

6. Ulaştırma Kongresi Yapıldı

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'nin düzenlediği 6. Ulaştırma Kongresi 23-24-25 Mayıs 2005 tarihlerinde gerçekleşti.

Kongrenin ilk açılış konuşmasını Kongre Düzenleme Kurulu Başkanı Prof. Dr. Güngör Evren (İTÜ İnşaat Fakültesi) yaptı. Evren, ülkemiz ve İstanbul için ulaştırmanın önemine değinerek, Avrupa birliği süreci içinde de bu konunun önemli olduğunu altını çizdi. Çevre duyarlılığı açısından karayoluna dayalı çözümlerin çevre kirliliğine neden olduğunu belirten Evren, ulaştırma alanında çözüm bekleyen bir çok sorun olduğunu dile getirdi. Tüpgöç ve metro gibi raylı ulaşımın yaygınlaştığını da belirten Evren, ulaştırma alanında yaşanan en büyük sıkıntılardan birinin eleman sıkıntısı olduğuna dikkat çekti. Kongrelerde söylenenlerin arkasında durulması gerektiğinin ve temennilerin gerçekleşmesinin önemini vurgulayan Evren, kongreye başarılar dileyerek konuşmasını tamamladı.

Kongrenin açılış konuşmaları bölümünde ikinci konuşmacı olan Şube Başkanımız Cemal Gökçe, ulaşılabilirliğin ve erişilebilirlik kavramlarının insan yaşamındaki önemine değinerek, kentin ulaşım sorununun hala problemlerle dolu olduğunu belirtti. Gökçe, 3. köprü'nün yeni bir çözümsüzlük kaynağı olacağını belirtirken, var olan köprülerin yolculara

değil araçlara yönelik olduğunu, ulaşım sorununun köprülerle çözülemeyeceğini, kentiçi trafiğin düzenlenmesi gerektiğini ve Marmaray'ı ve metro sisteminin genişletilmesinin önemini vurguladı. Gelişmiş ülkelerde ulaşım, demiryolu, denizyolu gibi çevresel korumaya önem veren sistemlerin tercih edildiğini belirten Gökçe, Türkiye'de 1950 sonrası ulaşım konusunda yapılan yanlış tercihler sebebiyle, Türkiye'nin bugünkü noktaya geldiğini ve 1950'lerde 7.000 km olan demiryolunun bugün sadece 8.000 km'ye ulaşabildiğini sözlerine ekledi.

Gökçe'den sonra kürsüye AKP Milletvekili Prof. Dr. Mustafa İllıcalı katıldı. İllıcalı, ulaştırma alanında eleman sayısının yetersiz olduğuna dikkat çekti. İstanbul'un ulaşımına yönelik bilimsel çalışmanın esas alınarak, eğitim araştırma enstitüsü kurulması gerektiğini, daha önce katılmış olduğu bir ulaştırma konulu toplantıda ortaya çıkan, trafik kazalarını azaltacak ve bunlar için teknik ekipmanın sağlanması için çalışmalar yapacak, "Uluslararası yol güvenliği akademisi" nin kurulması düşüncesini bakanlığa sunduğunu belirtti.

Açılış konuşmaları bölümünde İMO II. Başkanı Ülkü Özer'in yaptığı konuşma aşağıdadır.

İTÜ Rektörü Prof. Dr. Faruk Karadoğan ise konuşmasına "konuşma değil eylem zamanıdır" diyerek başladı. Kongrelerin kent sorunları açısından önemli olduğunu, bu kongrelere bildiri sunanların ciddi bir araştırma yaparak bu çalışmaları hazırladıklarını belirten Karadoğan, kongrelerde ortaya çıkan bilimsel bulguların yerel yönetimlere ve merkezi hükümete bilgilendirilmesinin faydalı olacağını vurguladı.

İstanbul Büyükşehir Belediye Başkanı Kadir Topbaş ise konuşmasında İstanbul'un sorunlarının geçmişe dayandığını, gerek binaların gerekse yolların üretimine ilişkin teknik elemanların sorumluluğuna dikkat çekti. Şehirlerin oluşmasında mühendis ve mimarlara



önemli sorumluluklar düştüğünü belirten Topbaş, İstanbul'un nazım planının olmadığını belirtti. Belediye bünyesinde 10.000 m²'lik bir alana kent atölyesi kurduklarını ve bu atölyede 500 civarında akademisyenin ulaşım ve master plan üzerine çalışmalar yaptığını belirten Topbaş, İstanbul'da halen 1.700.000 bireysel araç kullanıldığını altını çizerek toplu taşımanın önemini "bir kentin medeniyeti toplu taşıma kullanımıyla ölçülür" şeklinde ifade etti. Raylı ulaşımın gelişmesi gerektiğini de sözlerine ekleyen Topbaş, kenti koruyan, kurallara uyan bireylerde dahil olmak üzere herkese bu konuda görev düştüğünü belirtti.

KTMMOB Temsilcisi Salim Piyale'nin kongreyi tebrik ederek, KTMMOB Başkanı Ahmet Ulaş'ın kongreye göndermiş olduğu mesajı okudu.

TMMOB ikinci başkanı Oğuz Gündoğdu konuşmasında İstanbul'da metronun ve Marmaray projesinin tamamlanması gerektiğini belirtirken, karayoluna ve otomobil taşımaya yönelik ulaştırma sistemlerinin tüm dünyada iflas ettiğini vurguladı.

DSİ 14. Bölge Müdürü Cüneyt Gerek ve Ayhan Akpınar'da kısa bir konuşma yaptılar.



İMO II. Başkanı Ülkü Özer'in konuşma metni:

Sayın Belediye başkanım, sayın Konuklar, Sayın katılımcılar ve değerli meslektaşlarım, İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubemizin düzenlediği 6. Ulaştırma Kongresine hoş geldiniz.

M.Ö. 3200'lerde tekerleğin icadıyla başlayan Ulaşım serüveni, mekanikleşme yolunda atılan bu ilk adımla tarih boyunca insanların sosyal, ekonomik ve kültürel yaşamının vazgeçilmez bir parçası olmuştur.

Günümüzde özellikle gelişmiş ülkeler Ulaşımın güvenli, ekonomik, hızlı ve konforlu olması gereğinden yola çıkarak bu konuda politikalar oluşturarak araştırma geliştirme yapıyor ve ulaştırma konusuna bütçelerinden büyük paylar ayırıyorlar.

Ülkemizde ise ulaşım politikalarının dün ve bugüne kısaca bakacak olursak, 1950 yılına kadar Ulaştırmada Demiryolu ve Denizyoluna ağırlık verilerek doğru ulaştırma politikaları izlenmiştir.

Ancak Ülkemizin ulaştırma politikasındaki yol ayrımı 1950'de Marshall yardımıyla başlar.

1948 yılında ABD Federal Karayolları Teşkilatının hazırladığı bir raporun gereği olarak dönemin hükümeti tarafından 1950 yılında çıkarılan bir yasa ile Bayındırlık bakanlığında bağımsız Kara Yolları Genel Müdürlüğü kurulur ve Karayollarında hızlı bir gelişme başlar. Ancak bu gelişme demiryolu, denizyolu gibi diğer ulaştırma sistemlerinde yaşanmaz.

Daha sonra 1963 yılında "Beş Yıllık Kalkınma Planları" dönemi başlatılır.

1950 yılına kadar;

Karayolunun yurtiçi yolcu taşımadaki oranı % 50'den günümüzde % 95'lere çıkmış

Demiryolunun yurtiçi yolcu taşıma oranı % 42'den, günümüzde % 3'lere düşmüştür.

Yurtiçi Yük Taşıma oranları ise;

Karayolunun yurt içi yük taşıma oranı 1950'li yıllarda % 17'lerden, günümüzde % 95'lere çıkmış demiryolu yurtiçi yük taşıma oranı 1950'li yıllarda % 55'lerden, günümüzde % 5'lere düşmüştür.

Denizyolu ulaşımında diğerlerine göre az olan yurtiçi yolcu ve yük taşıma kapasitesi artmamış yok denecek kadar az hale gelmiştir.

Süreç bununla da bitmemiş, Özellikle 1980'li yıllardan sonra küreselleşmenin önemli bir aracı olarak dayatılan özelleştirme politikaları ile ülkemiz ulaştırma politikalarımızdaki yanlışlar artarak devam etmektedir. Yurtiçi Yük Taşıma'da, 1993 yılına ait bilgiler şöyle;

Gerçekleşen	1980	UAP	6.BYKP
Denizyolu	15	32,2	12,6
Demiryolu	9,9	29,5	10,9
Karayolu	68,5	36	62,9

Bu arada ABD'den gelen raporlar bitmemekte 1996 yılında gelen ikinci bir raporda yer alan hükümlerden üçünü sizlerle paylaşmak istiyorum, bunlar;

- Demiryollarının bir kamu hizmeti olmaktan çıkarılması
- Özelleştirme ile taşımacılık yapan şirketlerin ticari açıdan karlı bulmamaları halinde faaliyetlerini bırakma hakkına sahip olmaları gerektiği
- Ve ekonomik olmayan hatların hizmet dışına çıkarılması gerektiği .

gibi hükümlerdir.

1948 de ABD'den gelen ilk raporla bu hale ulaştırma sistemimizde, 50 yıl sonra bir başka Amerikan raporu ile demiryollarımız özelleştirmenin kısıkaçı altındadır. Benzinde dışa bağımlı olan ülkemizde toplu taşımacılıktan uzaklaşarak karayolu taşımacılığına ağırlık verilmesinde ısrarla devam edilmektedir.

Tüm dünya 21. Yüzyılı demiryolları Yüzyılı olarak ilan etmişken Türkiye'nin bu gelişmenin dışında kal-

maması gerekirken demiryollarımız özelleştirmenin eşliğindedir.

Ulaşım ağının kuruluşunda; süre, yapım, işletme maliyeti, güvenlik, ekonomi, hava kirliliği, gürültü ve doğru alan kullanımı gibi çevresel etkilerin göz önünde bulundurulması, farklı ulaştırma sistemlerinin, üstünlükleri birbirlerini tamamlayacak şekilde entegre edilerek kullanılması ilkesine dayalı olan

"Kombine Taşımacılığın" geliştirilmesi gerekmektedir.

Ulaşım Ana Planları oluşturulurken demokratik bir katılımla Üniversitelerin, meslek odalarının ve kamu- nun görüşlerinin de yer alması gerekir.

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubemizin ulaştırma konusunda ilk bilimsel toplantısını yaptığı 1974 yılından beri yapılan tüm kongrelerde değerli bilim adamlarımızın da katkılarıyla bilimin gereklerini ülkemiz gerçekleriyle örtüştürerek eleştirilerimizi ve önerilerimizi dile getirdik.

Örneğin İstanbul'un kent içi ulaşımı ile ilgili yapılan her kongrede boğaz geçişinin köprülerle değil raylı tüp geçit olması gerektiği, dile getirilmiştir.

İstanbul'un ulaşım sorunlarına yenilerini ekleyeceği bir gerçek olan 3. köprü projesi hükümetler değişse de değişmeyen bir ısrarla gündemdedir.

Bu ısrar devam ederse Mevcut kent içi yolların yetersizliği nedeniyle oluşacak yeni trafik yükünü karşılamak için önümüzdeki on yıllar içinde kavşaklar ve havaray sistemleri getirilecek ve ulaşım ağları içinde boğulmuş bir İstanbul görmek hayal olmayacaktır.

İnşaat Mühendisleri Odası olarak İstanbul Şubemizin düzenlediği 6. Ulaştırma Kongresinin başarılı geçmesini diliyor, kongreyi düzenleyen İstanbul Şubemize ve Kongre Düzenleme Kuruluma, Bilim Kuruluma ve bildirileriyle katılan tüm katılımcılarımıza katılmadan dolayı teşekkür eder hepimize saygılarımı sunarım.