

Şubemizden

haber ve duyurular

8. ULAŞTIRMA KONGRESİ - "KÜLTÜR BAŞKENTİ İSTANBUL"

30 Eylül - 1-2 Ekim 2009

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi olarak 30 Eylül, 1-2 Ekim 2009 tarihlerinde düzenlediğimiz Kültür Başkenti İstanbul" temalı 8. Ulaştırma Kongresi İTÜ Mustafa Kemal Amfisi'nde gerçekleşti.

Kongre Şube başkanımız **Cemal GÖKÇE**'nin konuşmasıyla başladı. Kongre sırasında Bakanlığın düzenlemiş olduğu Ulaştırma Şurası'nın aynı güne getirilmiş olmasının tesadüf olmadığını dile getiren GÖKÇE, Şura'da üçüncü köprü ile ilgili tartışmanın yapılacağı panelin 8. Ulaştırma Kongresi'nin açılış gününe denk gelmesinin rastlantı olmadığını altını çizdi. "Üçüncü boğaz köprüsünün yapılmasına karar vermek İstanbul'a yapılabilecek en büyük kötülüktür. 1/100 000 ölçekli İstanbul İl çevre düzeni planı da, bu planı yapanlar da üçüncü köprü'nün yapılmasını istememiş ve reddetmişlerdir." diyen GÖKÇE, "Üçüncü köprü'nün yeniden gündeme getirilmesi ve Sayın Kadir TOPBAŞ'ın Başbakan tarafından seçilecek güzergahın plana işleneceğini ifade etmesi, bilimi ve uzman görüşlerini yok sayması, Başbakanın helikopterle güzergahı belirleyeceğini ifade etmesi biraz önce afetlerden bahsettim, en büyük afettir. Çünkü bu sel taşkını nedeniyle 'sel insan kaynaklıdır' demişlerdir. Bilimi, uzmanları, meslek odalarını, mühendisleri ve mimarları dışlayarak yukarıdan İstanbul'un ulaştırmasını planlamak, İstanbul'un boğaz köprüsünün nereye yapılacağına karar vermek de İstanbul için ve ülkemiz için en



büyük afettir. Su taşkınlarının afete dönüşmesi de, depremlerin ortaya çıkardığı can ve mal kayıpları da benzeri doğa olaylarının afete dönüşmesi de İstanbul yollarında hastanelere yetiştirilemediği için sayısını bilmediğimiz yaşamını yitiren insanlarımız da bilimin, bilginin ve uzman görüşlerinin yok sayılarak dar ve çıkarıcı bir siyasetin izlenmesinin ürünüdür." sözleriyle devam etti.

"Yerli ve uluslararası rant çevrelerinin sözcülüğünü yapmak ideolojik davranmak olmuyor da, İstanbul'un ve torunlarımızın geleceğini yok edecek üçüncü köprü'nün yapılmasının ulaştırmaya çözüm getirmeyeceğini söylemek mi ideolojik oluyor? İstanbul'a üçüncü köprü yapmak İstanbul'un ulaştırmasına çözüm olmaz, ama İstanbul'un doğal güzelliklerini, İstanbul'un yaşam alanlarını önemli ölçüde yok eder. İstanbul için elbette ki, başka çözümler vardır, başka alternatifler vardır. Marmaray projesinin ihalesini siz yaptınız Sayın

Başbakan, temelini siz attınız. Biz Marmaray projesini destekliyoruz, bu desteği verirken ne kadar ideolojik davrandıysak köprü yapılmasına karşı çıkarken de o kadar ideolojik davranıyoruz." sözleriyle konuşmasını sürdüren GÖKÇE, İstanbul'un iki yakasını karayolu tüneliyle birbirlerine bağlayan, tarihi yarımada'nın güneyinde bulunan Kennedy Caddesi'ni D100 karayoluna bağlamak için yalnızca lastik tekerlekli küçük araçların kullanabileceği tünelin yapılmasıyla ilgili kamuoyunda herhangi bir tartışma yapılmadığını da sözlerine ekledi. GÖKÇE, ulaştırma planının bilim insanları ve uzmanlar tarafından tartışılmadığını ve saklandığını dile getirerek Başbakanın "köprüye karşı olanlar da köprüyü kullanıyorlar" ifadesini de eleştirdi ve 15 yıldır İstanbul Belediyesi'ni yönetenlerin her yıl 15 km metro yapması durumunda bugün İstanbul'un 225 km metroya sahip olabileceğini ve İstanbul'un en az 500 km metroya ihtiyacı olduğunu, deniz ulaşımının en az yüzde 20'ye, demiryolu ulaşımının da en az yüzde 30'a çıkarılması gerektiğinin de altını çizdi.

GÖKÇE konuşmasını şu sözlerle tamamladı: "Köprüler insanları değil, araçları taşıyor öyle değil mi? İstanbul'da hızla artan motorlu araçları taşımak için ne kadar yol, köprü, kavşak yapılırsa yapılsın ulaşım ve trafik sorunu çözülemez. Çünkü bu köprüler ve yollar kendi trafiklerini yaratıyorlar. Bir sürü hafiflemiş gibi görünen sorun bir

süre sonra tıkanır. Bu bizlerin, bilim insanlarının görüşleridir. İkinci görüş de şu; İstanbul'da bulunan iki köprü de tıkanmış durumda. Kentimize olan maliyeti oldukça yüksek olan motorlu araçları ve otomobilleri çözüm aracı olarak gören projeler yerine iş, okul, eğlenme, dinlenme, akraba ve arkadaş görüşmelerine daha erken erişimi sağlayacak bir toplu taşıma sistemine önemli ölçüde ihtiyaç var. Bu ihtiyacı hızla gerçekleştirmek de kentimiz ve ülkemizi yönetenlerin olmazsa olmaz görevleridir. Bu işi planlamak ve yapmak onların sorumluluğundadır. Köprülerin üzerinden geçen araçların yüzde 90'ı yolcuların yaklaşık yüzde 37'sini taşımaktadırlar, yüzde 10'u toplu taşıma araçları da yolcuların yüzde 63'ünü taşımaktadır. O zaman İstanbul Boğaz Köprüleri ve İstanbul yolları insanları değil, araçları taşıyorlar. İlgili çevreler, kentimizi yönetenler, ülkemizi yönetenler bu düzeyde konuyu tartışmıyorlar, yapacağız diyorlar da başka bir şey demiyorlar. Ulaştırma yalnızca taşıma sistemi yönünden bakılarak sağlıklı bir şekilde değerlendirilemez. Ulaşım duyulan gereksinme sosyal, kültürel ve ekonomik etkinliklerin arazi kullanımında ortaya çıkan bir dağılımın sonucu olmaktadır. Bu bağlamda plan bütünlüğünden uzak, merkezden yönlendiren çok katlı binalar ulaşım sisteminin işleyişini bozarak yeni ulaşım talebi yaratmaktadır. İstanbul bunun için önemli bir örnektir, İstanbul'da arazi kullanımıyla bütünlüklü olmayan, kentimizin şurasında ve burasında dere yatakları dahil olmak üzere kentin koşullarını zorlayan, iş ve alışveriş merkezlerinin yapılması, ayrıcalıklı imar haklarının sağlanması, yeni ve bütünlükten uzak kent parçalarının oluşturulması sistemin işleyişini önemli ölçüde bozmaktadır. Son söz olarak; demiryolu, metro hatları

hızla artırılmalı, tercihli otobüs yolu denizyolu arasındaki doğru bir entegrasyon mutlaka kurulmalıdır. Böylesi bir çalışma İstanbul'un trafik sorununu belki çözmez, ama insanların bir yerden bir yere erişimlerini oldukça rahatlatır.”



Serdar HARP (İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı); “Merkezi ve yerel yönetimler inatla ve ısrarla üniversitelerin, meslek odalarının görüş ve önerilerini dikkate almama, taşıma kongresi örneğinde olduğu gibi oluşturulan bilimsel zeminlerde gerçekleşen tartışmaları görmezden gelme, bilimsel içerikli etkinliklerin sonuçlarına kulaklarını kapama yolunu tercih ediyor ki, bu tercihin sosyoekonomik nedenlerinin deşifre edilmesi gerekiyor.” diyerek kamu yönetiminin iradesini kendi politik tercihlerinden yana kullandığını belirtti. HARP konuşmasına şöyle devam etti: “Konuya halkın çıkarları, ulaşımı hak olarak gören bir çerçeveden yaklaşırsanız ulaşım sorununu yaşayan yoksulların taleplerini gözeten bir noktada duruyorsanız, kenti insan odaklı kurgulamak istiyorsanız çözüm olarak hangi noktaya işaret edeceğiniz açıktır. İnsan odaklı değil rant dayalı bir ulaşım kurgunuz varsa, boğaz köprüsü alt ve üst geçitler dışında kente dair bir tahayyülünüz yoksa,

köprüleri alt ve üst geçitleri rant alanları oluşturmanın ilk adımı olarak görüyorsanız, kentsel değerleri av alanları gibi algılıyorsanız sizin sunacağınız çözüm milyonlarca kentli için çözümsüzlük olacaktır. Özellikle 1950 yılından sonra ağırlık kazanan ve karayolu taşımacılığına öncelik veren ABD menşeli taşıma politikalarının gelip dayandığı nokta İstanbul başta olmak üzere kentlerimizde bugün yaşadığımız olumsuzluklardır ve bu tür bilimsel etkinlikler sosyal devletten yana halkçı uygulamaların dayanağını oluşturacağı için önemlidir.”



Kongrenin ilk oturumu, **Prof. Dr. Gungör EVREN** başkanlığında başladı. EVREN, bilim insanlarının görevinin olan biteni bilimin süzgecinden geçirmek, bilimsel bir değerlendirme sonucunda elde edilen bilgileri ortaya koymak olduğunun altını çizdi. “Ben köprüden nefret ederim, onun için köprü istemiyorum, tüneli de çok severim. Öyle bir şey söz konusu değil, bilimin gösterdiği değerlendirme bize ne söylemeyi emrediyorsa onu söyledik. Çünkü tüneli sevdiğimizizi sananlar karayolu tüneli nedeniyle tüneli de sevmediğimizi söyleyecekler. Şimdiye kadar ‘köprü düşmanı’ derlerdi, şimdi köprü düşmanlığına bir de tünel düşmanlığı. Bizim

köprüyle, tünelle o masum araçlarla, öğelerle ne alışverişimiz olabilir ki, bilim insanının, uzmanın onlarla sevgi-nefret gibi bir ilişkisi olabilir mi? Bu kadar saçma bir şey olur mu?" diyen EVREN, üçüncü köprü çerçevesinde olayları değerlendirip onun dışında yeterli tepkinin gösterilemediğini, demokratik bir ülkede bu tür kararların alınmasında saydam bir karar süreci olması gerektiğini belirtti.



İlk çağrılı konuşmacı **Atila ALPÖGE**, endüstri devriminin akıl almaz atılımlar oluşturduğuna ve aynı zamanda mevcut her türlü kaynağı, doğal kaynağı, havası, toprağı, yeraltı sularıyla, insan kaynaklarıyla ve kültür kaynaklarıyla yağmaladığını, sömürdüğünü ve tükettiğini dile getirdi. Bilim insanları, araştırmacılar ve düşünürler tarafından önümüzdeki yıllarda -bir 20-25 yıl içinde- çok büyük bir krizin beklendiğini ve Birleşmiş Milletler Çevre Programının 2 yıl önce başlattığı çalışmada dünyayı bekleyen skandalın ve krizin gerekçelerinin, tehlikelerinin uzun boylu anlatıldığına işaret etti. %80-90 oranında günlük yaşantıda her bir kesiminde fosil kaynaklı enerjiler kullanıldığını, petrol, gaz ve kömüre dayalı enerjilerle yaşandığını, bunların gaz karbonik salınımı yaptıklarını ve sera etkisi yarattıklarına değinen

ALPÖGE, iklimlerdeki aşırı değişimlere ve aşırı ısınmaya dikkat çekti. ALPÖGE, "Burada 20-25 yıl sonrasını konuşuyoruz. Ben o zamanlar burada olmayacağım, benim yaşitlarım onlar da olmayacaklar. Aramızda 25-30 yaşında, hadi bilemediniz 40 yaşında olan arkadaşlarımızın önünde bekleyen kocaman bir duvar var, oraya doğru hızla gidiyorlar ve çarpacaklar. Ciddi bir sorunlar paketiyle karşı karşıyalar ve karşımızda ve karşılarında da bir etik sorun var. Tavir almanız gerekiyor mu, gerekmiyor mu? Bunu sizin takdirinize bırakıyorum" diyerek konuşmasını sonlandırdı.

İkinci çağrılı konuşmacı **Prof. Dr. Rahmi AKÇELİK**, Avustralya'da trafik mühendisliği, trafik modelleri, trafik mühendisliği uygulama örnekleri, Türkiye'de model kullanımı ve trafik mühendisliği konularını içeren bir sunum gerçekleştirdi. AKÇELİK, trafik modellerinde amacın uygulamada yararlı çözümler üretmek olduğunu belirterek, trafik modellerinin çözümlere disiplinli/sistematik yaklaşım sağladığını, standard oluşturduğunu, çok kompleks sistem nedeniyle çok sayıda çözüm seçeneğinin kolaylıkla üretildiğini ve uygulanan yanlış çözümlerin sonradan düzeltilmesinin zor ve pahalı olduğunu dile getirdi.

Kongrenin ikinci oturumu, Şube Başkanımız **Cemal GÖKÇE**'nin başkanlığında gerçekleşti. Bu oturumda **Doç. Dr. İsmail ŞAHİN** çağrılı konuşmacı olarak yer aldı. ŞAHİN, 1/100.000 ölçekli İstanbul il çevre düzeni planı ve ulaştırma ana planı ilişkisi üzerine bir değerlendirme yaptı. Ulaşım ana planı ve çevre düzeni planının etkileşim içerisinde olması gereken planlar olduğunu belirterek, çevre düzeni planının kent gelişiminin anayasası niteliğinde olduğunu belirtti. Ulaştırma ana planının temel hedefinin kentin gelecekteki arazi kullanımının, çevre düzeni planı kararları ışığında çeşitli bölgeler arasında ortaya çıkması beklenen özel taşıt ve toplu taşıma trafik talebini karşılayacak ulaştırma ağına tasarlamak olduğunu altını çizen ŞAHİN, "Ulaştırma ana planı kararlarının il çevre düzeni planı kararlarıyla uygun olması, hatta çevre düzeni planı kararlarını esas alması gerekir." şeklinde dile getirdi. ŞAHİN, ulaştırma planlamasının temel felsefesinin toplu taşıma odaklı politikalara dayanması ve bu planlarda bu tercihe kuvvetli vurgu yapılması gerektiğini de sözlerine ekledi.

Bu oturumda sunulan bildirilerden "Ulaşım Kaynaklı Çevre Sorunları Kapsamında Yerel Yönetimlerin Sorumluluk ve Yetkilerinin



İrdelenmesi” başlıklı bildiri **Hülagü KAPLAN** tarafından sunuldu. “İstanbul 2007 Ulaşım Ana Planı Çalışma Süreci ve Edinilen Deneyimler” başlıklı bildiri ise **H. Murat ÇELİK** tarafından sunuldu.

Üçüncü oturum, **Prof. Dr. Zerrin BAYRAKDAR** tarafından yönetildi. Bu oturumda **Mustafa Sinan YARDIM, Cenk HAMAMCIOĞLU, Mustafa GÜRSOY** tarafından hazırlanan “2010 Avrupa Kültür Başkentliğine Doğru Büyük Ulaştırma Projeleri Odağında İstanbul Tarihi Yarımada’daki Kentsel Değişime Eğilimleri” başlıklı bildiri ve **Kadir GURBETÇİ, Elyase İSKENDER** tarafından hazırlanan “İstanbul Kentsel Dönüşümünde Otomobilsizleştirme Uygulamaları” ve **Nadir YAYLA** tarafından hazırlanan “İstanbul’da Taksi Taşımacılığı-Şirketleşmeden Beklenen Yararlar” başlıklı bildirileri yer aldı.

Dördüncü oturum, **Prof. Dr. Nadir YAYLA** tarafından yönetildi. Bu oturumda **Özgür BAŞKAN, Soner HALDENBİLEN, Hüseyin CEYLAN, Halim CEYLAN** tarafından hazırlanan “Kentiçi Yollarda Faktör Analizi Kullanılarak Gürültü Modellemesi”, **Mine AŞÇIGİL, Sevtap YILMAZ DEMİRKALE** tarafından hazırlanan “İstanbul Zincirlikuyu-Maslak Karayolu Ulaşım Aksı Gürültü Haritası”, **Zübeyde ÖZTÜRK, Turgut ÖZTÜRK, Veysel ARLI** tarafından hazırlanan “Demiryolu Kaynaklı Titreşim-Gürültü Ölçümü ve Örnek Kesimlerde Önlemlerin İncelenmesi” bildirileri sunuldu.

Kongrenin ikinci günü yapılan ilk oturum (5. oturum) **Prof. Dr. Emine AĞAR** tarafından yönetildi. **Mehmet Tahir DENİZ, Çağatay KALKANCI, B. Kadri EREN, Seyit Ali YILDIRIM**’a ait “Metrobüs Hattı Üstyapısında Kullanılan Özel



Tasarımlı Asfaltların Analizi” başlıklı bildirin yer aldığı bu oturumda, **Serkan TAPKIN, Ün UŞAR, Ahmet TUNCAN, Mustafa TUNCAN**’a ait “Polipropilen Fiber Katkısı İle Modifiye Edilmiş Bitümlü Karışımların Tekrarlı Sünme Davranışı” başlıklı bildiri sunuldu.

Altıncı oturumun başkanlığını **Doç. Dr. Yetiş Şazi MURAT** yaptı. Bu oturumda **Hüseyin CEYLAN, Halim CEYLAN** tarafından hazırlanan “Şehiriçi Karayolu Ağlarının Ayrık Tasarımında Sezgisel Armoni Araştırması Yöntemi Uygulaması”, **Halim CEYLAN, Hüseyin CEYLAN, Özgür BAŞKAN, Soner HALDENBİLEN** tarafından hazırlanan “Birleştirilmiş Oyun Teorisi ve Genetik Algoritma İle Şehiriçi Ulaşım Ağ Tasarımı ve Uygulaması” ve **Hakan ASLAN**

tarafından hazırlanan “Oyun Teorisi Yaklaşımı İle Ulaşım Şebeke Güvenilirlik Analizi Modellemesi” ve **Özgür BAŞKAN, Soner HALDENBİLEN** tarafından hazırlanan “Logit ve Probit Tabanlı Stokastik Kullanıcı Dengesi Atama Probleminin İki Farklı Sezgisel Metot Kullanılarak Çözülmesi” başlıklı bildiriler sunuldu.

Oturum başkanlığını **Doç. Dr. Halim CEYLAN**’ın yaptığı yedinci oturumda, **Yaşar VİTOŞOĞLU, Polat YALINIZ, H. Canan GÜNGÖR**, tarafından hazırlanan “Türkiye’de Şehirlerarası Otobüs Yolculukları Matrisinin Elde Edilmesi ve CBS Ortamında İncelenmesi”, **Haluk GERÇEK** tarafından hazırlanan “Türkiye’de Kentlerarası Karayolu Trafiğinin Ekonomik Gelişme ve Akaryakıt Fiyatına Göre Esneklikleri”





ve **Erdem DOĞAN, Ali Payidar AKGÜNGÖR** tarafından hazırlanan “Trafik Kazaları ve Sonuçlarının Yapay Sinir Ağları İle İncelenmesi: Kırkkale Örneği” başlıklı bildirimler yer aldı.

Sekizinci oturum, **Atila ALPÖGE** tarafından yönetildi. Bu oturumda **Dinçer GEÇER, İsmail ŞAHİN** tarafından hazırlanan “Besleyici Otobüs Hatları ve Metrobüs Sistemi” başlıklı bildiri **İsmail ŞAHİN** tarafından sunuldu. Oturumda, **Gözde GÜVEN, İsmail ŞAHİN**’e ait “Metrobüs (BRT) Sistemlerinin Planlama, Tasarım ve İşletim Özellikleri” başlıklı bildiri ve **Boğaçhan M. AKALIN, Yavuz DELİCE**’nin “Akıllı Kart (Akbil) Verileri Kullanılarak Raylı Sistemler İçin Başlangıç-Son Yolculuk Matrisinin Tahmin Edilmesi” başlıklı bildirimleri yer aldı.

Dokuzuncu oturumla başlayan üçüncü günde ilk oturum **Doç. Dr.**

İsmail ŞAHİN tarafından yönetildi. Bu oturumda **A. Fırat AYDIN, İsmail ŞAHİN** tarafından hazırlanan “İstanbul İkinci Çevreyolunda Ek Şerit Uygulamasının İncelenmesi” başlıklı bildirim yer aldığı bu oturumda **Mustafa Sinan YARDIM, Murat OKUBAY**’ın “Bölgesel Otopark Yönetimi ve Eminönü Bölgesi İçin Bir Öneri” ve **Jurgen BEYER, Tobias KRETZ, Adem ASLAN, Hakan GÜLER**’in “Yaya Trafiğinin Modellenmesi ve Simülasyonu” başlıklı bildirimleri sunuldu.

Onuncu ve son oturum, **Prof. Dr. Haluk GERÇEK**’in başkanlığında gerçekleşti. Bu oturumda **Muhteşem KAYNAK, Merter MERT** tarafından hazırlanan “Ulaştırma Eğitimi ve Çalışmalarının Sinoptik Bir Öyküsü ve Türkiye”, **Gökmen ERGÜN, Darçın AKIN, Utku TERZİ** tarafından hazırlanan “Yolculuk Yaratım Modellerinin Geliştirilmesi: Bürolar Örneği” başlıklı bildirimler ve

Görkem GÜLHAN, Halim CEYLAN, Soner HALDENBİLEN, Hüseyin CEYLAN, Özgür BAŞKAN tarafından hazırlanan “Erişebilirlik ve Arazi Kullanımı Arasındaki İlişkinin Kentiçi Yerleşmelerde Araştırılması” başlıklı bildiri sunuldu.

Kongrenin sonunda yer alan 3. Köprü, Boğaz Karayolu Tüneli, Karayolu Tüneli, Tüm Kentlerimizde Karşılaşılan raylı Sistemler, Katlı Kavşaklar ve Ulaştırmadaki Yanlış Yatırım ve Uygulamaların Değerlendirilmesine yönelik çalıştay, **Prof. Dr. Güngör EVREN** ve **Prof. Dr. Ergun GEDİZLİOĞLU** tarafından yönetildi.

Kentlerle yapılan ve mevcut raylı sistemlere ilişkin **Ahsen ERKUT** Ankara raylı sistemleriyle ilgili, **Ahmet ULUSOY** yeni işletmeye alınmış Kayseri raylı sistemiyle ilgili ve **Hatice Müjgan ELMAS** da Bursa raylı sistemiyle ilgili bilgiler aktardılar. Çalıştayda, raylı sistemler içinde olmak üzere kentsel sistemlerle ilgili özellikle İstanbul’un üçüncü köprü, karayolu tünelleri, metrobüs, öncelikle alt-üstgeçit kavşaklar ve benzeri diğer uygulamalarla ilgili söz alan kişiler görüşlerini aktardılar.

Kongre sonrasında Marmaray Projesi’ne bir teknik gezi gerçekleştirildi. Üsküdar İstasyonu Şantiyesi TBM Tüneli ve Üsküdar Geçişi İskele İle Batırma Tüp Tüneli gezildi.

TEŞEKKÜR

Kongrenin düzenlenmesinde görev alan Düzenleme Kurulu üyelerine, bildirimlerin değerlendirilmesinde görev alan Bilim Kurulu üyelerine ve kongrenin gerçekleşmesinde katkıda bulunan; **İston Beton Elemanları ve Hazır Beton Fabrikaları Sanayi ve Ticaret AŞ.**’ye; **Boğaziçi Proje Mühendislik Planlama ve İnş. San. Ltd. Şti.**’ye; **Taşyanlar Dergisi**’ne ve kongreye bildirimleri ile katılan uzmanlara ve aynı zamanda dinleyici olarak katılan meslektaşlarımıza, arzulanan düzeyli bilimsel tartışma ortamının sağlanmasına emeği geçen değerli bilim insanlarımıza ve kongrenin başlangıcından bitimine kadar görev alan tüm çalışanlara katkılarından dolayı İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi olarak teşekkür eder, saygılar sunarız.