

1/100.000'LİK ÇEVRE DÜZENİ PLANI'NA İTİRAZ



İstanbul Büyükşehir Belediye Meclisi'nin 13.02.2009 tarihli toplantısında oy çokluğu ile kabul edilmesinin ardından 25.06.2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından da onaylanarak 17.07.2009 tarihinde askıya çıkarılan olan 1/100.000 ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'na ilişkin itirazlarımız; 14 Ağustos 2009 tarihinde İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı'na iletildi.

14 Ağustos 2009 tarih ve 09/378-TT/HS sayılı yazımızla İstanbul Büyükşehir Belediyesi Planlama ve İmar Daire Başkanlığı'na gönderilen ve itiraz dilekçesi, 1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planı'nın bir parçası olan "Plan Raporu"nun genel yaklaşımına ek olarak; "Kentiçi Ulaşım", "Haliç Tersaneleri", "Tuzla Tersaneler Bölgesi" ve "Afet Planları" konularındaki itirazlarımızı içeriyor.

Plan'ın genel yaklaşımına olan itirazımız; Plan Raporu'nun **Ana Strateji** olarak "İşlevsel Metropoliten Bölge İçindeki Planlama Kararlarını İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Öncülüğünde Belirlemeyi", hemen altında ise, "Parçacı planlama yaklaşımlarının neden olduğu 'bütünlüğü bozma' tehlikesinin engellenmesi için uygulanabilir anlayış çerçevesinde bütüncül planlamaya geçilmesini" belirlemiş olmasına karşın; planın, bir çok yönü itibarıyla bu doğru anlayışa ters bir yaklaşımla hazırlanmış olmasıdır. Özellikle mevcut durumun saptandığı bölümler ile Planlama Yaklaşımı'nın belirlendiği bölümde kulağa hoş gelen tespitler, yaklaşımlar, ilkeler yer almışken; Plan Kararları ve Gerekçeleri'nin belirlendiği bölüm, Plan Uygulama Hükümleri'nin belirlendiği bölüm ve Plan Uygulama Araçları ve Eylem Programı'nın yer aldığı bölümde bunlarla çelişkili/uyumsuz, eksik/yetersiz kararlar alınmakta, hükümler oluşturulmaktadır. Bir yandan "Ulaşım sisteminin işletme, altyapı, planlama gibi kendi iç sorunları ve yetersizlikleri yanında; sistemin sağlıklı çalışmamasının nedenlerinden biri de arazi kullanım kararları ile ulaşım sistemine ilişkin kararların entegre bir anlayış içerisinde verilmemesidir" denirken; Plan'ın hemen hiçbir yerinde bu yanlışın tekrarlanılmadığını gösteren 'arazi kullanımı-ulaşım' kararına rastlanmamaktadır.

Kent içi deniz ulaşımının en önemli kurumu İDO'nun özelleştirme ihalesi hazırlıkları bizzat planı onaylayan İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı'nın ağzından basına açıklanmışken; "yüksek kapasiteli raylı ve denizyolu ağırlıklı toplu taşıma sisteminin öngörüldüğünün" söylenmesi, "deniz taşımacılığının etkinleştirilmesi ... ilkesi ile hareket edildiğinin" iddia edilmesi inandırıcı olmamaktadır. "Planlama Kararlarını İstanbul Büyükşehir Belediyesi'nin Öncülüğünde Belirlemek" **Ana Stratejisinin** üstü kazındığında; merkezi yönetim tarafından bir üst plana dayanmaksızın gündeme getirilmiş olan Galataport, Zeyport, Haydarpaşa vb. gibi bir çok kentsel dönüşüm projesi ve yatırım kararları ortaya çıkmaktadır.

Ulaşım ve özel olarak kentiçi ulaşım konuları ile ilgili itirazlarımızı da şöyle özetleyebiliriz:

Ya kent ya otomobil olarak özetleyebileceğimiz ve Avrupa Konseyi Avrupa Yerel ve Bölgesel Yönetimler Konferansı'nın Strasburg'da 18 Mart 1992 günü yapılan toplantısında kabul edilen **Avrupa Kentsel Şartı'nda otomobil ilk icat edildiği 1884'den beri, ulaşım politikalarını yönlendirmiş; hatta toplu ulaşım sistemlerini gözden düşürmüştür. Kente karşı otomobil çok basitleştirilmiş bir ifade olmakla birlikte; durum buna yakındır** sözcükleri ile ifadesini bulan çağdaş yaklaşım; yer yer Plan'da da "Karayoluna dayalı bu sistem, her geçen gün artan büyüme eğilimiyle, gelecekte sorunların daha da kalıcı ve çözülemez hale geleceğini göstermektedir. Her gün trafiğe yeni çıkan araçlar, ... İstanbul ulaşımındaki önemli sorunların başında gelmektedir" gibi cümlelerle yer almakta ise de Plan Kararları arasında özel otomobil kullanımının nasıl caydırılıp azaltılacağına, karayoluna ve özel otomobil kullanımına dayalı sistemin demiryolu ve denizyolu ağırlıklı çağdaş entegre sisteme nasıl dönüştürüleceğine ilişkin elle tutulur bir karar/hüküm mevcut değildir. "Karayoluna dayalı bu sistem"den şikayetçi olan bir plan'ın; "İstanbul'un doğal ve tarihi yapısının kentin merkez bölgelerinde yeni yol yapımına ve mevcut yolların genişletilmesine olanak vermemesi"ni ulaşım açısından "tehdit" olarak değil, "fırsat" olarak değerlendirmesi gerekirdi.

Plan Kararları ve Gerekçelerinin “ana ilkeler ve politikalar”ı arasında yer alan “toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi ve kullanımının özendirilmesi ilkesinin benimsenmesi”, “yüksek kapasiteli raylı ve denizyolu ağırlıklı toplu taşıma sisteminin öngörülmesi”, “deniz taşımacılığının etkinleştirilmesi”, “kent bütünündeki ulaşım sistemlerinin birbirine alternatif oluşturmak yerine birbirini tamamlayacak biçimde planlanması” ifadeleri aynı bölümün ilerleyen sayfalarında yerini “kent içi denizyolu ulaşımının tüm yolculuklar içerisindeki payının artırılmasına yönelik olarak; deniz kıyısında transfer merkezleri ve raylı sistemlerin denize ulaştığı her noktada o bölgenin yoğunluğuna göre iskeleler önerilmelidir. Bu doğrultuda Plan’da mevcut iskeleler korunmuş ve iskelelerin toplu taşıma sistemleriyle entegre edilmesi kararı verilmiştir”, “şehir içi (denizyolu) hatlarının özellikle raylı sistem hatlarıyla entegrasyonu sağlanarak toplu taşımada denizyolu taşımacılığının payının artırılması hedeflenmiştir. Denizyolu yolcu ulaşım hatları ile diğer ulaşım sistemleri arası entegrasyon sağlandığında, deniz ulaşımını kullanan günlük toplam yolcu sayısı da artacaktır” gibi somut olmayan, ne zaman kim tarafından gerçekleştirileceği belirsiz ‘kararlar’a bırakılmaktadır. Plan Kararları’nın ulaşım ile ilgili olanları, ulaşımında toplu taşımanın payının artması bir yana, artan kent nüfusuna bağlı olarak katlanacak ulaşım talebine cevap verebilecek sonuçlar elde edilmesini dahi sağlayamayacaktır.

Ulaşım sistemlerinin entegrasyonundan, deniz yolu ile yapılan yolculukların payının artırılmasından söz edilmekle birlikte; bunun nasıl gerçekleştirileceğine ilişkin temel esasların Plan’da yer almaması önemli bir eksiklik olarak görülmekte; bu eksikliğin ana nedeninin de ‘deniz yolunun payının neden düştüğü’ konusundaki yanlış kanı olduğu anlaşılmaktadır. Gerçekleri görmediği, görmek istemediği ya da öyle göstermek istediği için, **kent içi ulaşımında deniz yolunun payının giderek azalmakta olmasını, ‘başta hız ve konfor olmak üzere denizyolu ulaşım sektörünün hizmet düzeyine ilişkin parametrelerin, yolculuk yapan kitlelerin çağdaş taleplerine cevap verecek düzeyde olmaması nedeniyle, yolcu taşımacılığının lastik tekerlekli sistemlere kaydığı’ şeklindeki açıklamaya çalışan yanlış görüş Plan’a da hakim olmuştur.** Ulaşım sistemlerinin entegrasyonu deyince sadece ‘ortak bilet uygulaması’, ‘aktarma kolaylıkları’ gibi hususları anlayan; kentin büyüyerek kuzeye yayılmış olduğu günümüzde artık ‘tek araç’la yolculuk devrinin kapandığının farkında olmayıp, bu nedenle de yolculuk tercihlerini etkileyen ve güvenlik (kazaya karışma riski ve kaza sonucunda yolcunun kazadan etkilenme derecesi), hava koşullarından etkilenme, yolculuk süresi, yolculuk bedeli, sefer sıklığı, güvenilirlik (gidilmek istenen yere öngörülen sürede ulaşılabilme) ve konfor olarak özetlenebilecek olan hizmet düzeyi parametrelerinin artık birden fazla aracı (ve sistemi) kapsayan günlük yolculuğun tümü açısından değerlendirilmesi gerektiğini göz ardı eden yaklaşımın varabileceği nokta “raylı sistemlerin denize ulaştığı her noktada o bölgenin yoğunluğuna göre (ne demekse) iskeleler önerilmelidir (kim önerecekse)” ile sınırlı kalmıştır.

Demiryolu ve raylı sistemler ile ilgili önerilerin/kararların oldukça ayrıntılı olarak yer verildiği Plan Kararları arasında, bunlarla “entegre edileceği”, “denize ulaştıkları her noktada iskeleler önerileceği” ifade edilen denizyolu terminaleri ile ilgili olarak hiçbir ayrıntı belirlenmemiştir. Oysa, Plan’da mevcut ve önerilen demiryolu ve raylı sistemlerin “denize ulaştıkları noktalar” belirlenmiş olduğuna göre, denizyolu terminalerinin de belirlenmiş; bu terminalerin her birinin karşılığı olan diğer denizyolu terminali ya da terminalerinin ve bu terminalerden sonra gidilecek güzergaha göre diğer ulaşım sistemlerinin, arazi kullanım kararlarına bağlı yolculuk talep öngörülerine göre planlanmış/kararlaştırılmış olması gerekirdi. Taşıma sistemlerinin herhangi birinin bağımsız olarak planlanmasından sonra, diğerlerinin ona uydurulmaya çalışılması (raylı sistemlerin denize ulaştığı her noktada o bölgenin yoğunluğuna göre iskeleler önerilmeli); Plan’ın ana ilkeleri ve politikaları ile uyumlu değildir.

Plan’da söz konusu olan diğer bir tutarsızlık da “deniz yolunun payının artırılması”ndan söz edilirken; bunun hangi kurumlar ve araçlarla gerçekleştirileceğine ilişkin herhangi bir ifadenin yer almamasıdır. Plan’da belirtilmemiş iskele ve hatlarda hangi gemiler çalışacaktır; bu gemiler Haliç Tersanelerinin ‘sinema platosu’na dönüştürülmesini amaçlayan sözüm ona ‘kültür projeleri’ ortada iken nerelerde kim tarafından yapılacak, bakım ve onarımları gerçekleştirilecek; Büyükşehir Belediyesi’nin kuruluşu İDO’nun ‘özellendirilme’ kararlarının bizzat Büyükşehir Belediye Başkanı tarafından ifade edildiği günümüzde, kim tarafından nasıl işletilecektir?

Plan’ın ulaşım açısından ciddi bir sakınca içeren yönlerinden biri de İzmit Körfez Geçişi Projesi’ne yaklaşımıdır. Doğru bir anlayışla 3. Köprü konusunu ulaşım açısından tehdit olarak algılayan Plan, İzmit Körfez Geçişi Projesine eleştiri hiç getirmemekte; körfez geçişinin İstanbul ulaşımında yaratacağı ilave transit geçiş talebinin olumsuz etkilerini ve bunun 3. Köprü’yü kaçınılmaz kılacağını hiç hesaba katmayarak; Körfez Geçişi’ni kabullenmiş hatta büyük ölçüde benimsemiş görünmektedir. Oysa İzmit Körfez Geçişi Projesi ve bunun bağılı olarak 3. Boğaz Köprüsü, lastik tekerlekli araç ağırlıklı ulaşım sistemini pekiştirerek ve özel otomobil kullanımını körükleyerek ulaşım sorununun daha da içinden çıkılmaz hale gelmesine neden olacaktır.

Çağdaş kent planlamasında kent içi ulaşımın çağdaş kentsel arazi kullanım planları ile bir bütünlük içinde ele alınması gerekmektedir. Plan mevcut ulaşım yapısını lastik tekerlekli ulaşım sistemlerine göre önemli üstünlüklere sahip olan deniz yolu ve raylı sistemler lehine değiştirmeyi amaçlayarak; halen kent içi ulaşımında hakim durumda olan lastik tekerlekli sistemlerin, raylı ve denizyolu toplu taşıma sistemlerinin ‘bütünleyicisi’ durumuna getirilmesini hedeflemelidir. Ortasından deniz geçen bir kent olan ve Haliç de düşünüldüğünde 3’ten fazla tarafı denizle çevrili olan İstanbul; dünyaya örnek olabilecek, deniz yolu ağırlıklı bir ulaşım modeli oluşturma imkan ve potansiyeline sahiptir. Plan’da İstanbul’un bu özelliğini göz önüne alan, imkan ve potansiyelini en üst düzeyde değerlendirebilecek önlem ve kararlar içeren düzenlemeler yapılmalıdır.

Haliç Tersaneleri Plan'ında "tarihi, kültürel ve mimari değerlere sahip olan Haliç, Aynalıkavak, Taşkızak ve Camialtı Tersaneleri şehir hatları ve İDO vapurlarının bakım ve modernizasyonu gibi çalışmalarla kısmen tersane işlevini sürdürecektir; bu tersanelerde tarihten günümüze gemi yapım tekniklerinin uygulamalı olarak öğretildiği ve sergilendiği, turizme açık müzecilikle ilgili tesisler, bilim-sanayi müzesi, kültür merkezleri gibi kullanımlar yer alabilecektir" ifadeleri ile yer almaktadır.

Odamızca süresi içinde itiraz edilmiş olan Beyoğlu İlçesi Kentsel Sit Alanı 1/5.000 ölçekli, 21.05.2009 tasdik tarihli Koruma Amaçlı Nazım İmar Planı'na göre de "söz konusu alanda ayrıca turizme yönelik satış yerleri ile sosyal tesis ve misafirhaneler, kafeterya, lokanta, çay evi gibi yeme içme yerleri ile Belediye'ye ait yönetim birimlerinin de yer alması" söz konusudur.

Bölgenin tarihi kültürel değerler açısından anlam ve önemi yok sayılarak; rant amaçlı çözüm ona 'kültür bölgesi'ne dönüştürülmek istenmesi anlamına gelen bu ifadeler karşılık olarak itiraz dilekçesi şu hususları kapsamaktadır:

Oysa Dünyanın yaşayan en eski ikinci tersanesi, dünya üzerinde başka örneği bulunmayan şekilde ve yaklaşık 6 asırdır gemi yapım işlevini sürdüren tek endüstriyel arkeolojik SİT olan ve ülkemizde mühendislik eğitiminin başlangıcı kabul edilen Mühendishane-i Bahri-i Hümayun'un doğduğu Tersane-i Amire'nin özellikle tarihten gelen üretim ve eğitim fonksiyonlarını devam ettirmek üzere yeniden yapılandırılması gerekmektedir. Haliç Tersaneleri'nin -yalnızca müze, kültür merkezi gibi- tarihsel (üretim ve eğitim) fonksiyonlarından koparılmış olarak başka amaçlarla kullanılmak üzere tahsisi, sadece önemli bir potansiyel istihdam imkanının ve maddi değer değil, aynı zamanda dünyanın hala üretimini sürdüren en eski sanayi tesisinin, gemi yapım işlevini 6 asırdır devam ettiren tek endüstriyel arkeolojik SİT'in -amacı kültürel ortamın geliştirilmesi olan İSTANBUL 2010 AVRUPA KÜLTÜR BAŞKENTİ arifesinde- üstelik 'kültür adına' kaybedilmesi anlamına gelecektir. UNESCO tarafından Dünya Endüstri Mirası Yılı olarak kabul edilen 2007'de, Türkiye dahil bütün dünyada 'endüstri mirasları' üzerine yapılan çalışmalar öne çıkmıştır. Dünyada eşi olmayan tek endüstriyel sit olarak, Haliç Tersanelerinin de bu sürecin içinde değerlendirilmesi gereken Dünya Endüstri Mirasları arasında olduğu kuşkusuzdur.

Öte yandan, söz konusu tersanelere ilişkin 18.04.2000 tarih ve 2000/34 sayılı Özelleştirme Yüksek Kurulu 'kapatma' kararının, Genelkurmay Başkanlığı'nın 'mevcut kapasite ve kabiliyetlerinin muhafaza edilmesinin yurt savunması ve güvenliği açısından gereklilik olduğu'na işaret eden 27.10.1994 tarihli yazısı gerekçe gösterilerek Danıştay 13. Dairesi'nin 2005/9755 E, 2005/6279 K ilamları ile iptal edilmiş ve iptal kararının 30.12.2005 tarihi itibarıyla kesinleşmiş olduğu göz önünde tutulduğunda; Plan'ın tersanelerin kapasite ve kabiliyetlerini değiştiren her kararının anılan mahkeme kararına aykırılık oluşturacağı açıktır.



Tuzla Tersaneler Bölgesi'nin geleceğini tehlikeye atan Plan Kararları ile ilgili itirazlarımız ise dilekçede şöyle yer alıyor:

Tuzla Tersaneler Bölgesi Plan'ında "tevsii imkanı bulunmadığı için mekanda sıkışmış, alt yapısı yetersiz ve çevre kirliliğine neden olan Tuzla'daki tersaneler bölgesi kısa ve orta vadede sıhhileştirilerek ve yoğunluğu azaltılarak işlevini sürdürecektir; uzun vadede ise fonksiyonu kısmen değiştirilerek yeniden yapılandırılacaktır. Tuzla Tersaneler Bölgesi'nde, çevresinde yer alan arkeolojik ve doğal sit alanları göz önünde bulundurularak, tersaneciliğe yönelik sosyal ve kültürel tesisler (konferans, kongre, sergi mekanları, müzeler vb.) ticaret ve hizmet alanları vb. tesisler yer alabilecektir." ifadeleri ile yer almaktadır.

Tuzla tersaneler bölgesi, 22.09.1969 tarih ve 6/12421 sayılı Bakanlar Kurulu Kararı ile 'özel sektör tersaneler bölgesi' ilan edilmiş ve 1980 başlarından itibaren 49 yıllığına irtifak hakkı tesis edilerek yatırımcılara tahsis edilmiştir. Bölgenin sınırları ve statüsü Denizcilik Müsteşarlığı tarafından belirlenmekte olup; bulunduğu Aydınli Limanı ile ilgili her türlü tasarruf 3621 sayılı Kıyı Kanunu kapsamındadır. Bölgedeki tersaneler, yıllık 2 milyar dolar dolayında ihracat gerçekleştiren, yan sanayiinin büyük ölçüde gelişmesine yol açan; özellikle son 10 yılda yapılan önemli yatırımlarla daha da modernleşen tesisler haline gelmiştir. Yaklaşık 25-30 bini doğrudan, 100 bini de yan sanayi ile dolaylı yoldan istihdam kapasitesi yaratmışlardır. Tuzla tersanelerinin "uzun vadede" ve "kısmen" de olsa "fonksiyonlarının değiştirileceği"nin Plan'ında ifade edilmesinin doğuracağı kuşku ve güvensiz ortam, Plan'ında sözü edilen "kısa ve orta vadeli" önlemlerin de hayata geçirilememesi sonucunu doğuracaktır. Plan bu haliyle Tuzla Tersaneler Bölgesi'ni belirsiz bir geleceğe mahkum etmekte; gemi yapım, bakım ve onarım sanayimizin tüm endüstriyel ve teknolojik birikim ve tecrübesinin heba edilmesine yol açacak tehlikeler taşımaktadır. Tuzla Tersaneler Bölgesi'nin geleceğini tehlikeye atan kararlar Plan'dan çıkarılmalıdır.

Lütfen çoğaltarak ve panolara asarak ENDAZE'nin yaygın ulaştırılmasına katkıda bulununuz.

Öte yandan, tersanelerin deniz kenarında bulunmaları zorunluluğunun da doğal bir sonucu olarak başlangıçta buna göre planlansalar da zaman içinde etkiledikleri yan sanayi ile birlikte yarattıkları yüksek istihdam potansiyelinin doğurduğu barınma ihtiyacı nedeni ile yerleşim alanları tarafından çevrilmelerinin kaçınılmaz olduğu; açık denize kurulmaları mümkün olmayan tersanelerin korunaklı bir körfeze ya da nehir ağzına kurulmalarının son derece normal ve bunun “mekanda sıkışma” olarak nitelenmesinin kesinlikle yanlış olduğu; bugün gelişmiş ülkeler başta olmak üzere dünyanın belli başlı tüm limanlarının içinde ya da yakınında en az bir tersanenin mevcut bulunduğu hususları göz önünde tutularak; Plan’da ‘tersane taşınması veya kapatılması’ kararları yerine, çevresinin doğru planlanarak yapılandırılmasına ilişkin kararlara yer verilmelidir.

Beklenen Marmara Depremi ile ilgili değerlendirme ve kararlara neredeyse hiç yer vermeyen Plan’a bu açıdan yönelttiğimiz itirazlar ise dilekçede özetle şöyle ifade edilmektedir.

Plan’da afet durumları ve özellikle beklenen Marmara Depremi ile ilgili olarak; “deprem ve sel gibi İstanbul’un önemli bir kısmını etkileyen doğal afetlerde yiyecek ve teknik malzemelerin en kısa zamanda ihtiyaç duyulan bölgelere sevk edilmesi amacıyla lojistik planlamasına gereksinim bulunmaktadır. Bu amaçla kentin Avrupa Yakası’nda Halkalı, Anadolu Yakası’nda Tuzla/Aydınlı bölgelerinde ana arterlere yakın, ulaşımı kolay alanlar üzerinde; afet sonrası ilk 10 saat içerisinde ulaşılması gereken temel malzeme ve ekipmanların sevk edilebileceği, ortalama büyüklüğü 20’şer dönüm olan birer adet ‘Afet Durumunda Acil Lojistik Merkez’i oluşturulmalıdır” ifadelerinden başka herhangi bir Karar’a rastlanmamaktadır.

1999 depremleri sonrası süreçten gerekli derslerin çıkarılmadığı ve uygun tedbirlerin düşünülmediği görülmektedir. Marmara Depremi’nin bir çok farklı açıdan ve farklı uzmanlık alanları kapsamında ele alınarak; önlemlerin belirlenmesi ve gerekli Plan Kararları’nın alınması gereği açıktır. Bu kapsamda Odamızın ilgi alanına giren hususlar bakımından aşağıda belirtilenler göz önüne alınmalıdır:

Deprem sonrasında karayollarında oluşan hasarlar sonucunda deprem bölgesine ulaşımın önemli ölçüde aksadığı, örneğin Gölcük çevresine tam intikalin 48 saati aştığı; bu süre içinde bölgeye acil yardım ve kurtarma malzemesi temininin ancak deniz yolu ile yapılabildiği unutulmamalıdır. Başlangıçta bölge ile iletişim de bir süre yalnızca deniz araçlarının telsiz ve radyo-telefonları ile mümkün olabilmiş; iş makineleri sevkiyatı yanında yaralıların taşınması da deniz yolu ile yapılabilmıştır. Deniz araçları, projektörleri vasıtasıyla denizi ve kıyıları aydınlatarak denizden insan toplanmasına yardımcı olmuşlar; buna ek olarak depremedelerin barınma ihtiyacı uzunca bir süre kıyıya yanaştırılan yolcu gemileri ile karşılanmıştır. Plan’da sözü edilen ‘Afet Durumunda Acil Lojistik Merkezleri’nin sayısı, bu hususlar göz önüne alınarak artırılmalı ve/veya ayrıca ‘Afet Durumunda Acil Lojistik İstasyonları’ da oluşturulmalıdır.



İstanbul’a daha yakın merkezli olarak beklenen depremlere hazırlık olarak bir sahil kenti olan İstanbul’da deniz ulaşımını geliştirerek aktif tutacak tedbirlerin acilen alınması zorunludur. Boğaziçi köprüleri sağlam kalsa bile yol ve viyadük hasarları köprülere ulaşımı dolayısıyla özellikle kentin iki yakası arasında karayolu ulaşımını imkansız hale getireceğinden, Boğaz geçişi sadece köprülere emanet edilmemelidir. Ayrıca çıkması muhtemel panik sonucunda tüm karayollarının araçlarla dolacağı; trafiğin kilitleneceği; ambulans, yardım malzemesi, iş makinesi vb. geçişinin imkansızlaşacağı; deniz yolunun işleyen tek ulaşım yolu olarak kalacağı bilinmelidir. Boğaziçi kıyıları öncelikli olmak üzere kentin iki yakası ve önemli hasar görmesi beklenen kentin güney sahillerinin insan, araç, ambulans, iş makinesi ve yardım malzemesi naklinde kullanılacak şekilde sabit ve yüzer iskeleler ve araba vapuru rampaları ile donatılması; araba vapurları ve yolcu gemilerinin işler vaziyette hazır bulundurulması gerekmektedir. Şehir hattı yolcu gemisi ve araba vapurlarının, yenileri inşa edilmek suretiyle arttırılarak, özellikle Boğaz’da yapılandırılacak yeni iskele ve yolcu terminaleri ile birlikte depremde de kullanılmak üzere hazır hale getirilmesi; kent içi ulaşım sorununa da katkı sağlayacaktır.

Ayrıca yolcu gemilerinin; kapalı alanları, barınma mahalleri, revirleri, telsiz haberleşmeleri, enerji üretim (jeneratör) sistemleri, mutfakları ile gezici bağımsız araçlar oldukları ve deprem gibi doğal afetlerde sabit veya yüzer iskelelere yanaşarak, barınma ve haberleşme ihtiyacının karşılanmasının yanında, gerektiğinde kendi jeneratörlerinden sahile elektrik enerjisi sağlanmasına dahi katkıda bulunabilecekleri göz önüne alınmalı; buna ilişkin düzenlemeler ile -deprem sonrası elektrik kesintileri de düşünülerek- gemi ve teknelerden sahile enerji verilmesini sağlayacak sahil bağlantı ve dağıtım sistemlerinin kurulmasına ilişkin kararlara Plan’da yer verilmelidir.



Lütfen çoğaltarak ve panolara asarak ENDAZE’nin yaygın ulaştırılmasına katkıda bulununuz.

“BİR HUSUMETİN ANATOMİSİ” ÜZERİNE...

DEFAV- Denizcilik Fakültesi Mezunları Sosyal Yardım Vakfı çatısı altında, İTÜ Denizcilik Fakültesi Mezunları Derneği, Türk Uzakyol Gemi Kaptanları Derneği ve TMMOB Gemi Makinaları İşletme Mühendisleri Odası'nın birlikte yayınladıkları DENİZCİLİK Dergisi'nin Mayıs-Haziran 2009 tarihli 43. sayısında İTÜ Denizcilik Fakültesi Öğretim Görevlisi Müh. Fahrettin KÜÇÜKŞAHİN' imzasıyla BİR HUSUMETİN ANATOMİSİ başlıklı bir yazı yayınlanmıştır.

Mesleğimize, meslek büyüklerimize ve meslek kuruluşlarımıza akıl almaz ve gerçek dışı ithamlarla dolu olan; kardeş meslek grupları ve örgütleri arasında kin ve nefret tohumları ekerek, geçmişte yaşanmış ve günümüzde yargı sürecinde olan bazı anlaşmazlıkları “kan davası”na dönüştürerek gelecek kuşaklara da taşımak dışında bir sonuca yol açmayacağı açık olan söz konusu yazı ile ilgili olarak gereken yanıtların; Odamız başta olmak üzere ilgili kişi ve kurumlar tarafından verileceği, gerekli her türlü yasal işlemin de yerine getirileceği kuşkusuzdur.

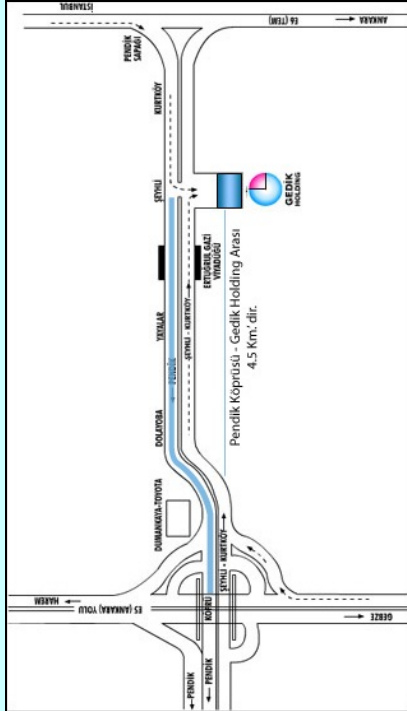
Değerli meslektaşlarımızın, almış oldukları eğitim ve sahip oldukları meslek disiplini anlayışının bir sonucu olarak; “Hoca”larımızdan miras kalan ağırbaşlı tutumu sürdürecekleri, söz konusu yazının amacına hizmet edecek ve meslek topluluğumuza yakışmayacak fevri davranışlardan kaçınacakları kuşkusuzdur. Bu açıdan; tepkilerinizi, duygu, düşünce ve önerilerinizi Odamızca yürütülecek işlemlere katkı sağlamak üzere Odamıza iletmenizin önemini bilgilerinize sunarız.

Yürütülecek işlemler konusunda gerekli hazırlıklar yapılmakta olup; gelişmeler ENDAZE ve diğer yollarla üyelerimize duyurulacaktır.

TMMOB GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI

Not: Yazıda sözü edilen dava ile ilgili olarak yargı süreci devam etmektedir. Yazıda iddia edilenin aksine, Danıştay 8. Dairesi'nin “yürütmeyi durdurma” talebimizle ilgili olarak verdiği “red” kararı, üst organ olan İdari Dava Daireleri Kurulu tarafından iptal edilmiş bulunmaktadır.

ULUSLARARASI KAYNAK MÜHENDİSLİĞİ (IWE-International Welding Engineer) Eğitimi



Sayın Üyemiz;

Gedik Eğitim Vakfı tarafından düzenlenen **Uluslararası Kaynak Mühendisliği** (IWE-International Welding Engineer) eğitimine ilişkin ayrıntılı bilgiler; aşağıda sunulmaktadır. Bilgilerinizi rica ederiz.

TMMOB
GEMİ MÜHENDİSLERİ ODASI

Uluslararası Kaynak Mühendisliği (IWE-International Welding Engineer) Eğitimi
Pazartesi-Çarşamba- Cuma (19:00-22:00)+Cumartesi (09:15-17:00) kursu 7 Eylül'de başlıyor.

2009 - 2010 Eğitim Yılı Takvimi	
Pazartesi-Salı-Çarşamba-Perşembe-Cuma (9:15 – 17:05)	
Başlangıç Tarihi	Bitiş Tarihi
10 Ağustos 2009	4 Aralık 2009
16 Kasım 2009	5 Mart 2010
15 Mart 2010	2 Temmuz 2010
12 Temmuz 2010	5 Kasım 2010
22 Kasım 2010	11 Mart 2011
Pazartesi-Çarşamba- Cuma (19:00-22:00)+Cumartesi (09:15-17:00)	
Başlangıç Tarihi	Bitiş Tarihi
7 Eylül 2009	17 Nisan 2010

Bilgi ve Başvuru: tkarahan@gedikegitimvakfi.org.tr

Lütfen çoğaltarak ve panolara asarak ENDAZE'nin yaygın ulaştırılmasına katkıda bulununuz.