim kurulunun sayın başkan ve üyeleri, kamu kurumlarımızın değerli müdür ve temsilcileri, İnşaat Mühendisleri Odalarımızın sayın şube başkan ve temsilcileri, TMMOB'ye bağlı meslek odalarının sayın başkan ve temsilcileri, üniversitelerimizin değerli öğretim üyeleri, sevgili meslektaşlarım, değerli konuklar, basınımızın çok kıymetli temsilcileri hepinizi İnşaat Mühendisleri Odası Eskişehir Şubesi yönetim kurulu adına saygı ve sevgiyle selamlıyor, çalıştayımıza hoş geldiniz diyorum..

Konuşmama başlamadan önce Çalıştayın düzenlemesine katkı veren değerli hocalarımıza, meslektaşlarımıza ve şube personeline huzurlarınızda teşekkür ediyorum.

Değerli Konuklar,

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

Daha önce Bursa, İstanbul ve Samsun'da yapılmış ve sonuncusu şehrimizde bugün yapacağımız çalıştayımızdan çıkan sonuçlar çerçevesinde Şehirlerin ulaşım ile ilgili ana politikaları değerlendirilecektir. Konuyu önce çalıştay formatında ele alıyor ve tartışarak olgunlaşan görüşleri kongre zeminine taşıyoruz.

Yaşanabilir bir dünya, sağlıklı, sürdürülebilir, insan ve çevre odaklı bir kent anlayışı çerçevesinde, planlama yapmak başta merkezi yönetim ve yerel yönetimlerin asli görevi olmalıdır. Ulaşım bunun ayrılmaz bir parçasıdır.

Sevgili Meslektaşlarım,

Cumhuriyetimizin kuruluşundan itibaren Gazi Mustafa Kemal Atatürk'ün tüm yurdu demir ağlarla örme şiarı bizlere yol göstericiydi.

O günlerden 50 li yıllara gelindiğinde tek partili hayattan çok partili hayata geçilmiş, demokrasimiz ve yurt bilincimiz daha üst seviyeye geçilmesi beklenirken, mevcut iktidarların liberal yaklaşımları, ülkemizdeki kent, ulaşım, sosyal hayat ve insani ihtiyaçlar çerçevesinde geri dönüşü olmayan sorunların ortaya çıkmasına sebep olmuştur.

Sanayileşmeye hız verilmiş, köyden kente göçün önü açılmış sonucunda da çarpık ve plansız kentler oluşmuştur. Nüfusun artış hızı beklenenden çok daha fazla olmuş, ulaşım ve ulaştırma problemleri ortaya çıkmıştır. İktidarların ve yerel yönetimlerin sergilediği ulaşım politikaları çerçevesinde ise yaşanamaz ve sürdürülemez şehirler meydana gelmiştir.

Ulaşım planlarının oluşturulmasında; başta bilim insanları olmak üzere, meslek odalarının, sivil toplum örgütlerinin, sosyologların, psikologların ve şehirde yaşayan insanların görüşleri mutlaka alınmalıdır.

Değerli Katılımcılar,

Ulaştırma politikasını sadece teknik bazda ele almak, mühendislik uygulamaları ile sınırlı bir tartışmaya hapsetmek yeterli olmayacaktır.

Büyükşehirlerimizin hemen hepsi, hatta turizme açık sahil yerleşkelelerinde bile ulaşım sorunu vardır. Yapılan onca yatırıma, kavşak düzenlemelerine ve Ankara örneğinde olduğu gibi katlı kavşaklara rağmen ulaşım köklü, kalıcı bir çözüm üretilmemektedir.



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

Ulaşımında karşı karşıya bulunduğumuz sorunların kaynağı, bir bütün olarak kentleşme politikalarıdır. Bu konuda ana çözüm, kentlerin öncelikli olarak insan için düzenlenmesi gerektiğidir.

Değerli Konuklar,

Birçok kentimizde olmayan ulaştırma master planı, şehrimizde, Prof. Dr. Haluk Gerçek, Prof. Dr. Ergün Gedizlioğlu hocalarımız ve Eskişehir Osmangazi Üniversitesi birlikteliğiyle hazırlanmış ve daha sonra revize edilmiştir.

Eskişehir ulaştırma altyapısı ve ulaşım hareketleri bakımından İstanbul, Ankara gibi büyük kentlerimizde önemli boyutlarda yaşanmakta olan ulaştırma ve çevre sorunları ile henüz karşılaşmamış bir kenttir. Kentin geleceğini biçimlendirecek olan gelişme ve ulaştırma planlarını, bir bütünlük içerisinde, yaşanabilir bir kent ve sürdürülebilir bir ulaştırma sistemi hedeflerine yönelik olarak gerçekleştirerek ve uygulayarak, büyük kentlerimizde yaşanmakta olan ulaştırma ve çevre sorunlarını yaşamadan, 21. yüzyıla yaraşır, çağdaş bir kent olmasını sağlamak mümkündür.

Değerli Katılımcılar,

Şehrimize baktığımızda planlama ve uygulama sorunlarının olduğu görülmektedir.

Hali hazırda şehir içi yol statüsünde olan çevreyolunda yapılan katlı kavşakların tasarımı, bağlantı yolları, sinyalizasyonu, ulaşımı kolaylaştırmak yerine sıkışıklıklara sebep olmaktadır. Yağışlı günlerdeki yağmur suyu tahliyesini de problem yaratmaktadır.

Planlarda yer almasına rağmen uygulamaya geçilmeyen kuzey otoyolu ve güney çevre yolu acil olarak yapılmalı şehri iki yakaya bölen çevreyolu şehiriçi bulvar niteliğine dönüştürülmelidir.

Ankara - Eskişehir YHT hattının yer altına alınması sırasında birçok önerimiz gözardı edilmiş ve mevcut haliyle ileriki yıllarda problem yaratacaktır. Yer altına alınan hattın üzerinde kalan alanın düzenlenmesi de şehrimize yakışmamış ve hiçbir ihtiyacımızı çözmemiştir.

Merkez hattın batısında kalan paralel yollarımızdan Ali Fuat Güven Cd. si tülomsaş içerisinden geçirilmeli ve şehir merkezine giren araç sayısı azaltılmalıdır.

Atatürk stadyumunun ulaşım noktasında mevcut yerinde bırakılması önerimiz gözardı edilmiş ve şu anki yerine yapılmıştır. Sonucunda büyük bir ulaşım problemiyle karşı karşıya kalmış bulunmaktayız.

Mevcut stadın yerine yapılmakta olan yeraltı otoparkının ulaştırma master planında yer almaması, ilerde doğabilecek sorunlar bilimsel olarak ele alınarak planlamaya dahil edilmelidir.

Buradan da göreceğimiz üzere yerelde yaptığınız kent ve ulaşım planlamaları bazen merkezi yönetim tarafından hiçe sayılarak zorlaştırılmakta, günü kurtarır çözümlere dönüşmektedir.

Yine şehrimize yapılan devasa şehir hastanesi, konumu itibari ile şehrin uzak ucunda bulunmakta ve halkın ulaşımı düşünülmeden yapılan yatırımlardan bir tanesidir.

Değerli Konuklar,

Şehir merkezlerinin mümkün olduğunca yaya ve bisiklet öncelikli planlanmalı, insanlara yaşam alanı bırakılmalıdır.

Bu kapsamda ulaştırma alanında yapılacak yatırımlar araçların taşınmasına göre değil, insanların erişimlerini kolaylaştıracak bir anlayışla yapılması gerekmektedir. Kent mekanları otomobiller için değil, insanların kullanımına göre düzenlenmelidir.

İnsanı odak noktasına almayan bir ulaştırma sistemi, sürdürülebilir değildir. Kentleri otomobillere uydurmak yerine otomobilleri kente uydurmak, bütün dünyada ulaştırmanın ana halkası olarak tanımlanmaktadır.

Bu düzlemde planlama yapılmalı ve şehri gerçek sahipleri olan, yani insanların yaşamına olanak sağlayan politikalar üretilmelidir.

Değerli Katılımcılar,

Çok değerli hocalarımız ve meslektaşlarımız, hem sorunları görünür kılacak hem de çözüme dair görüşlerini bizlerle paylaşacaktır.

Çok teşekkür ediyorum ve çalıştayımıza başarılar diliyorum.

## Yurt Dışında Çalışan Meslektaşlarımızın Can Güvenliği Sağlanmalıdır!

Yine bir meslektaşımızı, Mustafa Serhad Aydın'ı 12 Mayıs 2019 tarihinde Somali'nin başkenti Mogadişu'da arabasına düzenlenen bombalı saldırı sonucunda kaybettik.

Yaşanan bu olay bir kez daha göstermiştir ki yurt dışında çalışan meslektaşlarımızın can güvenliği tehdit altındadır.

İç karışıklık yaşayan ülkelerin imarını üstlenen firmalar ülke ekonomisine katkı sağlamakta, sektörümüzü canlandırmakta, sektör bileşenlerine iş alanı açmaktadır. Türkiye ekonomisi için inşaat firmalarının yurt dışında aldığı işler önemli bir yer tutmaktadır. Ancak bu firmaların personelleri için, gerek buldukları ülkelerdeki can güvenliği gerekse iş güvenliği konularına yeterli önem verilmediği anlaşılmaktadır.

Açıktır ki devletin yurt dışında çalışan yurttaşları hakkında kapsamlı bir can güvenliği politikası geliştirmesi hayati bir ihtiyaçtır.

İstanbul Şubemiz üyesi Mustafa Serhad Aydın'ı kaybetmenin derin üzüntüsü içinde ailesine, dostlarına ve meslektaşlarımıza baş sağlığı diliyoruz.

**TMMOB İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI  
YÖNETİM KURULU**



**TMMOB**  
İnşaat Mühendisleri  
Odası

**BASIN**  
**AÇIKLAMASI**

**YURT DIŞINDA ÇALIŞAN  
MESLEKTAŞLARIMIZIN  
CAN GÜVENLİĞİ  
SAĞLANMALIDIR!**

## Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği Kapsamında Yapılacak Tasarım Gözetimi Ve Kontrolü Hizmetlerine Dair Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ Yayımlandı

Resmi Gazete'nin 9 Mayıs 2019 tarihli 30769. sayısında Çevre ve Şehircilik Bakanlığı tarafından Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği Kapsamında Yapılacak Tasarım Gözetimi Ve Kontrolü Hizmetlerine Dair Tebliğde Değişiklik Yapılmasına Dair Tebliğ yayımlandı.

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





## İMO Meslek İçi Eğitim Kurulu 4. Toplantısını Yaptı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası 46. Çalışma Döneminde faaliyet yürüten Meslek İçi Eğitim Kurulu dördüncü toplantısını 8 Mayıs 2019 tarihinde Oda Merkezinde yaptı.

Toplantıda, 46. Dönemde düzenlenecek Bölgesel Geoteknik Eğitimleri ve Plaxis Eğitim talepleri değerlendirildi ve kurula gelen yazılar görüşüldü.

Toplantıya; Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcısı Ceylan Özkul, Kurul Başkanı Nusret Suna, Kurul Üyeleri; Hasan Selim Şengel ile Sadık Can Girgin katıldılar.

## İMO Onur Kurulu 9. Toplantısını Yaptı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Onur Kurulu 9. toplantısını 10 Mayıs 2019 tarihinde Eskişehir Şube`de gerçekleştirdi.

Toplantıda toplam 54 üye hakkındaki dosya görüşüldü.

Toplantıya Kurul Üyeleri Mustafa Selmanpakoğlu, Fercan Yavuz, Ömer Zafer Alku, Haydar Yıldız ve Rıza Arslanbay katıldı.



## İMO Geoteknik Kurulu 9. Toplantısını Yaptı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Geoteknik Kurulu 9. Toplantısını 14 Mayıs 2019 tarihinde Oda Merkezi`nde yaptı.

Toplantıda, Bölgesel Geoteknik Eğitim planı ve içeriği görüşüldü. Ayrıca Türkiye Bina Deprem Yönetmeliği, Zemin ve Temel Etüdü Raporları ve Uygulama Esasları Tebliği değerlendirilerek, Tasarım Gözetmenliği ile ilgili yapılan değişiklikler görüşüldü.

Toplantıya İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu İkinci Başkanı Cemal Akça, Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Genel Sekreter Yardımcıları Bahaettin Sarı ve Ceylan Özkul, Kurul üyeleri; Mustafa Laman, Utkan Mutman, Tuna Acar ve Ayşe Aktürk Basık katıldı.

## İMO Afet Riski Altındaki Alanlar ve Kentsel Dönüşüm Komisyonu 4.

### Toplantısını Yaptı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Afet Riski Altındaki Alanlar ve Kentsel Dönüşüm Komisyonu 4. Toplantısını 15 Mayıs 2019 tarihinde Skype üzerinden gerçekleştirdi.

Toplantıda, imar barışının kentsel dönüşüme etkileri değerlendirildi.

Toplantıya; Genel Sekreter Yardımcısı Dilek Bekiroğlu, Komisyon üyeleri; Baykal Hancıoğlu, Hasan Alınç, Ufuk Yurtoğulları ve Cumali Niğdelioğlu katıldı.



## İMO Bilirkişilik Kurulu 5. Toplantısını Yaptı



TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Bilirkişilik Kurulu 5. Toplantısını 16 Mayıs 2019 tarihinde Oda Merkezinde gerçekleştirdi.

Toplantıda İMO Bilirkişilik Yönetmeliği Uygulama Usul ve Esasları, bu dönem yapılacak bilirkişilik alt uzmanlık alanları eğitim konuları ve programları ile TMMOB'nin Adalet Bakanlığı Hukuk İşleri Genel Müdürlüğü Bilirkişilik Dairesi Başkanlığına gönderilmek üzere hazırlanarak görüş istediği taslak görüşüldü.

Toplantıya İnşaat Mühendisleri Odası Genel Sekreter Yardımcısı Bahaettin Sarı ile Kurul üyeleri; Mustafa Sözer, Canan Oğuz, Erdoğan Balcıoğlu, Hasan Hüseyin Tunçdemir, Salih Karakaş, Süleyman Adanur ve Eray Dağ katıldı.

## İMO 4. Köprüler ve Viyadükler Sempozyumu Düzenleme Kurulu 2. Toplantısı Yapıldı

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası adına Ankara Şube tarafından 1-2 Kasım 2019 tarihlerinde Ankara'da düzenlenecek olan "4. Köprüler ve Viyadükler Sempozyumu" Düzenleme Kurulu 2. Toplantısı, 13 Mayıs 2019 tarihinde Oda Merkezi'nde yapıldı.

Toplantıya, İnşaat Mühendisleri Odası Yönetim Kurulu Üyesi Hüseyin Kaya, Prof. Dr. Erhan Karaesmen, Ankara Şube Başkanı Selim Tulumtaş, Sayman Üyesi Okan Çağrı Bozkurt, Fatma Aslı Kahveci, Koray Kadaş, Murat Karacaoğlu ve Mehmet Gökçe katıldı.

Toplantıda, Sempozyum için sunulan bildiri özetleri ve diğer gündem maddeleri değerlendirildi.



## DİSK - KESK - TMMOB - TTB: İşçiler Mezarda, Sorumlular Dışarıda Adalet İstiyoruz

DİSK, KESK, TMMOB ve TTB, Soma faciasının yıldönümünde yaşamını yitiren maden emekçilerini anmak ve iş cinayetlerine dikkat çekmek için 12 Mayıs'ta Soma'da 13 Mayıs 2019 Pazartesi günü ise kent merkezlerinde kitlesel basın açıklamaları düzenledi.

Bundan tam 5 yıl önce, 2014 yılı Mayıs ayında Soma'da 301 maden işçisini yitirmiştik. Bu süre zarfında acılarımızın hafiflemesi bir yana, yaraları daha da kanatan gelişmeler yaşandı.

Bilindiği gibi, madenin patronu Can Gürkan ölümünden sorumlu olduğu her işçi için yaklaşık 5 gün hapis yatmasının ardından geçtiğimiz ay tahliye oldu. Böylece 301 maden işçisi arkadaşımızın ardından adalet de göçük altında kaldı.

İşçinin emeğinin olduğu kadar yaşamının da ucuz olduğu bu düzende, insanlık bir kez daha göçük altında kalmış oldu.

Bu göçük ülkeyi yönetenlerin eseri olan hukuki bir göçüktür, politik bir göçüktür, ekonomik bir göçüktür, ahlaki bir göçüktür.

Ülkemizde hukukun çöküşü Soma davasıyla bir kez daha gözler önüne serilmiştir. Davayı Soma'dan kaçırarak, katliamda sorumluluğu bulunanları yargılama konusu yapmayan, maden patronu ve yöneticilerini "olası kasıt" üzerinden değil; "bilinçli taksir" ile "cezalandırarak" adeta ödüllendiren yargı sistemi, bir işçi için 5 gün hapis yatmayı yeterli görmüş; ülkemizde "hukuk"un geldiği noktayı bir kez daha gözler önüne sermiştir.

Başından beri madenlerde gerekli denetimi yapmayanlar, Soma'daki öldüren çalışma düzenine izin verenler, güvencesiz ve taşeron çalıştırma biçimlerini egemen hale getirenler, sendikalaşmanın önüne engeller koyanlar hiçbir biçimde hesap vermemiştir. Aksine bu boyuttaki katliamların "fitrat" olduğunu ifade ederek, katliamın politik savunusuna devletin tepesinin imzasını atmışlardır.

Bu düzen, daha fazla kar için daha fazla kan dökülmesini meşru gören bir düzendir. Soma katliamının ardından "Artık hiçbir şey eksisi gibi olmayacak" diyenler, hiçbir şeyi değiştirmemiş ve her şey eskisi gibi devam etmiştir. Soma katliamından bugüne en az 28 Soma katliamı kadar daha işçinin yaşamını yitirmesi kaza değil, tesadüf değil, hata değil, ülkeyi yönetenlerin kasıtlı bir tercihidir. İşçi Sağlığı İş Güvenliği yasasının, İş Sağlığı ve Güvenliği olarak değiştirilmesi, iktidar için işin ve patronların güvenliğinin işçinin yaşamından daha öncelikli olduğunu göstermektedir. Sadece kavramlardaki değişimde bile kendi gösteren bu zihniyetinin sonucu olarak, Türkiye iş cinayetlerinin en fazla olduğu ülkelerden biri olmuştur.

Bugün içinde bulunduğumuz ekonomik göçükten çıkış için insanı, emeği, doğayı ve yaşamı değil; kanı, gözyaşını, betonu ve yıkımı güvence altına alan bir yol tercih edilmektedir. Bu korkunç tercih, 301 işçinin ölümüne sebep olan maden patronuna yeniden maden işletme hakkı vererek bir kez daha ilan edilmiştir.

Demokrasi isteyenlerin, basın özgürlüğüne sahip çıkanların, yaşamı savunanların, barış talep edenlerin, iktidarı eleştirenlerin hapisanelere doldurulduğu bir ülkede, 301 kişiyigöz göre göre ölüme yollayanların serbest olması, dibi görünmeyen derinlikte bir ahlaki göçüktür.



Gerekli işçi sağlığı ve iş güvenliği önlemlerini bilerek ve isteyerek almamak hata değil, kasıttır.

Yıllık üretim planının neredeyse üç katı üretim yapmak için işçileri zorlamak hata değil, kasıttır.

Madenlerdeki taşeron, rodövans, dayıbaşılık gibi güvencesiz çalıştırma uygulamalarını yaygınlaştırmak, madenleri özelleştirmek, kamu denetiminden çıkarmak hata değil, kasıttır.

301 işçi kardeşimiz göz göre göre gelen bir katliam sonucu hayatını kaybetmiştir. Karşımızda insan hayatına karşı büyük bir tehdit haline gelmiş; hukuki, politik, ekonomik ve ahlaki olarak göçmüş bir düzen vardır.

Soma katliamını unutmamak unutturmamak hepimizin görevidir. Soma'nın hesabını er ya da geç soracağız. Bu ülkede çalışırken ölmeyeceğimiz, insanca çalışacağımız, insanca yaşayacağımız güzel günleri elbet göreceğiz.

**DİSK, KESK, TMMOB, TTB**

## TMMOB 45. Dönem 3. Danışma Kurulu 25 Mayıs 2019 Tarihinde İstanbul'da Toplanıyor

TMMOB 45. Dönem 3. Danışma Kurulu Toplantısı 25 Mayıs 2019 Cumartesi Günü Saat 11:00'de İstanbul'da PERPA Ticaret Merkezi Konferans Salonu'nda gerçekleştirilecek.

TMMOB Ana Yönetmeliğinin 44. maddesine göre: Birlik Danışma Kurulu; Birlik Yönetim, Denetim ve Onur Kurulları, Oda Yönetim Kurulları, Şube Yönetim Kurulları, Bölge Temsilciliği Yürütme Kurulları ve Birlik Yönetim Kurulunun gerekli gördüğü hallerde İl Koordinasyon Kurulları, il, ilçe ve işyeri temsilcilikleri ile ilgili Birlik görevlilerinden oluşur. TMMOB'nin eski Başkanları Birlik Danışma Kurulunun doğal üyeleridir.

TMMOB 45. DÖNEM III. DANIŞMA KURULU

**Tarih: 25 MAYIS 2019 / Cumartesi**

**SAAT : 11:00**

**YER : PERPA Ticaret Merkezi  
A BLOK 14.KAT Konferans Salonu Şişli/İSTANBUL**

**tmmob**  
TÜRK MÜHENDİS VE MİMAR ODALARI BİRLİĞİ

**DANIŞMA  
KURULU**

**TMMOB 45. DÖNEM  
III. DANIŞMA KURULU  
25 MAYIS 2019  
TARİHİNDE İSTANBUL'DA  
TOPLANIYOR**

# BASINDA İNŞAAT MÜHENDİSLERİ ODASI ESKİŞEHİR ULAŞTIRMA POLİTİKALARI ÇALIŞTAYI

11 Mayıs 2019 Tarihinde Gerçekleştirilen İnşaat Mühendisleri Odası Eskişehir Ulaştırma Politikaları Çalıştayı Hakkında Basında Yer Alan Haberler



**TEKNİK GÜÇ**

TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası Adına Sahibi  
Cemal Gökçe  
Yazı İşleri Müdürü  
Zeki ERGİNBAŞ (1976-1977)  
Bahaettin Sarı

Yönetim Yeri: TMMOB İnşaat Mühendisleri Odası  
Necatibey Cad. No: 57 06440 Kızılay / Ankara  
Tel: 0.312.294 30 00 Faks: 0.312.294 30 88 E-Posta: teknikguc@imo.org.tr Web: www.imo.org.tr

15 Mayıs 2019, Sayı:325-, onbeş günde bir yayımlanır, yerel süreli yayın. ISSN: 1307-2412  
Elektronik ortamda hazırlanıp üyelerine ücretsiz dağıtılır