

AÇILIŞ KONUŞMALARI

CEMAL GÖKÇE

(İnşaat Mühendisleri Odası
İstanbul Şubesi Başkanı)-

CEMAL GÖKÇE (İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi Başkanı)-

Sayın konuklar, sayın katılımcılar, Odamızın ve şubelerimizin değerli yöneticileri, saygı değer bilim insanlarımız, basınımızın değerli temsilcileri ve meslektaşlarımız. Tümünüzü saygıyla selamlıyorum. Hoş geldiniz.



Bugün, ulaştırma kongremizin 7.sini yapıyoruz. Bugüne kadar düzenlemiş olduğumuz ulaştırma kongrelerinde başta İstanbul olmak üzere, büyük kentlerimizde yaşanan trafik sorunu ve ulaştırma sorunlarının çözümü için yapılması gereken çalışmaları, mühendislikle ilgili teknik konuları, ulaştırmanın planlanmasını, ülke ve kent ulaştırma planlarında **sürdürülebilir** bir gelişmenin ana halkalarını ortaya koyduk. İnsanı özne olarak dikkate alan bir ulaştırma politikasının, nasıl olması gerektiğinin defalarca altını çizdik. Kentimizi yönetenlerle, ülkemizi yönetenlerle, ulaştırma planlamasını yapanlarla, ulaştırma yatırımlarına karar verenlerle, sürekli olarak konuyu tartıştık. Açıkça, söylemek gerekir ki, ulaştırma politikalarına yönelik olarak bugüne kadar ortaya konan sayısız bilimsel çalışmalar, tozlu raflardan çıkarılmadı veya çıkarılmadı.

Ulaşım konusu kuşkusuz, yaşamımızın önemli bir parçası. Kentlerde yaşayan insanlar olarak bunun yansımalarını değişik biçimlerde görüyoruz. Trafik ve ulaşım sorunu dün vardı, bugün çok daha fazla var. Karayoluna dayalı ulaşım politikası, 1950 sonrasında temel bir politikası oldu. 1970' li yılların 1.Boğaz köprüsüne yönelik tartışmalar, 80'li yıllarda 2. köprüünün yapılmasını engelleyemedi. Bugün 3. Boğaz köprüsü yapılmaya çalışılıyor.

Gelişmişliğin, bilgi ve kültür yönetiminin, sanatsal faaliyetlerden yararlanmanın, enerji üretiminin, sanayileşmenin ve turizm faaliyetlerinin alt yapısını, ulaştırma sektörü oluşturur.

- Doğru bir ulaştırma politikasının uygulanabilmesi için,
Karayolu,
Demiryolu,
Denizyolu,
Havayolu

ve boru hattı gibi sistemleri rekabete sokmadan, en son teknolojik imkanları da dikkate alarak, doğru bir ulaştırma bağlantısının sağlanması gerekir.

Oysa bugün ulaştırmamız yük taşımacılığında %89 karayolu, %5 demiryolu, yolcu taşımacılığın da %96 karayolu, %2 oranında da demiryoluna bağlı olarak yapılmaktadır.

İstanbul'a 7 tepeye 7 tünel anlayışıyla içinden otomobillerin geçeceği tüneller yapılıyor. Gebzeden-Halkalıya uzanan **Marmaray Projesi** henüz tamamlanmadan günde 70.000 aracın içinden geçeceği Anadolu yakasında **Göztepeden**, Avrupa yakasında da **Yedikuleden** çıkacak karayolu tüp tünelinin yapılması planlanıyor.

Bugüne kadar yapılan çalışmalardan biliyoruz ki, kent içi ulaşımında yeni yolların açılması, kavşakların ve köprülerin yapılması, yollara yeni şerit ilavelerinin yapılması ulaşım sorununa bir çözüm getirmemiştir. Yeni şeritler ve yeni yollar, yeni bir trafik yoğunluğunu, yeni trafik yoğunluğu yeni yolların yapılmasına neden olmuştur. Günde yaklaşık 600 aracın trafiğe ilave olduğu bir kentte, yılda %16'lık bir oranla kent trafiğine ilave olan otomobil sayısına hiçbir yeni yol yetmez.

Unutulmamalıdır ki, bir metro treninin bir yönde taşıdığı yolcu, otomobillerle taşıyabilmek için, peş peşe 16'lık diziler halinde 46 şeritli bir yola ve 736 otomobile ihtiyaç vardır. Ayrıca, **İstanbul'un mevcut ulaşım altyapısı ve mevcut toplu taşıma sistemleri; planlı, düzenli ve etkin bir şekilde kullanılmadığı için trafikteki sorunlar, artan araç ve yolcu sayısına göre katlanarak artmaktadır.**

Bu durum yaşam kalitemizide önemli ölçüde etkilemektedir.

İstanbul'un tümü için geçerli olan bu sorun, iki yaka arasındaki ulaşımında önemli ölçüde etkilemektedir. Toplu taşıma yerine bireysel taşımacılığın ağırlıkta olması, sabah ve akşam saatlerindeki köprü geçişlerini dayanılmaz bir işkenceye dönüştürmektedir.

Boğaz köprüleri üzerinden geçen özel araçların %90'ı yaklaşık olarak yolcuların %40'ını taşımaktadır. Yani köprülerimiz, yollarımız, insanları değil araçları taşımaktadırlar. Ayrıca, iki yakayı birbirine bağlayan köprüler üzerindeki trafik, günlük İstanbul trafiğinin %11'ini oluşturmaktadır. **Oysa; kentler insanlar içindir. Kentsel ulaşımında ana hedef, insanların hızlı, güvenli ve ekonomik bir biçimde kentsel etkinliklere erişimlerini sağlamaktır. Kentlerde ulaşım çözümleri taşıtların değil, insanların erişebilirliğini esas almalıdır.**

İstanbul'da günlük yolculukların,
%91,83'ü Kara Ulaşımı
%5,94'ü Raylı Ulaşım
%2,22'si Deniz ulaşımıyla yapılmaktadır .

İstanbul'un ulaşım sorununun çözümü için en az 350 km. Metroya ihtiyaç vardır.

Oysa bugün 1992 yılında yapımına başlanmış olmasına karşın, Taksim-4.Levent arası 8,5 km, Aksaray-Hava alanı arası 16 km olmak üzere toplam 24,5 km metro yapılmıştır. Cadde tramvaylarıyla –metro karıştırılmamalıdır.



Bugün, İstanbul'un kuzeyine yapılması planlanan 3.köprü, birtaraftan Beykoz, Ömerli ve Şile ormanlarını; diğer taraftan Belgrat, Kemerburgaz ve Çatalca ormanlarını ve su havzalarını yok edecektir.

Yine, **Levent-Ayazağa** aksındaki tek ana arter olan Büyükdere caddesi, günün her saatinde ulaşım problemi yaşıyor. Dubai kuleler İETT arazisine, Zorlu kuleleri Karayolları 17.Bölge Müdürlüğünün arazisine dikildiğinde, o bölgeye ciddi bir yoğunluk getirilmiş olacaktır. Ulaşım alt yapısıyla birlikte suda, elektrikte, kanalizasyonda ve hava kirliliğinde ciddi problemler yaşanacaktır. Bu arazilerden alınacak paralarla, sadece bu kulelerin ortaya çıkaracağı problemleri bile çözmek mümkün olmayacaktır.

Kamyon ve TIR'ların geçeceği söylenen 3.köprü; İstanbul trafiğinin sadece %5'ini almış olacaktır. Bu araçların 3.köprüye kaydırılmasının yaratacağı boşluk hızla başka araçlarla dolacaktır. 3.Köprü ve çevre yolları 2 milyar \$'dan fazla bir maliyet getirir, doğayı tahrip eder. Oysa, ikinci raylı tüp geçit daha az maliyetle () ulaşım alt yapısını önemli ölçüde rahatlatır.

Çünkü; İstanbul'da nüfus artışı %4, Araba sahipliğindeki artış ise %16'dır.

Ulaşım sistemi, arazi kullanım planlarından bağımsız olamaz. Ulaşım konusu, bu planların bir parçasıdır. **Kentlerde, arazi kullanımından getirilen yoğunluk ne kadar fazla ise, trafik yoğunluğu da o ölçüde artar.**

Yani siz, **kentinizde bulunan boş alanların tümünü yapılaşmaya açarsanız, ulaşım sisteminizi de bu yoğunluk artışına paralel olarak yeraltına indirmeniz, yani metronuzu tamamlamazsanız, toplu taşıma sistemlerini geliştirmeniz, her geçen gün kent içi ulaşımını daha da çekilmez bir hale getirirsiniz.**

1/100.000 Ölçekli İstanbul İl Çevre Düzeni Planına ilişkin açıklamalarda ve Plan Raporu'nda; **"İstanbul'un küresel düzeydeki metropoller arası yarışta hak ettiği yeri alması ve uluslararası pazarda daha rekabetçi olabilmesi"** temel hedef olarak tanımlanmaktadır.

Buradan anlaşılması gereken konu, İstanbul planlamasının temel hedefi kentli değil, yatırımcı olmaktadır.

Plan Raporu'nda; kuzeye doğru gelişmeyi engellemek, yolcu ve yük taşımacılığında raylı sistem kullanmak planın öncelikli hedefleri arasında sayılırken, planda; **Batı yakasında TEM'in kuzeyinden geçen yeni bir otoyolun yer alması son derece dikkat çekicidir.** Bir taraftan 3.köprü İstanbul'un hayrına olmayacaktır diyeceksin, diğer yandan 3.köprü'nün bağlanacağı otoyolu, İstanbul ormanlarının içinden geçirecek bir plan yapacaksın. Burada bir samimiyet yoktur. Bu belirleme, 3. köprü'nün yapılmasını onaylamaktır. Songünlerde 3.köprü'nün mutlaka yapılacağı, Başbakan tarafından birkez daha açıklandı.

Ayrıca, Marmaray tüp geçiti günde 1.5 milyon yolcu kapasitesine sahipken, aynı güzergah-ta sadece otomobiller için yeni bir karayolu tüp geçiti yapmanın mantıklı bir gerekçesi de yoktur. **İstanbul'un ihtiyacı otomobil geçişini rahatlatmak değil, yolcu geçişlerini rahatlatmaktır. Otomobillerin, tüp geçitin her iki yakasında yollara getireceği yükü nasıl gidereceksiniz.** Bugün bile yürümeyen Florya sahil yolu trafiği ile birlikte Yedikule trafiğine ve Göztepe trafiğine çıkacak bu kadar Otomobili Kent içine nasıl sokacaksınız. İhale şartlarında bulunan Yap işlet devret modeliyle yılda 25 milyon aracın geçişini garanti etmek, aksi taktirde aradaki farkı karşılama garantisi vermenin haklı bir gerekçesi olabilir mi? İlle de yapılması gerekiyorsa, ikinci bir raylı tüp geçitin yapılması, köprüler zincirini ortadan kaldırır. İstanbul'un doğal değerlerini de kurtarır.

- Ulaştırma tek elden eşgüdüm içinde yönetilmelidir.
- İstanbul'da ulaştırma yatırımları mutlaka plana dayalı olarak yapılmalıdır.
- Ulaştırma yatırımları toplu taşımaya yönelik olmalıdır.
- Mevcut toplu taşıma sistemleri olan deniz taşımacılığı, raylı sistem taşımacılığı ve otobüs taşımacılığı geliştirilmeli, aralarındaki aktarma ve eşgüdüm olanakları iyileştirilmelidir.
- 1.Köprüde ve trafiğin yoğun olduğu ana güzergahlarda sadece otobüsler için özel bir şerit ayrılmalıdır.
- Deniz ulaşımının kullanımını arttırmaya yönelik çözümler ivedilikle uygulamaya geçirilmelidir.
- İstanbul metrosu ve bağlantıları zaman kaybedilmeden tamamlanarak faaliyete geçirilmelidir.
- Minibüslerin kentiçi trafiğine getirdiği olumsuz etkileri gidermeye yönelik önlemler alınmalıdır.
- Yol kenarı parklanmaları önlenmelidir.
- Trafik denetimi etkinleştirilmelidir.
- Yaya ulaşım imkanı artırılmalıdır.
- Otomobil sahibi olmak başka bir şeydir. Otomobille kent trafiğine girmek, yani otomobil kullanmak başka bir şeydir. Otomobil kullanımını özendiren çalışmalardan kesinlikle vazgeçilmelidir.

- Bir yandan otomobil plakalarına (otomobil alımları) sınırlandırma getirilsin önerisi yapılırken, diğer yandan boş kalan yerlere lüks konutlar yapmayı planlamak, trafik yoğunluğunu önemli ölçüde artırır. Konut artışı nüfus artışını, nüfus artışı da ulaşımı olumsuz yönde etkiler.
- Kentin ulaşımla ilgili şura kararlarında, kentin ulaşım ana planında olmayan bir sistem, yeni bir proje adı altında kente sunulmamalıdır. Ulaştırma yatırımlarının önemlice bir kısmının planda yeri yoktur. Hatta projesi ve fizibilitesi bile yoktur. Günlük ve bir gecelik kararlarla kentin ulaşım problemi çözülemez. Bu tür projelere harcanan paralara yazıktır. Bu tür projeler yapılsa bile, kentin ulaşımını bir önceki durumdan daha kötü olamaz.

Bu söylenenler sadece İstanbul ulaşımını için değil, tüm ülkemizin ulaşımını açısından dikkatle değerlendirilmesi gereken konulardır.

Son söz olarak söylemem gerekir ki;

Kentsel ulaşımında yolculukların otomobilden toplu taşımaya kaydırılması, toplu taşıma sistemlerinin geliştirilmesi, otomobil kullanımının azaltılması, temel bir politika haline getirilmelidir.

Bu konuların bilimsel toplantılarda sürekli olarak gündeme getirilmesine karşın, uygulamaya dönüşmemiş olması, toplumsal bir bilincin oluşmasına yönelik araçların geliştirilmesine de önemli ölçüde ihtiyaç olduğunu ortaya koyuyor.

Bu kongrenin, böylesi bir toplumsal bilinç oluşturmaya katkı yapacağını düşünüyorum.

Açıkçası, son 10 yıldır İstanbul’da yapılan ulaşım yatırımlarının önemlice bir kısmı, ne ulaşım şuraları raporunda var, nede ulaşım ile ilgili raporlarda var. Bu konu, sorunun ana halkasını oluşturuyor.

Bir süre önce, konunun uzmanı bilim insanlarımızdan aldığımız bir mektubun birkaç satırını aktararak konuşmama son vermek istiyorum. “Toplum, hatta konunun uzmanları ve ilgililer olan biten hakkında bilgilendirilmemektedir. Bilim insanları ve uzmanlar olumsuz gelişmelere karşı direnme çabalarından fırsat bulup, gerekli olumlu katkıları sağlamaktan alıkonulmakta ve adeta işlevsizleştirilmektedirler. Bu koşullar altında artık tüm açıklığıyla ortaya çıkmıştır ki, toplumun bilinçli desteği sağlanmaksızın, yöneticileri yanlış kararlardaki ısrarlarından vazgeçirmek, doğru politikalarla planlı gelişmeye yönlendirmek mümkün olamayacaktır. Toplumun desteğini kazanmak için, toplumun aydınlatılması ve bilinçlendirilmesi gereklidir. Öncelikli görev ise, sorumluluk duyan tüm bilim insanı ve uzmanların, sivil toplum temsilcilerinin bir araya gelecekleri bir örgütlenmenin gerçekleştirilmesidir.” Saygılarımla

AÇILIŞ KONUŞMALARI

GÜNGÖR EVREN

(Düzenleme Kurulu Başkanı)-

Prof. Dr. GÜNGÖR EVREN
(Düzenleme Kurulu Başkanı)-

Sayın konuklar, değerli meslektaşlarım, öğretim üyeleri, sevgili öğrenciler, saygıdeğer Oda yöneticileri, yazılı ve görsel basınımızın seçkin mensupları, bayanlar-baylar; 7. Ulaştırma Kongresine hoş geldiniz.



Bu kongreler, birincisinden hep gelişerek bugüne geldi. Ülkemiz ulaştırmasına ve özellikle akademik dünyamızda kuşkusuz önemli katkılar sağladı. İlgililer, birbirlerini daha yakından tanıdılar, sorunlara birlikte çözüm aradılar. Artık üç günlük süre bize yetmiyor. Bildiri nitelikleri yükseldi. Sunulan bildiriler, saygın uluslararası dergilerde yer buluyor. Dolayısıyla, Odamıza da bu değerli bildirimlerin sahiplerini ödüllendirmek görevi düşüyor. Ben, bu kongreleri düzenleme görevinde beşinci ve sonuncu kongreyi yaşadığımı belirtmek istiyorum. Bu aşamada, hoşgörünüze sığınarak, sizlerle açık yürekli bir söyleşi yapmak istiyorum.

Öncelikle çuvaldızı kendimize batırmak doğru bir davranış olur diye düşünüyorum. Dolayısıyla, kendimize yönelik saptama ve eleştirilerden başlamak istiyorum. Bu bağlamda her meslektaşımın, öncelikle üstüne düşen görevi yerine getirme zorunluluğu bulunmaktadır. Kendimizi yetiştirmek, eğitim-öğretimi etkinleştirmek bağlamında, hala yapacağımız çok şey var. Çünkü dünyada bilim ve teknoloji hızla gelişiyor. Bu gelişmelerin ulaştırma alanında daha hızlı olduğunu söylemek yanlış olmayacaktır. Bunun dışında yapıp-ettiklerimizi iyi tartmak ve etik anlamda yanlış davranışlardan kaçınmaya özen göstermek zorundayız.

Sorunlara, bilgilerimizle, topluma ve çevreye saygı anlayışıyla çözüm aramalıyız. Çünkü tekniğe uygun iş yapmak, ekonomik çözümler geliştirmek yeterli değildir. Çalışmalarımızda sorun yaratacak ve sorunları ağırlaştıracak, çevreyi, toplumu olumsuz biçimde etkileyecek uygulamalardan uzak durmalıyız.

Bizim dışımıza yönelik olarak baktığımızda şöyle bir soruyla söyleşiyi başlatmak istiyorum: “Bu kongreler sürecinde yaşam gerçeğinde ulaştırma nasıl değişti?” Bu bir sorgulama başlatma amaçlı soru. Bu gözle çevremize baktığımızda doğrusu kafam karışıyor. Aslında kaç zamandır ülkemizde her konuda bir kavram karmaşası ve bir kafa karışıklığı yaşanıyor. Daha fazlası da sanki ulaştırma alanında yaşanmakta. Boşuna enerji harcıyoruz. Örneğin, bir üçüncü boğaz köprüsü çekiştirilmesi, yıllardır sürüp gidiyor. İstanbul Büyükşehir Belediye Başkan-yken, “Üçüncü boğaz köprüsü İstanbul için cinayettir.” diyen Sayın Başbakan, bugün üçüncü köprüyü yapmakta kararlı gözüküyor. Tekrar tekrar, üçüncü köprüünün çözüm değil, sorun kaynağı olacağını, hatta İstanbul’un geleceğini karartacağını tekrar tekrar söylemekten bizler bıktık, usandık, ama onlar bıkmıyorlar, ısrarla ısrar ediyorlar.

Bu arada, bütün bu olan bitenlerden halkın ve hatta uzmanların bilgileri yok ve sorgulama olanağından, biraz önce Sayın Başkanın belirttiği gibi yoksun bulunuyorlar. Doğru dediğiniz ve desteklediğiniz çözümler, uygulamada yanlışlıklara dönüşebiliyor. Sınırlı yol olanaklarını, etkin ve hakça kullanmak adına ana eksenlerde otobüslere özel şerit ayırma, ilke olarak elbette ki doğrudur ve destekliyoruz. Ama ana eksenleri izleyen ve Boğazı geçen bir otobüs özel yolu uygulaması, elbette uygun bir çözüm, ulaştırmaya da önemli bir katkı sağlayabilir. Gelin görün ki, bu yönde bir uygulama olarak düşünülen metrobüs projesi, anlamsız abartılarıyla, çok pahalı ve çok sorunlu. İyi planlanmadan ve ardından da tamamlanmadan işletmeye açıldığı için sonuçta toplumun karşısına, yanlış bir çözüm olarak çıkıyor.

Abartı deyince, aklıma gelen bir başka proje de Marmaray. Boğazın demiryolu ile geçilmesini, hepimiz yıllar boyu destekledik, fakat banliyö ile kısmının ulaştırma açısından ne denli anlamlı olduğu hususu tartışmaya değer diye düşünüyorum. Gerçekten abartılı bir çözüm, bütün istasyonları yerinden eden, hiçbir işe yaramayacak bir üçüncü hattı ilave eden bu çözümün, herhalde tartışılmasında yarar var.

Basit trafik mühendisliği önlemleri, kurallara uyumun denetimi, kullanıcıları bilgilendirme gibi kolay ve ucuz çözümlerle önemli yararlar sağlamak dururken, gösterişli, fakat geçici önlemlere giriliyor. Aslında bilgilendirilen kullanıcı, kendi çözümünü kendisi bularak, ulaştırmanın sorunlarını hafifletebilir. Maalesef bunun bilincine varamamış durumdayız. Günümüzde artık ulaştırmaya ilişkin kavramlar ciddi olarak değişmiş bulunuyor. Trafikten söz etmenin anlamı yok. Hatta hareketlilik kavramı bile geride kaldı. Bugün için önemli olan erişebilirlik, yani insanların toplum içinde ulaşmak istedikleri ekonomik, toplumsal, kültürel olanaklara erişebilmeleri esas.



Sonuçta temel kavramlar bilinmediği ve özümsemediği için zaman, emek ve kaynaklar heba olup gidiyor. Biz, üçüncü köprüyle uğraşaduralım, yaşam sürüyor ve olayların gerisinde kalıyoruz. Hatta üçüncü köprü yetmezmiş gibi bir de otomobiller Boğazı geçsin diye tünel yapmaya karar veriliyor; Boğazdan, boğaz altından geçen bir otomobil tüneli. Uzmanların bu yanlış çözümlere haklı karşı çıkışları, kamuoyuna her yapılamaz engel olmak isteyen olumsuz bir tavır olarak gösterilmeye çalışılıyor ve galiba bunda da başarılı oluyorlar. Çünkü çokça “hayır” diyeceğimiz çözümler öneriyorlar, bizde haklı olarak “hayır” dediğimiz zaman tüm yapılan yararlı işlere karşıymışız gibi göstermeye çalışıyorlar. Yanlışlara hayır diyenleri, etkisizleştirmek için her şey yapılıyor. Daha kötüsü, kamuoyunun desteğinden yoksunuz değerli konuklar, değerli meslektaşlarımız. Çünkü onları aydınlatmak, bilinçlendirmek için gerekli olanakları bulamadık ya da yeterince becerikli olmadık. Sayın Başkanda, bu konudan haklı olarak yaktı. Görünen o ki, kendi aramızda saptadığımız gerçekleri, topluma aktaramıyoruz. Bu bağlamdaki arayışlarımızdan da henüz sonuç alamadık. Bu saptamayı da, bir yanıyla özeleştiri olarak kabul edebilirsiniz.

Üçüncü köprü ısrarı sürerken, bir de otomobiller için boğaz tünel geçişi ihalesi yapılıyor demiştik. Boğaz demiryolu tüp geçişi yapımını ve sonuçlarını görmeyi düşünen yok. Bu tutumu, olumlu olarak yorumlamak mümkün müdür, değerli konuklar? Çok daha önemlisi, bir planlama girişimi var. İstanbul’u planlamak üzere bir büro oluşturulmuş İMP “İstanbul Metropolitan Planlama ve Kentsel Tasarım Merkezi”.

Bugün bir yandan İMP’de plan çalışmaları yoğun biçimde sürdürülüyor, öte yandan da plan çalışmaları orada süredursun, plan dışı projeler uygulamaya koşuyor. Kocaman üç tane proje, “Yedi Tepeye, Yedi Tünel”, uygulanıyor bile. Sayın Büyükşehir Belediye Başkanının, “artık İMP’ye sorulmadan, İstanbul’a çivi çakılmayacak” sözünü duymuşsunuzdur. Bir ara Zincirlikuyu’da, “İstanbul’un Geleceği için İMP’yi Kurduk” diye bir afiş vardı. Hasanpaşa’da da, başka bir afişte “22 kilometre Karayolu Tüneli Yapımı Sürüyor” diye bir yazıyordu. Bu çelişkili sözler ve tutum için ne diyeceğini bilemiyor insan doğrusu. Ama şurası açıktır ki bu plan anlayışına ve inancına indirilen en büyük darbedir. Bir yandan planlama yapmak üzere önemli bir girişimde bulunacaksınız, öbür taraftan plan dışı uygulamalar yapacaksınız. Plan için verilen emeklere ve plancılara da büyük bir haksızlık.

Plan dışı ya da plansız diye nitelendirebileceğimiz bu yatırımlarla ilgili birtakım ilkesel terslikler, aykırılıklar, yanlışlıklarda da var. Öncelikle, otomobil kullanımını özendirmeme temel stratejisine aykırı. Üstelik bu tünellere kaynak sağlamak üzere zaten kilitlenen ana eksenlerdeki arazileri, ek trafik üretecek yapılar için satarak yanlışın pekiştirilmesi yani “Dubai Kuleleri” gibi bir çözüm; bir başka terslik, bir kara mizah örneği. Sınırlı kaynakları, bu yanlış yatırımlara yönlendirilmekle, raylı sistemlerin gelişmesinin yavaşlatılacağı da ayrı bir gerçek. Böylece toplu taşımayı olabildiğince hızlı geliştirme stratejisi de ciddi bir zarar görmektedir.

Yalnız otomobil sahiplerine hizmet edecek yatırımlar; otomobil tüneli örneğin, hakçalık ilkesine de aykırıdır. Arazi kullanımında öngörülmeyen biçimde etkilenmeler yaratması da

işin cabası. Ayrıca bu tünellerin işletilmesi, son derece risklidir değerli meslektaşlarım. Avrupa Birliği, 2004 yılında bu tünellerle ilgili çok ciddi kurallar getirmiştir. Bu kurallar uygulanıyor mu, uygulanmıyor mu doğrusu bu bilgiden de yoksun bulunmaktayız.

Bu kongrede değinileceği gibi, yatırımlara karar süreçleri yanlışlıklardan koruyacak biçimde ve şeffaf olarak ortaya konmalıdır. Toplumun ve sivil toplum örgütlerinin katılımlarına açık olmalıdır. Günümüzde çokça dile getirilen demokratikleşme sürecinde, katılımcılığın yolları mutlaka açılmalıdır. Ülkemizde gündemin en önemli konusu olan, Yeni Anayasa ile ilgili de birkaç söz söylemek istiyorum, bana bu izni vereceğinizi, beni hoşgörüle karşılayacağınızı umuyorum.

Yeni Anayasa'nın nasıl yapılacağına ilişkin hukuksal gerekleri ve süreci ilgililer tartışıyorlar; bu, biraz bizleri aşiyor. Benim söyleyeceğim, her şeyden önce Anayasamızın değiştirilmez maddelerinin ve başta laiklik olmak üzere Cumhuriyetimizin değerlerinin özenle korunmasıdır. Ayrıca bir yurttaş olarak, liderler sultasının kaldırılmasını, parti içi demokrasinin kurulmasını yani demokrasinin belirleyici niteliği olan seçimlerde, liderlerin seçtiklerini onaylamak değil, temsilcilerimi kendim seçmek istiyorum. Sizler de istemez misiniz? Yani, siyasi partiler yasasının bu yönde değiştirilmesi için Anayasa da kesin emirler olmalı ve bir süre tanımı yapılmalıdır. Aynı şekilde seçim yasasının da, toplumun iradesini meclise yansıtacak nitelikte olması, Anayasanın gereği olmalıdır.

Değerli meslektaşlarım, bu bağlamda, Anayasa bağlamında ulaştırma konusuna, kendi alanımıza gelince, yurttaşlar olarak yalnız seçimlerde oy vermemizle, demokrasinin koşullarının sağlanması, bana göre olası değildir. Yaşamımızı doğrudan etkileyecek kararlara, yurttaşlar olarak katılmamız gerekir. Günlük yaşamımızı, mutluluğumuzu etkileyecek olaylarla ilgili herhangi bir katılımımız olmuyorsa, buna nasıl demokrasi denebilir? Bu katılımda, doğru karar verebilmemiz için, sesimizi duyurabilmemiz için gerçek nitelikteki sivil toplum örgütleriyle dayanışma ve işbirliği içinde olmamızın olanakları yaratılmalıdır. Odalarımız, bu konularda görüşlerini oluşturmalı ve mutlaka gecikmeden ilgililere aktarmalıdır.

Aksi halde, şimdiye kadar olduğu gibi yanlış projeler sürecektir, kamuoyu kendi yaşamıyla ilgili konularda sesini duyuramayacak, yanıtlanabilecektir hatta. Odalarımızın, yanlış yatırımlara karşı yargıya başvurma olanakları bile engellenebilecektir.

Sayın meslektaşlarım, değerli konuklar, değerli basın mensupları; başlangıçta da belirttiğim gibi bu benim, düzenlemesine katkı sağladığım son ulaştırma kongresi. Yanlış anlaşılmasın, bundan sonraki katkı taleplerini karşılamak benim için ayrı bir zevk olacaktır. Ancak sorumluluğum, bana verilen görevle sınırlı kalacaktır. Hemen belirtmeliyim ki, son beş kongrede olumlu ne yapılmışsa, birlikte çalıştığımız arkadaşlarımızın eseridir. Yanlış ve eksikliklerin sorumluluğu ise bana aittir.



Bu bağlamda İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi yöneticilerine, başta Sayın Başkan Cemal Gökçe'ye, her gerektiğinde yardımını aldığım değerli kardeşim Rezan Bulut'a ve Sevil Karıncalı'ya şükranlarımı sunarım.

Bu dönem birlikte olduğumuz Y. Doç. Dr. İsmail Şahin, özgün görüşleri ve enerjisiyle varlığını duyumsattı; değerli katkılarının, yeni sorumluluklarla artmasını umuyor ve diliyorum.

Prof. Dr. Ergun Gedizlioğlu, keskin eleştirel zekâsı ve hızıyla her zaman işlerimizi kolaylaştırdı. Zaten 12 yıl süren bu görevimi de kendisi bana devretmişti. Kısacası Sevgili Ergun ile iyi bir işbirliği ve uyum içinde çalıştığımızı düşünüyorum ve kendisine içten teşekkürlerimi sunuyorum.

Bilim Kurulumuzun Üyeleri de, kongremizin, her geçen gün iyiye gitmesinde birincil bir rol üstlendiler. Kendilerine, en iyi dileklerimi ve şükranlarımı sunuyorum.

Bütün bu teşekkürlerden sonra sevgili meslektaşlarım ve katılımcılar, sizlere de en kalbi teşekkürlerimi sunmak istiyorum. Bildiri vererek, oturma başkanlığı yaparak ya da soru sorarak en büyük katkıyı sizler sağladınız. Destekleriniz olmaksızın hiçbirşey yapılamazdı. Hepinize teşekkürlerimi ve saygılarımı sunuyorum.

7. Ulaştırma Kongresi'nin başarılı geçmesini diliyorum, tekrar hepinize hoş geldiniz diyorum.

AÇILIŞ KONUŞMALARI

SERDAR HARP

(İnşaat Mühendisleri Odası
İkinci Başkanı)-

SERDAR HARP (İnşaat Mühendisleri Odası İkinci Başkanı)-

Değerli konuklar, değerli meslektaşlarım, basınımızın değerli çalışanları; İstanbul Şubemizin düzenlemiş olduğu “7. Ulaştırma Kongresi”ne hoş geldiniz.

Öncelikle bu kongrenin hayata geçmesi için büyük bir özveride bulunan Düzenleme Kurulu ve İstanbul Şube Yönetim Kuruluna Yönetim Kurulumuz adına teşekkürlerimi sunuyorum. Sunacakları bildirilerle, kongremizin bilimsel zeminini oluşturacak, bilim insanlarına ve meslektaşlarımıza da teşekkür ediyorum.



Ülkemizde ulaştırma sorunu, ulaştırma politikaları, yatırım ile ulaştırma arasındaki ilişki, işlevsel olmaktan uzak ve pahalı ulaştırma yatırımları, ulaştırmanın bilimsel ve teknik özellikleri hep tartışılmıştır. Çoğu zaman İMO ve TMMOB’ye bağlı odalar bu tartışmaların motoru olmuş, akademisyenler de kongre süreçlerine katılarak tartışmanın bilimsel esaslar üzerinde yürümesini sağlamıştır. Bu düzenlenen 7 nci kongredir. Ayrıca Odamız, bir kez de Ulaştırma Politikaları Kongresi düzenlemiştir.

En genel anlamda ulaştırma konusunun ele alındığı bu zeminleri kamuoyunun ilgi odağı haline getirmek, sonuçları üzerinden merkezi ve yerel yönetimleri harekete geçirmeye çalışmak temel hedef olarak görülmelidir. Ancak bu hedef, meslek odaları, sendikalar, demokratik kuruluşlar için sorumlu bir duruma işaret etmektedir. Çünkü ne yazık ki, ister merkezi düzeyde, ister yerel düzeyde olsun yönetim erki, kendi politika üretim ilişkileri dışındaki örgütler tarafından yapılan üretimleri görmezden gelmekte, yok saymakta, hatta eleştiri söz konusuysa başka bir kulvara çekmekte sakınca görmemektedir.

Bu engelleri nasıl aşarız? Elbette bu demokrasi kültürüyle, katılım anlayışıyla ilgilidir. Ne yazık ki, bizde katılımcılıktan sonuçları kamuoyuna bildirmek anlaşılmaktadır. Haberdar etmekle sınırlı bu yaklaşım, ülkemizde yanlış, uygulama şansı olmayan, uygulanırsa bile ekonomik olmayan yatırımlara neden olmaktadır ki ülkemizin bu konuda sicilinin hiçte iyi olmadığını sizler, daha yakından biliyorsunuz.

Değerli konuklar, elbette her kongre, her sempozyum, her etkinlik önemlidir. Ama bugün, ulaştırma konu başlığıyla toplanan kongre için, ayrı bir parantez açmak gerekiyor, önemini daha belirgin vurgulamalıyız. Çünkü ulaştırma, yatırım kalemleri arasında aslan payına sahip ve dolayısıyla ulaştırma konusundan hareketle başlayan bir tartışma, bütçe, yatırım, ülkenin ekonomik-politik tercihleri gibi geniş bir yelpazeyi içine alarak genişlemektedir.

Şu açıkça dile getirilmelidir: ulaştırma yatırımları konusu özü itibariyle siyasettir. Bu tür kongreler, siyasetin gerçek zemini. Çünkü yaşanan sorunlar masaya yatırılmakta, uygulanabilir projeler tüm ayrıntılarıyla ele alınmaktadır. Bu tür kongrelerde, siyasete ve siyasi iktidara dönük dokundurmaların nedeni de budur.

Yatırım tercihlerinin, siyaset dışı algılanması tam da yanlış yatırım kararlarının altına imza atan, siyasetçilerin arzu ettiği bir durumdur. Çünkü birçok konu gibi ulaştırma da makro düzeyde ele alınmalı, çözüm ulusal ölçekte merkezi olarak hayata geçirilmelidir. Bu, ülkemizde ulaşım ana planı olmamasıyla ilintilidir. Değişen siyasi iktidarlar, değişen yerel yöneticiler, kendi anlayışları çerçevesinde yatırım yapmakta, açıkçası tüm ulaşım sistemi adeta bir kakofoniye, bir keşmekeşe sürüklenmektedir.

Değerli meslektaşlarım; kongre çağrı metninde de ifade edildiği gibi, bugün plana, programa, etüde dayanmayan çalışmalar ulaşımı doğrudan etkilemektedir. Kapalı devre üretilen projeler, işlevsel olmaktan uzak ve pahalıdır. Özellikle, kentiçi ulaşımında bu sorun haddinden fazla belirleyici olmaktadır.

Kentler, estetik açıdan tarifi zor, çirkin bir görünüme bürünmekte, dahası kentiçi ulaşımında bu çirkinliği kabullenmeyi meşrulaştıracak bir rahatlama görülmemektedir. Aynı sorunlar, bölünmüş yollarla, hızlanmış tren gibi projelerde de uç vermektedir. Bütün bu konuların ele alınacağı kongre sonuçları, kentiçi ulaşımından, taşımacılığa kadar ulaşımın tüm tasarrufları için öğretici, yol gösterici olmalıdır. Üniversitelerimizde, meslek odalarımızda bu potansiyel vardır. Yeter ki, yönetim erki yüzünü bilime, üniversitelere, meslek odalarına dönme, bilimin aydınlatıcılığında sorunları çözme niyetine sahip olduğunu gösterebilir.

Türkiye'nin, hemen her konuda alternatif politikalara ihtiyacı bulunmaktadır. Ulaşımından, uluslararası ilişkilere, ekonomiden, siyasete, siyasetten toplumsal yaşama mevcut yaklaşımların, sorunları çözmek bir yana, sorunların asıl kaynağını oluşturduğu görülmeli, farklı görüş ve önerilere açık bir yönetim anlayışı hayata geçirilmelidir.

Değerli meslektaşlarım; İstanbul Şubemiz ulaştırma konusunda ilk bilimsel toplantısını, 1974 yılında yapmış. Ondan sonrada yapılan bütün kongrelerde kentiçi ulaşımın eleştirileri ve önerileri dile getirilmiştir. Örneğin, İstanbul'un kentiçi ulaşımıyla ilgili yapılan her kongrede; boğaz geçişlerin köprülerle değil, raylı tüp geçitlerle sağlanması, toplu taşımacılığa ağırlık verilmesi gerektiği ve kentlerin üst ve alt geçitlerle boğulma tehlikesine vurgu yapılmıştır.

Ancak ne yazık ki başta Ankara ve İstanbul olmak üzere tüm anakentlerimizde, estetikten yoksun alt ve üst geçitlerle trafik sorunu çözülmeye çalışılmakta, kentlerimiz tamamen araç trafiğine göre şekillenmekte, toplu taşımacılık üvey evlat muamelesi görmekte, hatta ilk ikisinden yeterli ders alınmamış olsa ki "Üçüncü Boğaz Köprüsü" öngörülmektedir.

Hatırlarsınız, aralarında İMO'nun da bulunduğu meslek odaları, Boğaz Köprüsü yapımına karşı çıkmış, köprüye değil toplu taşımacılığa yatırım yapılmasını istemiş, bu itirazları nedeniyle çağın gerisinde kalmakla suçlanmışlardı. O gün yapılan itirazların dayanaksız olmadığı, ilk köprüden sonra ikincisinin de derde deva olmaması ve bugün üçüncüsünün gündeme alınmasından anlaşılmaktadır. Eğer karar merciinde bulunanlar, meslek odalarının, bilim insanlarının görüş ve önerilerini dikkate alsalardı, belki bir varsayım ama İstanbul'un trafiği, bugünkü durumda olmazdı.

Değerli konuklar; ulaştırma serüveni, milattan önce üç binli yıllarda tekerleğin icadıyla başlamış ve bugün artık deniz altından tüple geçişi sağlayabilecek düzeye ulaşmıştır. Teknolojinin gelişmesi, kentlerin büyümesi, nüfus artışı, farklılaşan insan ihtiyaçları, ekonomik hareketlilik, gelişmenin itekleyicisi olmuştur. İlk icattan bugüne ulaştırma hayatın önemli ve asla vazgeçilmez bir parçası olarak, tarihsel süreçte yerini almıştır. "İhtiyaç, icadın anasıdır" mealinde bir söz vardır. Tekerin icadı, nasıl ihtiyaçtan doğmuşsa, ulaşımın güvenli, ekonomik, hızlı ve konforlu olması da günümüzün ihtiyacı olarak kendisini dayatmaktadır. Bugünün ihtiyaçları, devletlerin yatırım politikalarıyla birlikte bir meslek olarak mühendisliğin bilgi birikimi ve gelecek öngörülerini de belirlemektedir.

Değerli konuklar; hangi ulaşım sistemini nasıl ihmal ettiğimizizin verileri ortadadır. Ulaşım sistemlerimizin gelişmişliğiyle, dünya ortalaması karşılaştırıldığında mevcut durumumuz daha net anlaşılacaktır. AB üyesi ülkelerle yapılan karşılaştırmada Türkiye'nin, ulaşımında oldukça geri bir noktada olduğu anlaşılmaktadır.

Ülkemizin ulaşımındaki düzeyini bir göz atalım. Türkiye'deki, demiryolu ağının toplam uzunluğu 11 bin kilometredir. Bu ağın, 8700 kilometresi ana hat, 2300 kilometresi ise tali hattır. Demiryolu yoğunluğu açısından Türkiye, AB üyesi ve aday ülkeler arasında en az paya sahip olan ülkedir. Şehirlerarasındaki koridorlarda, taşımacılık eski altyapı üzerinden sürdürülmeye çalışılmaktadır.

Mevcut demiryolu üzerinden trafik yoğunluğu azdır. Ne yazık ki, demiryolu altyapısının temel problemi demiryolu hatlarının yüksek hız ve kaliteli servise uygun olmamasıdır. Hızlandırılmış tren projesiyle ilgili kaza sonrası eleştirilerimizin odağında da bu konu vardı. Cumhuriyet'in ilk kuruluş yıllarını da kapsayan 1923-50 arasında, 3600 kilometre demiryolu yapılmışken, bu atılımın İkinci Dünya Savaşı sonrasında devam ettirilmediği, 1950-80 yılları arasında toplam 30 kilometre demiryolu yapıldığı bilinmektedir. Bu farklılık manidardır ve bir o kadar da ülkenin, ulaşımındaki tercihini anlamamızı sağlayacak önemdedir.

Türkiye ne yazık ki, Cumhuriyet'in ilk kuruluş yıllarında, demiryolu ulaşımında sergilediği atılımı devam ettirememiştir. Ülkeyi, "demir ağlarla örme" tercihi zaman içinde geri plana itilmiş, yerini karayolu ulaşımına bırakmıştır. Karayollarımızın da, altyapı ve nitelik açısından hiçte istenilen düzeyde olmadığı bilinmektedir.

Değerli konuklar; Cumhuriyet Türkiye'si, 4 bin kilometresi kullanılabilir düzeyde, 19 kilometreye yakın karayolu ağı devralmıştır. Ancak ilk karayolu programı, 1948'de gündeme alınmıştır. Bu ilk programda, ABD Yatırım Teşkilatı Yollar İdaresi Grubu öncülüğünde başlatılması gerçeği, ülkenin dışa bağımlılığını gözler önüne sermektedir. Karayolu programının başlatılabilmesi için, askeri yardımlardan ve Marshall Yardımı'ndan toplam 10 milyon dolarlık bir para transferi gerçekleştirilmiştir.

Ülkemiz, kapılarının emperyalizme 1950'den sonra ardına kadar açıldığı ve bu bağımlılık ilişkisinin bugüne kadar uzandığı tespitinin dayanak noktalarından birisi de, karayolu için ABD'den gelen milyon dolarlardır. Pazar alanı haline getirilen ülkemizin, ulaşım tercihlerinin belirleyicisi de emperyalist-kapitalist ülkelerin ihtiyaçları olmuştur.

Bugün ülkemizde, yük taşımacılığının yüzde 90'ı, yolcu taşımacılığının ise yüzde 95'i karayolu ile yapılmaktadır. Ülkemizde, yurtiçi yük taşımacılığında karayolu yüzde 91, demiryolu yüzde 4, denizyolu ise yüzde 3'lük bir orana sahiptir. Türkiye, gerek ağ yoğunluğu gerekse mevcut ağın üst yapı standartları bakımından oldukça geri durumdadır. Mevcut yolların niteliği ve kazalara davetiye çıkaran yönleri, ulaşımcılar tarafından defalarca dile getirilmiştir. Karayollarımızın, can ve mal güvenliğini tehdit ettiği sürekli olarak ifade edilmiştir.

Siyasi iktidarın ulaşım sorununa ilişkin tek sihirli çözümü ise aklına estiği yere bölünmüş yol yapmaktır. Mevcut sorunları ortadan kaldıracığı iddia edilen bölünmüş yollar, adeta savurganlığa dönüşmüş, sorunları çözmesi bir kenara can ve mal güvenliği açısından sorunun kendisi haline gelmiştir.

Trafik önlemlerini ortadan kaldırmak için, duble yolların yapıldığı iddiası safsatadan başka bir şey değildir. Tekniğine uygun olmayan yol inşaatları, yetersiz ve hatalı trafik işaretlemeleri, plansızlık nedeniyle uzun döneme yayılan inşaatlar, ağır ve kuralsız yük taşımacılığı, hızlı ve dikkatsiz araç kullanımı alışkanlıklarıyla da birleşince binlerce ölüm ve sakatlanmalara neden olan trafik kazaları yaratmaktadır.

Değerli konuklar, değerli meslektaşlarım; Türkiye'nin bir ulaşım ana planı yoktur. Türkiye'nin ilk ve tek plan olma özelliğini taşıyan, "1983 On Yıllık Ulaştırma Ana Plan" hedeflerine göre, 1993 için yük taşımacılığında denizyollarının yüzde 32'ye, demiryollarının yüzde 27'ye, boru hatlarının yüzde 4,5'e çıkarılması hedeflenirken, karayollarının payının yüzde 36'ya düşürülmesi öngörülmekteydi.

Ancak, "83 Ulaştırma Planı" da, ülkemizde her planın uğradığı akıbete uğrayarak, sadece arşivlerde bir yer işgal etmiş, öngörülenin tam tersine yük taşımacılığında karayolu yüzde 90 seviyesine çekilmiş, demiryolu yüzde 4'e indirilmiştir. Bütün bu veriler, yatırım ve ulaşım ilişkisi üzerinde durmayı gerektiriyor. Bakıldığında, yatırım ve ulaşım politikalarının paralellik arz ettiği görülebilir.

Ulaşımın gelişmişliği, yatırım tercih ve oranlarından kolayca anlaşılabilir. Türkiye'nin, en zayıf olduğu ulaştırma sisteminin demiryolu ve denizyolu taşımacılığı olduğu ve kentiçi ulaşım sorununun, sorun yumağı olmaya devam ettiği düşünüldüğünde bunun, ülkemiz siyasetçilerinin bir tercihi olduğunu da vurgulamak gerekiyor.

Türkiye'nin, dışa bağımlılığının devamlılığı, karayolu ağırlıklı ulaştırma politikalarının sürdürülmesinden geçmektedir. Bu yüzdendir ki, eleştirilerimizin ana teması da değişmemektedir. Yedincisini düzenlediğimiz bu kongrede, farklı bir politikayı değerlendiriyor olmayı arzu ederdik. Petrol ve petrole dayalı ürün kartellerinin dayattığı politikaları değil de, ülke ve toplum çıkarlarının gerektirdiği bilimsel ve çağdaş çözümleri uygulayan iktidarları, takdir etmeyi isterdik.

Değerli konuklar; doğruları hayata geçirenleri alkışlayacağımız günlerin geleceğine olan inancımız devam etmektedir. Bunun yaratılması için bu ve benzeri etkinliklerin önemi büyüktür. Dolayısıyla, bu kongreyi gerçekleştiren değerli bilim insanlarına, Şube yönetici ve çalışanlarına müteşekkir olduğumuzu tekrar ifade ederek Yönetim Kurulumuz adına başarılar dilerim.

Saygılarımla.

AÇILIŞ KONUŞMALARI

ÜZEYİR ÜLKER

(TCDD 1.Bölge Müdürü)-

ÜZEYİR ÜLKER

(TCDD 1. Bölge Müdürü)-

Çok değerli hocalarım, değerli öğrenci kardeşlerim ve saygıdeğer katılımcılar.

Bu konuda ihtisas sahibi hocalarımızın bulunduğu bir ortamda, bana fazla bir şey söylemek düşmez. Ancak kamu hizmetinin tamamını demiryollarına vermiş bir insan olarak, ben de demiryolları hakkında bir iki kelime söylemek isterim irticalen de olsa.



Hiçbir ekonomik teşebbüs programlanırken, düşünülürken ulaşım faktörü birinci maddenin dışında değildir. Onun fizibilite olabilmesi için, ulaştırmanın mutlaka en ekonomik şekilde çözümü gerekir. Bütün dünyada bilimin işaret ettiği gerçek de bu.

Az önceki konuşmacılarımızda ifade ettiler, biz, uzun yıllar ihmal edilen bir kurumun mensubuyuz. Büyük Önder Atatürk'ün döneminde, birinci altın dönemini yaşayan bir demiryolları vardır ve ifade ettiği gibi arkadaşımızın, o kıt kanaat, fakirlik içerisinde olan ülke insanımızın, ortalama yılda 210 kilometre demiryolu yaptığı gerçeği vardır. Tünelleri delen büyük ekipmanımız yoktur, ama inanç vardır, hırs vardır, azim vardır. Özellikle o bölgede çalıştığım için biliyorum Sivas-Erzincan arasında, Divriği derelerinde o bazalt kayaları, murçlarla, çekiçlerle o iradenin nasıl kot seviyesine indirip de o rayları döşediklerini hala bugün heyecanla taahhüt ediyor ve düşünüyorum.

Niye demiryolu? Bugün yediden, yetmiş herkesin kabul ettiği bir gerçek var, artık taşımacılıkta toplu taşıma tek alternatif. Bunun münakaşasını kimse yapmıyor. Biz demiryolcular olarak, iki toplu taşıma modundan deniz ve demiryolundan; demiryolunun biraz daha önde olduğunu ifade ediyoruz, hız olarak, sürat olarak; malum, teknik nedenlerden dolayı denizde ulaşımın sürati sınırlı. Bunun yanın sıra neden demiryolu sorusuna, çok düşündüğümüz zaman özellikle, ülkemizde her gün televizyonlarda ve gazetelerimizde savaş alanına dönen karayollarımızı gördüğümüz zaman güvenlik unsuru öne çıkıyor ve güvenlik diyorsak, güvenli seyahat diyorsak, güvenli ulaşım diyorsak; demiryolu diyoruz.

Ekonomikliği, kaynaklarımız sınırlı, dünyanın kaynakları sınırlı esasında ülkemizin kaynakları olduğu kadar. Bütün bilim dünyası, 2050'lerde petrol türevi ürünlerin biteceğini, tükeneceğini ifade ediyor. Bizde bunu dışarıdan ithal ediyoruz, ithal eden bir ülkeyiz. Dolayısıyla, bu kaynaklar bizim için önemli. Onlarcasını karayollarında peş peşe dizdiğimiz TIR'larımızı, kamyonlarımızı belki otuzunu, kırkını ellisini biz bir trenle rahatça götürürüz. Dünya, bugün bunu böyle yapıyor. O zaman ekonomikliği de düşünüyorsak demiryolu diyoruz.

Bugün, özellikle bu sene dünya kamuoyunun gündemine gelen bir küresel ısınma gerçeğiyle karşı karşıyayız. Önceki yıllar hiç duymuyorduk. -Sayın Vekilim Erzurumludur-. Ben, Erzurum'da lokomotif deposunda 7 sene çalıştım. 46 derece soğukta çalıştık. Üç, beş metre karın olduğu kışlar oldu, ama kışların böyle karsız geçeceğini o yıllarda böyle tahayyül edemiyorduk. 80'li yıllardı bu yıllar, ama yirmi yıllık, yirmi beş yıllık bir dönemde, dünyada küresel bir iklim değişikliği söz konusu oldu. Bunun işaret ettiği bir gerçek var; enerjiyi, en ekonomik şekilde kullanın diyor, dünyanın gittiği nokta.

Bir iki gün önceki medyada Kuzey Buz Denizi'ndeki, o büyük buz külesinin hemen hemen yarı yarıya eridiğini, uzaydan çekilen resimlerle içimiz sızlayarak gördük, şahit olduk. O zaman diyoruz ki, eğer yaşanabilir bir dünya istiyorsak, geleceğe, geleceğin insanlığına yaşanabilir bir dünya bırakmak istiyorsak, daha doğrusu dünyanın kıyametini kopartmak istemiyorsak gene demiryolu diyoruz, toplu taşımacılık diyoruz. Bunlar, demiryolunun önemini ortaya çıkaran faktörden bir kaç..

Az önce belirttim 20'li yıllardan, 50'li yıllara kadar demiryollarında bir gelişme oldu. 50'li yıllardan sonra demiryolları unutuldu. 10.500 kilometrelik demiryolunun, öyle yolu vardır ki, 100 yaşındadır. Büyük Önder'in zamanında, döşenmiş yollar vardır. Demiryolcular olarak sevdiğimiz bir husus var, bunları da sizlerle paylaşmak istiyorum. Dört, beş yıldır, katrilyonlara varan yatırımlar vardır demiryollarında. Ankara-İstanbul arasında hızlı tren ki, Eskişehir'e kadar olan kısmın test çalışmaları neticelenmiştir. Ankara-Konya, hızlı tren projesi vardır, çalışmaları devam ediyor ve yol yenileme çalışmalarımız devam ediyor.

1920'li yıllarda Doğu'da Atatürk döneminde KARDEMİR'de imal edilen raylarımız hala hatlarda vardır; bu dönemde Kardemir'de yeniden ray üretilmeye başlanmıştır. Çünkü ray, demiryolunun yenilenmesinde, konforunun artırılmasında önemli bir faktör, o da bizi, mutlu ediyor, sevindiriyor. Bağlı kuruluşlarımız Adapazarı, Eskişehir ve Sivas'ta olan fabrikalarımız, gerçekten teknoloji olarak yenilenmiş, hatta Adapazarı'nda bir hızlı tren seti fabrikası oluşturulmuştur.

Bununla beraber Avrupa müktesebatında da bir gerçekten bahsetmek istiyorum. Avrupa'nın kapısında olan bir ülkemiz, Avrupa, bizi kendi standartlarında bir demiryolu anlayışına ve teknik seviyesine gelmemizi de arzu ediyor, zorluyor daha doğrusu. Bu da zorlayıcı bir sebep bizim için, teşvik edici bir sebep; bundan da mutluluk duyuyoruz.

Özellikle bu dönemde ortaya konan projeler tabii tartışılabilir, değerli hocalarımızın fikirlerine saygı duyuyoruz, kapılarımızı zaten hocalarımıza açtık, onlarla müşterek çalışıyoruz. Projelerimizi tartışıyoruz, onların da büyük katkıları var, biz inanıyoruz ki, onların katkıları devam ettiği müddetçe Türk insanının layık olduğu, dünyanın kabulleneceği standartlarda bir demiryolu ağını Türkiye'de ortaya koymak geç olmayacak diye umuyorum. Ben bu düşüncelerle bütün katılımcılara saygılarımı sunuyorum.

AÇILIŞ KONUŞMALARI

MEHMET DEMİRCİ

(Tuzla Belediye Başkanı)-

MEHMET DEMİRCİ (Tuzla Belediye Başkanı)-

İnşaat Mühendisleri Odamızın Değerli Başkanı, değerli yöneticileri, kıymetli milletvekilimiz, çok değerli hocalarımız, öğretim üyelerimiz ve değerli meslektaşlarımız; sizleri en içten duygularla selamlıyorum. 7. Ulaştırma Kongresi'ni düzenleyen Organizasyon Komitesi'ne, Şube Başkan ve yöneticilerine teşekkür ediyorum. Bu kongrenin İstanbul'umuz için faydalı olmasını diliyorum ve bundan da eminim, inşallah faydalı sonuçlar çıkacaktır kongre sonunda.



Ben, meslektaşınız ve Belediye Başkanı olarak, kongreyi önemsedim, duyarlılık gösterdim ve kongreye katılma ihtiyacı duydum. Çünkü şu ara Tuzla İlçemizin lokal olarak, yerel ulaşım ihtiyacını raylı sistemle çözmekle alakalı bir çabamız var, o manada inşallah istifade ederim diye düşündüm kongreden.

Değerli konuşmacılarımızın altını çizdiği sorunlar, maalesef İstanbul'un gerçeği, hatta ülkemizin gerçeği. Merkezi yönetim anlayışıyla senelerce yönetilmiş olan ülkemizde, 20. Yüzyılın ikinci yarısı sonrası hızlı şehirleşme, maalesef o yönetim, yaklaşım sağlıklı cevabı verememiş ve İstanbul gibi devasa, plansız, altyapıdan yoksun kentlerle karşı karşıya kalmışız ve kendimizi, bu kentin içinde bulmuşuz. 25 yıla yaklaşan meslek hayatımın, 20 yılını İstanbul'da geçirmiş bulunuyorum. Maalesef sorun bu.

Böylesine yumak haline gelmiş soruna, geçtiğimiz dönemlerde gelen, yerel yönetimler, yerel yöneticiler veyahut da merkezi yönetimler belli aralıklarla çözümler üretmeye çalışılmış. Ancak bu çözümler, yavaş kalmış veyahut da ihtiyacı tam manasıyla karşılar nitelikte olmamış. Bunun da sebebi bence, dışa açılmamızın biraz geç kalmış olması. Yönetim anlayışımızın halen daha merkez ağırlık sürdürmüş olmamız ki, 90'lı yıllarda, 83-85'ten başlayan yıllarda, yerel yönetimlerin ortaya çıktığı veya güçlendirilmeye çalışıldığı bir süreç yaşanmış ki o süreçten sonra şehirlerimizde, şehirlerimizin ihtiyacını karşılamaya yönelik bir takım çabalar ortaya çıkabilmiş, ama tam olarak da karşılayamamış tabii.

Hızla büyüyen bu şehrin, bu şehre verilen her çaba, her proje, ortaya konulan her çözüm maalesef bu devasa kent tarafından adeta yutulmuş ve hiç görünür halde olamamış. Biz şehrimizin, bırakın uzun vadeli planlamasını, orta, yakın vadeli planlamasını, acil ihtiyaçlarını dahi çözmeye çalışırken, şehir-kent adeta bunları da yutmuş ve her yapılan şey acil ihtiyaç olarak, şehirde kaybolmuş gitmiş. Şu an ki yerel yönetimimizin de, Büyükşehir belediyemizin de bu manada çok büyük çabalarını görüyoruz; özellikle, kavşak çözümleri, acil çözüm-

ler olarak yapılan çözümler, şehirde adeta kayboluyor, ama geriye nispetle baktığımızda, çok önemli faaliyetlerin yapıldığını görebiliyoruz.

Ayrıca tünel çözümleri, İstanbul'da bir yandan başlatılmış durumda ve üçüncü köprü tartışması halen sürüyor. Naçizane 94-99 arası birinci dönemde belediye meclis üyeliğim oldu, 99-2004 arasında Büyükşehir de meclis üyeliğim oldu ve ulaşım komisyon başkanlığı yaptım. O dönemde, üçüncü köprü meselesi, komisyonun gündemindeydi ve neticelendirilemedi. Şu anda halen, daha bunu konuşuyoruz. Evet, endişelerimiz var; kuzey'de ormanlar ne şekilde etkilenecek? Ama bir yandan da şunu çok rahat biliyoruz, Sayın Başkan bunun da altını çizdi; beş, altı köprü dahi olsa belki, bu tam manasıyla, yüzde yüz ideal manada karşılanamayacak bir hal, yani iki yakanın ulaşımı, maalesef bu derece zaruri. O zaman bu endişeleri, bence bir kenara bırakıp, bilimin ışığında, önyargısız olarak işte bu kongre zeminlerinde, şu anki gündemde olan problemlere bilimin ışığında bir takım çözüm önerilerini getirmeyi, başarabilmeliyiz.

Bu kongreden benim beklentim o ki, üçüncü köprüyle ilgili, hatta dördüncü, beşinci köprü alternatif güzergâhları neler olabilir bu kongre keşke ortaya çıkarabilsin. İkinci raylı tüp geçit önerisini, bu kongre ortaya çıkarabilsin veya motorlu taşıtla, tüp geçit önerisini ortaya çıkarabilsin. Şundan ben sıyrılmak istiyorum; "artık otomobili teşvik etmeyelim, raylı sisteme yönelik çalışalım". Ben, geleceğe umutla bakmak istiyorum ve son beş yıl içerisinde görebildik ki ülkemizin performansı iyi değerlendirilirse, gerçekten kısa vadede sorunlarımıza çözüm getirebilecek potansiyele sahip bir ülkede yaşıyoruz, bu kaynaklara sahibiz.

Yakın zamanda görebildik ki, kişi başına milli gelirimiz, bir anda iki katına çıkabilmiş. Bir yılda, kişi başına milli gelirin istikrarlı bir dönem sürmesi halinde, bin dolar artacağı bir ülkeyi yönetiyoruz ve ülkede yaşıyoruz. 2013 hedefi, kişi başına 10 bin dolar olan ve 2020 dolayısıyla da, iki yirmide de en az kişi başına milli gelirin 17 bin-20 bin dolar olduğu bir ülkede, artık insanlarımızın otomobil gibi bir ihtiyacının lüks olmaktan çıkacağını düşünmemiz gerektiğini ben burada vurgulamak istiyorum. Yani, motorlu taşıtlar içinde, raylı sistem içinde, toplu taşıma araçları içinde müştereken bu çözümleri ortak akılla, bir araya gelmek suretiyle ortaya koymak zarureti var diye düşünüyorum.

Bu kongrenin, bu manada, şu andaki sıcak gündemle ilgili, gerek tünel geçişleriyle ilgili, gerekse köprü geçişleri, tüp geçişleriyle alakalı somut, alternatif çözümler ortaya koymasını canı gönülden diliyorum ve kongrenin başarılı olmasını, fayda getirmesini tekrar dileyerek, sizlere saygılar sunuyorum.

AÇILIŞ KONUŞMALARI

PROF.DR. YALÇIN YÜKSEL

(Yıldız Teknik Üniversitesi
İnşaat Fakültesi Dekanı)-

Prof. Dr. YALÇIN YÜKSEL
(Yıldız Teknik Üniversitesi İnşaat
Fakültesi Dekanı)-

Sayın Konuklar;

7. Ulaştırma Kongresi'ne hoş geldiniz. Öncelikle bu kongreyi düzenleyen İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi'ne ve Düzenleme Kuruluna, ayrıca bu kongreye destek veren sponsor kuruluşlara, buradan Üniversitem ve Fakültem adına teşekkür ederim. Ayrıca –Sayın Hocamız burada yok ama Sayın Prof. Dr. Güngör Evren'e de bugüne kadar



bu kongrelere vermiş olduğu destek ve hizmetten dolayı takdirlerimi ve teşekkürlerimi sunuyorum. Çok kısa konuşacağım, çünkü vakit yok, biliyorum.

Ulaşım sistemleri, bir ülkenin kalkınmışlığının bir göstergesidir tabi ki. Burada çok şey tartışıldı, ilk konuşmacılara canı gönülden katılıyorum. İstanbul, gerçekten büyük bir kent, dünyanın kenti, ancak bugünlerde birinci, ikinci, üçüncü, dördüncü, beşinci köprü konuşulurken, şöyle bir öneri geldi aslında, belki en kökten çözüm olsa gerek; “nasıl İstanbul'da derelerin üzerini kapatıyoruz, İstanbul Boğazı'nın üzerini de kapatalım olsun, bitsin”. Hiçbir güzergâha ihtiyaç duymayız, problem kökünden çözülmüş olur diye düşünüyorum.

Geçen hafta, bir uluslararası kurs düzenledik, dünyaca ünlü bir Hollandalı profesör buradaydı, yanılıp tüp geçide götürdüm, saat altı gibiydi maalesef Asya'dan, Avrupa'ya geçmek için birinci köprü güzergâhını kullanma yanlışlığına düştüm. Bir buçuk saatte geçtik, bana şunu söyledi: “Bir silah al, şu emniyet şeridinden giden araçların lastiklerine ateş et.” İlginçtir, bütün bunları tartışırken herhalde eğitimi, hiç göz ardı etmemeliyiz. Bir otoyolunuz var, dilenciler dolaşıyor. Bir otoyolunuz var simitçiler dolaşıyor ve biz, üçüncü, dördüncü, beşinci köprüyü konuşuyoruz.

Sevgili katılımcılar; ulaştırma bilim dalı, benim uzmanlık alanım değil, ama sizlere canı gönülden tüm katılımcılara başarılar diliyorum. Umarım, karar verme mekanizmasında olan kişiler, buradan çıkacak sonuçlara azıcıkta olsa kulak asarlar.

Hepinize başarılar diliyorum.

BİRİNCİ GÜN / 19 Eylül 2007

1.OTURUM

OTURUM BAŞKANI:

AHMET GÖKSOY

(İMO Yönetim Kurulu Sekreter Üyesi)-

BİRİNCİ GÜN / 19 EYLÜL 2007

1. OTURUM

OTURUM BAŞKANI:
AHMET GÖKSOY
(İMO YÖNETİM KURULU SEKRETER ÜYESİ)



AHMET GÖKSOY-

Değerli katılımcılar, sorularınız almak istiyorum. Bu ana kadar yazılı sorular gelmedi, ama sözlü sorularınızı almak istiyorum.

CEMAL GÖKÇE-

İzin verirseniz bir düzeltme yapmak istiyorum. Özellikle Sayın Acar çok teşekkür ederiz bilirdisinin niteliğine. Ama bizim ne İnşaat Mühendisleri İstanbul Şubesi olarak, ne de İnşaat Mühendisleri Odası olarak 350 kilometre hatta gelişmiş-çağdaş ülkelerde “10 bin kişiye 1 kilometre” metro önerdiler. 10 milyon kabul etsek İstanbul’un nüfusunu, bin kilometre metro önermiyorlar, 350 kilometre metronun da birkaç yıl içinde yapılması gerektiğini önermedim. Bütün açıklamalarımızda plana dayalı, programa dayalı, ekonomiye dayalı, fizibiliteye dayalı bir planlamanın olmadığını sürekli olarak söyledik. Eğer yılda 50 kilometre metro yapacağım yerine, yılda 10 kilometre metro yapılmasını planlamış olsaydı 1992 yılında başlandı İstanbul’un metrosu bugün, İstanbul’un 150 kilometre metrosu vardı. Dolayısıyla, bizde çok farklı düşünmüyoruz bu noktada ama tabii metro İstanbul’un düşü, geç kalınmış olan bir çalışma, metro bitinceye kadar oturup bekleyecek miydik? Hayır, bireysel taşımacılığı öneren

araçlara yönelik değil, toplu taşıma sistemine yönelik çeşitli düzenlemeler yapılabilirdi. Bunları da zaten bu tür kongrelerimizden tartışıyoruz. Bir düzeltme yapmak istedim Sayın Hocam, teşekkür ederim.

AHMET GÖKSOY-

Sayın Gökçe, teşekkür ederiz. Evet, arkadaşlar, sorularınızı bekliyoruz. Bir soru var size Hocam, buyurun.

ZERRİN BAYRAKDAR-

Bilinçlendirilecek hedef kitlelerden biri olan yerel yöneticilerle olan çalışmaya, bugün aramızda olan Tuzla Belediye Başkanından başlayabilir miyiz? Zira konuşması sırasında, ulaştırma konusunda ne kadar yanlış kanaatlere sahip olduğunu gösterdi. Bu ilk bilinçlendirme çalışmamıza nasıl başlayabileceğimizin yolunu gösterebilir misiniz?

CÜNEYT ELKER-

Ben, Sayın Başkanın konuşması sırasında dışarıya çıkmak durumundaydım, onun için izleyemedim. O kısmını atlayıp, sorunun ikinci kısmında olan “bilinçlendirme çalışmamıza nasıl başlayabileceğimizin yolunu gösterebilir misiniz?” kısmında, bir-iki cümle daha bilirimde söylediğime ilave bir şeyler söyleyeyim.



ZERRİN BAYRAKDAR-

Bir şey söyleyebilir miyim? Şimdi sizin bu anlattıklarınızı, biz yapma çabası içindeyiz. İstanbul’da böyle bir girişime başladık. Siz, bugün bizim biraz önümüzü açtınız; yani hedef kitleleri; biz tabii halkı bilinçlendirmeye başlamıştık, ama çok önemli bir aydınlık gösterdiniz bize, demek ki biz işe yerel yöneticilerden başlayacağız ve bugün ben, Sayın Tuzla Belediye Başkanını dinlerken çok üzüldüm, hakikaten çok üzüldüm. Onun için hazır aramızdayken, belki bir adım atmış olabiliriz kendisiyle başlayarak. Çok teşekkür ederim.

CÜNEYT ELKER-

O kampanyaya izin verirseniz, oturum bittikten sonra başlayalım, ama sorunuzun ikinci kısmı o da önemli bir şey. Şimdi burada, sivil bir toplum örgütü kurduktan sonra, ondan başlamak şart tabii. Neresinden işin başlanması gerektiği çok önemli. Kaynak sorunu çok önem-

li; çok önemli miktarda parasal kaynak gerektiren bir konu, bu da sadece gönüllükle yapılacak bir şey değil. Eminim bugüne kadar herkes nasıl özveriyle, burada olduğu gibi bir şeyler anlatmaya çalıştıysa, gene yapar ama bu yeterli değil tabii.

Geçtiğimiz günlerde Avrupa Birliği Projelerini izleyen, onlara aracı olan bir arkadaşım var, bu amaçla kurulmuş bürosu var, ona, danıştım. En büyük kaynağında oradan gelebileceğini açıkçası ben düşünüyorum. Şunları söyledi bana, “bunun dernek ya da vakıf olmasının çok fazla önemli olmadığını, dernek kurmak çok kolay hale gelmiş artık, bu vesileyle ben de öğrendim. Avrupa Birliğine Uyum Çerçevesi içerisinde 2004 yılında çıkan bir yasal düzenlemeyle, hiçbir yerden izin alınmadan, yasak faaliyetler yapmamak şartıyla tabii, 7 kişi bir araya gelip derneği kurabiliyor. Oraya kadar kolay, fakat ondan sonra bunun işleyebilmesi, o kaynağın bulunabilmesi için, ulusal ya da uluslararası kaynaklara gerek olacaktır. Ulusal kaynakları, şu anda ben canlandıradım kim destek olabilir diye, tabii bir takım sponsorlar bulunabilir ama bunlar amatör çerçevede kalacaktır diye düşünüyorum. Ama Avrupa Birliğinin bu çerçeve içerisinde çok geniş fonlar ayırdığını biliyorum, duydum. Hatta şöyle oldu; bu bildiriye hazırladığım günlerde, ilanlardan birisi önüme geldi “kapanıyor Mayıs sonunda” gibi bir duyuruyla geldi.

Dolayısıyla, öyle bir hazırlığımız olmadığından, böyle bir dernek kurup, bir sivil toplum örgütü kurup da oraya müracaat etmek için çok zamansız, çok geç bir tarihti, böyle bir şey mümkün değildi. Ama en azından Avrupa Birliğinin bu tür konularda, İngilizce tabiriyle Evelyns Programms dedikleri, bu tür kampanyalara bir kaynak ayrılabilmesini biliyoruz. Ama zaman zaman duyurulara çıkıyorlar. Burada o arkadaşımın, demin sözünü ettiğim arkadaşımın tavsiyesi şu, “önce derneğinizi kurun, ondan sonra gerek Avrupa Birliğinin Türkiye’deki temsilcilikleriyle temasa geçmek gerekir, ama öncelikle devlet kurumları arasında, bu konunun bir sahibi varsa, bizde Ulaştırma Bakanlığı olmak zorunda, onunla birlikte, onun önderliğinde, hatta onun başvurusuyla bunun yapılabileceğini” söyledi.

Dolayısıyla, böyle bir sorun var. Belki de bilinçlendirmeye çalıştığımız yöneticiler, yönetici grupları veya kurumların arasında da olacağını varsayacağımız Ulaştırma Bakanlığıyla birlikte başvurmamız gerekecek, o nasıl olabilir öyle bir şey bilemiyorum ya da üniversitelerden bahsettiler ama esas kamu kuruluşu daha önemli dediler Avrupa Birliği’nden böyle bir olumlu cevap alabilmek için. Böyle bir çaba gerekiyor, bir de yeni kurulmuş derneklerle hemen bir kaynak bulmak imkânı olmuyor, suiistimalden çekiniyor herhalde Avrupa Birliği, bir isim kurup da paraları götürecektir diye. Dolayısıyla, bir yıl gibi bir sürenin geçip de kendini kanıtlanması gerekiyor. Bu da tabii zor bir dönem, yani kendi kaynaklarından dönmesi gereken yürürlük esasına göre. Yani sırf sizin sorunuzun direk cevabı bu değil ama bunu vesile ederekten ben, nereden başlanacak konusuna, evet bir dernek kurandıktan, şurada yedi kişi bir araya getirip, internet sitesinden indirebiliyorsunuz İçişleri Bakanlığı’ndan, bunu bugün öğleden sonra bile yapabiliriz yani, niyetli olan varsa. Ama ondan sonrasında zor bir dönem var, yaklaşık bir yıllık kendini kabul ettirme, kamu kuruluşunu yanına çekme.



Bazen de çok özel hallerde Avrupa Birliği, o ilgili kamu kuruluşuna baskı yapabiliyor, eğer inanırsa, önemli olduğunu düşünürse diye.

Çok yakın bir geçmişte Sağlık Bakanlığı, böyle bir sivil toplum örgütüyle beraber, şimdi tam ismini hatırlayamam ama “hijyenik, sağlıklı doğum” filan gibi başlıklı bir şey içerisinde çok büyük bir yardım-destek, hibe almış ve böyle bir sivil toplum örgütüyle beraber çalışıyorlarmış.

Mümkün ama o bakanlığın devreye girmesi gerekiyor.

Teşekkür ederim, bu fırsatı verdiğiniz için.

AHMET GÖKSOY –

Sayın Tuzla Belediye Başkanı aramızda, konuşmasını da hepimiz dinledik, ama şunu da dikkatten kaçırmamız lazım; İstanbul kentinde aramızda olan tek belediye başkanı. Bu cesareti gösterdiği için teşekkür ediyoruz. Burada olması, düşüncelerini farklı söylese bile, katılmasak bile aramızda olması bile doğru ve olumlu bir davranış olduğunu söylemek istiyorum. Buyurun Başkanım.

MEHMET DEMİRCİ-

Özür dilerim, tabii şahsi noktaya gelmiş olduğu için, ben bir-iki kelime daha söylemek istedim. Kıymetli Hocam, sözümün arasında, Tuzla’da yakın zamanda inşallah 20 kilometrelik bir raylı sistemin anlaşmasını yapmak üzere olduğumuzu da ifade etmek istiyordum, ama Tuzla’nın iç ulaşımına yönelik, raylı sistemle ilgili çalışmalar yaptığımızı bahsetmiştim. Avrupa Birliği fonlarından yüzde 70 hibe kredisiyle, inşallah gelecek sene eğer anlaşmalarımız-

da bir aksilik çıkmazsa, gelecek sene Hocamı, raylı sistemde ben misafir etmek istiyorum. Raylı sistemle, Tuzla'yı gezdirmek istiyorum.

Ayrıca şunu da ifade etmek istiyorum; bilinç noktasında ta ilkokuldan beri zaten bizlere öğretilen odur, “en uygun ulaşım aracı nedir?” “Toplum taşıma aracı” diye. Ülkemizde herkesin bu bilinçte olduğunu ben kabul ediyorum, asgari düzeyde bir bilinç olduğunu biliyorum ve kabul ediyorum. Ancak, ihtiyaçları okuma noktasında problem var diye düşünüyorum. Artık, konfor denilen bir şey var. Apartman dairelerinde insanlar mutlu olurlardı, ama şimdi de apartman dairelerinden çok müstakil konutlarda huzur buluyor. Umarım, Hocamda müstakil bir konutta yaşamayı arzu ediyordur, ama neticede insan, kendine ait bir ortamı arzu ediyor. Toplu taşıma aracı, toplu konutlar gibi ortamlar mutlaka belli dönemlerde ihtiyacı karşılıyor ama bu ihtiyacın maalesef sonu yok. İnsanın, arzusu, isteğinin sonu olmadığı gibi insanlar, konforu arzu ediyor.

Şunu da ben vurgulamak istiyorum, bu kongrede bilemiyorum başlıklar içerisinde var mı? Tuzla'da yakın zamanda bunu kamuoyuyla paylaşacağız; Tuzla'nın 2020 ve 2050'sini planlıyoruz. Şimdi dünyada şu gelişmeler var; uçan otomobil siparişi alınmaya başlandı. Biz, ülkemize uçan otomobil hangi tarihte gelecek onunla ilgili ne tür hazırlıklar yapacağız bunları aslında ben bu kongre sürecinde de görmek istiyorum. Çünkü geleceğe yönelik birtakım şeyler düşünme ihtiyacı olduğunu düşünüyorum.

Saygılar sunarım. Hocama da teşekkür ediyorum, eğer düşüncelerimden dolayı kendisini rahatsız ettiysem, özür dilerim.

HAMİT YILDIRIM -

İnşaat Yüksek Mühendisiyim. Ulaşım konusunda ben İsmail Hakkı Acar Hocama bir soru sormak istiyorum. O soruyu sormadan önce İstanbul'da, Boğazı geçmek için ya köprü yapıyoruz ya da tünelle geçiyoruz. Acaba denizi geçebilmek için başka bir yöntem yok mu? Ben, İstanbul'da değil, Türkiye'de ulaşım ile ilgili deniz ulaşımında kimlerin çalıştığını veya bu konuda çalışan üniversite olup olmadığını öğrenmek istiyorum. Teşekkür ederim.

İSMAİL HAKKI ACAR-

Hamit Bey, teşekkür ederim. İstanbul Boğazını geçmek için mutlaka denizin kullanılması gerektiği söz konusu. Ancak yapılan araştırmalar şunu gösteriyor. Özellikle gene bir



toplu taşımacılık sistemi olan MARMARAY devreye girdiğinde maalesef ve maalesef denizin payı yüzde 3'lere falan iniyor, daha da aşağıya iniyor. Çünkü hız konusunda rekabet edemiyor. Bir de şu var, İstanbul, eskiden denizde yaşıyordu, deniz ulaşımı çok önemliydi. Neden? Boğaz'ın etrafında yerleşimler vardı, Marmara sahilinde yerleşim vardı.

Bugün bu bölgelerdeki yerleşimler, eskiden sadece Eminönü'nden, Karaköy'den vapura binen, tek bir vasıtayla Kuzguncuk'a giderdi çünkü o kadardı, ama şimdi İstanbul kuzeye doğru, Allah vermesin eğer üçüncü köprü yapılırsa daha da, kuzeye doğru yürüyecek. Yani biz, İstanbul'u denizden uzaklaştırdık. O yüzden de denizin payı git gide azaldı. Burada denizde sadece entegrasyonla bir takım şeyler yapılabilir mi diye biz de bir araştırma yaptık. Fazla bir yüzde olarak artması imkansız gözüküyor artık. Özellikle, raylı sistem yapıldığında MARMARAY, Allah veremeye üçüncü köprüde yapıldığında herhalde denizin payı yüzde 3'leri geçmeyecektir.

AHMET GÖKSOY –

Teşekkür ediyoruz. Buyurun.

CÜNEYT ELKER-

İzninizle ben bir şey eklemek istiyorum İsmail Beye. Şimdi birinci söylediği cümleye biraz itirazım var o bakımdan. Bakırköy'den, Ataköy'den deniz otobüsüne bindiğinizde 20 dakika sonra Kadıköy'desiniz. Bunu hiçbir başka ulaşım aracıyla, raylı sistemde dâhil, -havayolunu kullanılabiliyor olduğu, alternatif olduğu için katmıyoruz-, mümkün değil.

SALONDAN-

Marmaray yapılıncı?..

CÜNEYT ELKER-

Tabii ki nasıl raylı sistemler demin kendisi ifade etti; istediğiniz kadar geliştirin, hatta kaynak bulunup da hızlanırsanız bile zaten hiçbir ülkede kent içerisinde taşımanın çok çok büyük bir kısmını bunlarla yapmanız mümkün değil. Yani, karayolu gibi noktadan noktaya taşıma yapamazsınız. Karayolu derken, otobüsü, toplu taşıma araçlarını kast ediyorum tabii. Ancak bunu yapamazsınız, ama pek çok yerde akıllı birçok çözüm üretmek mümkündür.

Entegrasyon kelimesi çok önemli, diğer toplu taşıma araçlarından çok akıllı, zaman açısından, konfor açısından, düzenlilik açısından çok mantıklı çözümler bulunması halinde bu pay artırılabilir. Ama tabii, bir mucize beklememek gerekir. Onu da ifade edeyim.

İSMAİL HAKKI ACAR-

Bir noktada daha açıklama getireyim. Tabii burada kent iç ulaşımında zaman faktörü çok önemli ve zaman demek hız demek; deniz ulaşımında, hızın karesiyle, maliyeti artmakta. Yani ne kadar hızlanırsanız, taşımacılık maliyeti artmakta; mesela, deniz otobüsleriyle ilgili rakamlara baktığımız zaman seneler boyunca bu iyiliğine rağmen yani Bostancı-Bakırköy arasında, çok büyük artışlar olmuyor.

Gündeki yapılan seferlerde bir ya da iki tane artabildi senelerdir. Bu talebi fiyatta etkilediği için deniz ulaşımını hem hızlı yapıp, hem de düşük maliyetle çok büyük kitleye hitap edecek şekilde yapmanın imkânı yok kentimizde. Teşekkürler.

AHMET GÖKSOY –

Son bir soru alacağım. Buyurun.

MİTHAT ERCAN-

Ben demiryollarında 22 yıldan beri bizzat makinist olarak çalışan, yine demiryollarında örgütlü bir sendikada yöneticiyim. Aslında ilk konuşmacı Hocamız şunu belirtti “bu işin temeli aslında siyasi”, yani ulaşımın olumlu veya olumsuz çözümünü etkileyen faktör, baş faktör siyasi bir yapı. Onun için kurum yöneticilerimiz ve yerel yönetim yetkililerinin, olaya siyasi baktığından dolayı zafiyete düştüğümüzü düşünüyorum.

Benim İsmail Hocama bir sorum var: Marmaray Projesi’yle ilgili. Bir tarafı sıfır deniz, şehrin 40 kilometre kuzeye kaydığı bir noktada, buranın nüfusla bir çelişkiye düştüğü, bir arzu hattı olup olmayacağı konusunda kendileri acaba ne düşünüyor?

Yani banliyö sözcüğüne baktığımızda, banliyö, banliyölerde olur, nüfus yoğunluğunun olduğu yerde toplu taşımacılık yapılırken; neden bir tarafı denize sıfır olan yerde toplu taşımacılık düşünülüyor, bu toplu taşımacılığın, bu tarihsel şehirlerarası, uluslararası yola vereceği bir zarar var mı? Teşekkür ederim.

İSMAİL HAKKI ACAR-

Bu Marmaray Projesi, fizibilite çalışması 1985’lerde yapıldı. O zaman, muhtelif alternatifler test edildi, yanılmıyorsam Erhan Bey daha iyi söyler, 15 civarında alternatif vardı. Bunlar model çalışması olarak üzerinde çalışıldı, programlar çalıştırılıp, sonunda varılan nokta bu oldu. Şimdi biraz evvel söylediğimle ters düşmek istemiyorum; kent, sahilde uzaklaşıyor.

Aynı şekilde deniz taşımacılığı, nasıl eski İstanbul'da, Marmara Sahilinde varsa; Bostancı İskelesi vardı, Caddebostan vardı, Suadiye vardı. Karşı tarafta pek yoktu o kadar, ama bu tarafta vardı. Aynı şekilde raylı sistemde, o zamanki demiryolları da o şekilde yapılmış.

Bütün yerleşim Marmara üzerinde olacak. Bugün biraz evvelde söylediğim gibi İstanbul, denizden uzaklaştı, kuzeye kaydı, yerleşim yoğunluğu kuzeyde. Onu belki Erhan Bey, modelin çıktılarında neden bu böyle oldu, anlatabilir. Aynı suali bende, yani benim sezgisel olarak, bu şehre bir süre hizmet etmiş teknisyen olarak söyleyeceğim, daha kuzeyde bir hat olması gerekirdi, bu benim de inancım.

Semih Hocamızın söylediği gibi, “daha kuzeyden bir sadece raylı sistemli köprü yapılırsa nasıl olur?”, statüğü falan incelenecek, ama bende aynı görüşteyim kent denizden uzaklaşıp, kuzeye kaymıştır. Ana ulaşım talepleri o aks üzerinde oluşmaya başlamıştır. Bu da benim görüşüm ama belki bir söz verirse Erhan Bey daha iyi anlatır gerekçeleriyle.

CEMAL AKÇA-

Ben, Aydın Hocama bir soru soracağım, gerçekten benim Hocam olduğu için soracağım. Şimdi bu yetkinlik konusundaki görüşlerinize katılıyorum, teşekkür ederiz, gerçekten. İnşaat Mühendisleri Odası, biliyorsunuz Mayıs 2008'de bütün alanlarda yani inşaat mühendisliğinin bütün alanlarında sınav açacak, bunlardan birisi de ulaştırma anabilim dalı.

Sizin önerinizde, ulaştırma dışında bir “demiryolu mühendisliği yetkinliği” kavramı var, buna katılıyorum tabii, uzun erimli düşündüğümüz zaman gerçekten bu uzmanlık alanının da olması gerektiğinde hemfikiriz.

Ben bu soruyu birazda ajitasyon olsun diye soruyorum. Bu alanda işin olmadığı, ekmeğin olmadığı bir yerde biz nasıl yetkin mühendisler olmasını isteyeceğiz insanlardan, bunu merak ediyorum. Teşekkür ediyorum.

AYDIN EREL-

Raylı sistem konusunda çok iş var biliyorsunuz. Nedense bütün firmalar, ilk kez raylı sistem ihaleleri alıyorlar, bugüne kadar hiç yapmadıkları bir konu.

Çok karlı bir iş ve üstelik ben şu anda isim veremeyeceğim ama bu konuda çok büyük ihaleyi alan firmaların içlerini biliyorum, oradaki elemanların düzeylerini biliyorum. Onlarla ben iletişim kuramıyo-



rum, anlatamıyorum ki, benim kavramlarımı anlayamıyorlar. Demiryolu, raylı sistemle ilgili benim söylediğim kelimeleri bilmiyorlar.

Zaten size şunu da söyleyeyim, bizim bütün bayanlar-baylar teknik şartnamelerimiz, yabancı dilden Türkçe'ye çeviridir. Yani raylı sistemlerle ilgili bütün projelerdeki teknik şartnameler yabancı dillerden, Türkçe'ye çevrilmiş, ama hepsi yanlış. Çünkü çeviren kişi zaten demiryolcu değil. Bırakın demiryolcu olup olmamayı, o konuda uzman olması lazım ayrıca, Yanlış! Siz yanlış teknik şartnameyle iş yapıyorsunuz, karşınızdaki müşavirde anlamıyor, imza atıyor. Nasıl atırılıyorsa, bilmiyorum, bir şekilde Türkiye'de onlara imza atırılıyor, çok karlı iş.

Bende diyorum ki, yapılan işler çok kötü, anormal maliyetleri var, yapım maliyetleri çok yüksek, ayrıca işletme maliyetleri de yüksek olacak, zaten şu anda kullanılanların işletme maliyetleri anormal. Hepsini cebimizden ödüyoruz biz bunların. Olmasın yetkili mühendis, eğer memnunsak bu durumdan, para nasılsa bizde çok, veririz gider yani. Teşekkür ederim.

AHMET GÖKSOY –

Değerli meslektaşlarım, değerli katılımcılar; İstanbul Şubemizin düzenlediği 7.Ulaştırma Kongresi'nin Birinci Oturumunu programda bir saatlik gecikmeyle kapatma durumundayım. Hepinize teşekkür ediyorum.

2.OTURUM

OTURUM BAŞKANI:

CEMAL GÖKÇE

(İMO İstanbul Şube Başkanı)-

2. OTURUM

OTURUM BAŞKANI: CEMAL GÖKÇE (İMO İSTANBUL ŞUBE BAŞKANI)



CEMAL GÖKÇE –

Bildirilerimizin sunumu tamamlandı. 20 dakikalık bir soru ve tartışma süremiz var. Zamanı daha rahat kullanabilmek açısından, olabildiğince Sayın katılımcılardan benim ricam, az katkı, çok soru. Sayın Ilıcalı, söz sizin. Ama lütfen bir tebliğ, bir bildiri sunmayın. Daha sonralara bırakalım.

MUSTAFA ILICALI-

22 Temmuz'dan sonra ilk defa mikrofonu elime alıyorum. Çok teşekkür ederim, az zamanınızı alacağım.

Ben önce bu ulaşım probleminin neden çözülemediğini, bugün bu kongreyi izlerken anlamış oldum iyice. Bu yedincisi, çok sayıda katıldım. Anlama nedenim de şu; 2002'den önce üniversitede 20 yılı aşkın bir süre çalıştım, 5 yıl da Türkiye Büyük Millet Meclisi'nde yasama organı ve yürütme organının nasıl çalıştığını gördüm. Şimdi bunları birleştirdiğim zaman bu problemin, bir sistem ben burada bu avantajdan faydalanıp, bir katkıda bulunamazsam, sekizinci kongrede de, dokuzuncu kongrede de aynı şeyleri söyleyeceğimiz endişesi var.

Şöyle ki, yolları genişlettiler, kavşak yaptılar, raylı sistem kriterlerini farklı aldılar diğer taraftan yine hükümetler bunları yapmaya devam edecek. O zaman bizim bu faydayı çıkar-

bilmemiz manasında bir yöntem bulmamız gerekiyor. Burada anlatılanlar doğru, bilim insanları konuşuyor, öbür tarafta yapılanları da onların içerisinde olduğumuz zaman görüyoruz.

Erhan Bey, çok önemli şeyler söyledi, ben bu arada bir hesap yapıyorum, Cumhuriyetimizin kuruluşundan itibaren 60 hükümet, süresi 2 yıl bile değil. Son hükümetin süresi 5 yıl ondan önceki sonu katmasa 1 yıl. Bir yılda sizin o söylediğiniz, karar süreçlerini uygulayacak, yapacak, bunlar mümkün değil. O zaman demek ki biz burada sadece kendi kendimizi tatmin etmememiz lazım. Bu kadar değerli ve az insan var. Orada Ankara'daki bir koordinasyonun nasıl sağlanacağını yolunu bulmamız lazım. Mesela Erhan Bey, çok güzel anlattı, o anlatışında tabii iki çelişkiyi düzeltmem lazım. Bir taraftan DPT'nin saatte 15 bin kriter aldığını söyledi, öbür tarafta da süreçte milletvekilinin katkısını anlatıyor. O zaman milletvekilinin katkısı varsa, hiç 15'e falan gerek yok ki, birinci onun altını çizin siz. Burada şunu belirtiyim açık, net olarak eğer DPT'deki bürokratımızda burada herhalde var, kesin kararları koyarlarsa, hükümete, ilgililere bunun önemini anlatırlarsa, bundan taviz verilmez.

Ben, beş yıllık milletvekilliğimde DPT'nin hiçbir şeyine müdahale etmedim, hiçbir müdahale eden bir arkadaşımın da olduğunu tanımıyorum. Zaten yatırım bütçeleri sınırlı, o açıdan bu konuda da ilgilendirdiği için tabii bir düzeltme yapmak mecburiyetinde hissettim. Burada yapılması gereken, ilgili uzman, bürokratin, sağlam kişilikli, kriterlerini alıp baş üstüne demeden, onun önemini anlatması lazım. Türkiye'de, zaten sıkıntı burada yatıyor, önemli olan bu. Her siyasi otoritedeki kişiler, ülkeyi yöneten kişiler ulaşım uzmanı değil. Bir avukatta olabilir, bir mühendiste olabilir. Önemli olan onun altyapısını destekleyecek kişilerin, çok ülke gerçekleriyle ilgili bilgiyi vermesi lazım. O bürokratta kalacak onu sağlamamız lazım, bunları kurmamız lazım. Bunun altını çiziyorum, özellikle de sizden Cemal Bey çok önemli istirhamım, yedinciye geldik, çok güzel çalışmalar yaptınız, buradan böyle kalıcı bir sonuç çıkarmamız lazım. Sekizde, dokuzda tekrarlanmayacak, bak işte biz burada, yedinci-



de bu kırılma noktasını sağlamış, esas üzerinde durulmayan konuyu yakalamıştık. Aksi takdirde bu böyle devam edip gidecek.

Ben burada değerli bilim insanlarının yanında oldum, buradaki gibi tartışılmıyor Ankara'daki yürütmeye, komisyonda konular. Herkes buradaki kadar ulaşım bilgisine sahip değil. Diğer taraftan Haluk Gerçek Hocamızın çıkardığı rakamlarda çok önemli rakamlar. Servis aracından yüzde 21 artış var diyor, yaya hareketliliğinde çok önemli rakamlar var. 87, 97, 2006'yı esas almış, burada örnekleme farklı olduğu için buna yönelik bir düzeltme yaptınız mı, bir kalibrasyon. Diğer taraftan da bir servis aracındaki artış son derece önemli olduğu için, sadece anketlerden değil de, acaba bir de servis araçlarıyla ilgiliden giderek yolcu-kilometreden öyle bir şey yakaladık mı, çünkü burada gerçekten bu rakamları koyduğunuz zaman çok iddialı bir rakam. Yaya hareketi arttı diyoruz, servis aracında yüzde 21'lik bir artış var, bunun bir iki şekilde test edilmesi gerekir, bunun içinde ilgili bakanlıklardan doküman, veri bulunabileceğini düşünüyorum. Bunu da bir test edersek veya bu konuda bilginiz varsa verirseniz, son derece faydalı olacağını düşünüyorum.

Diğer taraftan, karayolunda Türkiye'de çok büyük projelere imza atmış Genel Müdürümüz, Vecdi Diker Grubu olarak da önemli çalışmalar yapıyorlar. Orada önemli bir konu, beni ilgilendirdiği için söyledim. Ulaştırma otoritesi dediniz, onunla ilgili yasa teklifimiz mecliste, süre yetmedi şu anda yalnız yapılan bir değişiklikte de, geçen dönemden kalanlar tekrar baştan görüşülüyor, genel kurula inecek durumda. Bir otorite oluşuyor, kadrosuyla, kaynağıyla beraber. Bunun da sivil toplum kuruluşlarınca takip edilmesi gerekiyor. İnşaat Mühendisleri Odası olarak Diker Grubu olarak takip ederse çok yararlı olur diye düşünüyorum.

Daha fazla zaman almamak için de burada sonlandırıyorum. Emeği olanlara, teşekkürlerimi, şükranlarımı sunuyorum.



CEMAL GÖKÇE –

Teşekkür ediyorum. Planlamadan bir arkadaşımız var galiba. Buyurun.

BÜLENT GÜN-

Devlet Planlama Teşkilatında Uzman Yardımcısıyım. Erhan Beyin sunumuyla ilgili olarak birkaç itiraz ettiğim nokta var, hatta tamamına itiraz ediyorum.

Özellikle DPT ile alakalı makale bana tamamen siyasi geliyor. Keşke DPT’ye danışmış olsaydı. Diyor ki; “DLH, DPT’nin teknik danışmanı olarak çalışmaktadır...” vs. Bu konularda çok düzeltilecek yer var ama onları geçiyorum. Özellikle şu raylı sistemle alakalı DPT neden kentiçi raylı sisteme itiraz ediyor, neden zorlaştırıyor ona gelmek istiyorum.

Kentiçi ulaşım ile ilgili uzman arkadaşımız şu an burada yok, aslında onun cevap vermesi gerekirdi. Burada, aynen okuyorum yazılanı, “kentiçi raylı sistem kararlarındaki süreçler, ulusal düzeye onay gerektirdiği için, projenin uygulamaya geçmesi yıllar almıştır”, şimdi kentiçi raylı sistem kararlarının, ulusal düzeyde karar gerektirmesinin sebebi, dış kredi kullanıyor olması. Eğer dış kredi kullanmıyor olsaydı, büyük ihtimalle DPT’nin onayına gerek kalmayacaktı. Neden dış kredi kullanıyor kentiçi raylı sistemler?

Çünkü pahalı sistemler. Pahalı oldukları içinde kendi öz kaynaklarıyla yerel idareler gerçekleştiremedikleri için kredi kullanmak zorunda kalıyorlar. Şimdi, Ankara örneğinden gidecek olursak, Ankaray 140 bin yolcu çekiyor –gelirken okumuştum Büyükşehir Belediyesinin çı-



kardığı yerel şeyde-, metro ise 120 bin yolcu çekiyor günde. Halbuki insanda oluşan kanaat, Kızılay-Batıkent arasında çalışan; Batıkent biraz şehrin dışında kalır, banliyödür. Hatta onu Eryaman'a uzatılması düşünülüyor. Buranın, mesafenin uzunluğundan dolayı daha çok yolcu çekeceği düşünülüyor.

Ben uzman arkadaşla görüştüğümde o şunu söylemişti; “biz toplu taşıma karşı değiliz, bizim karşı olduğumuz şey pahalı yatırım yerine daha ucuz yatırımlara yönelinebileceği” yani metrobüs projesi gibi. Düşünün buraya metrobüs yerine, tramvayda yapabildiniz siz oraya. Niye tramvay yapmadınız, metrobüs yaptınız? Çünkü daha ucuz ve daha fizibl projede o yüzden; raylı sisteme karşı çıkılmasının sebebi bu.

Ayrıca “bu sürdürülebilir ulaşım politikaları gereğince öncelik verilmesi gereken otobüs şeridi, metrobüs gibi düşük maliyetli uygulamalar, yaya, bisiklet sahip sütunlar, yolculuk talep yönetimi ve ulaşım sistemi yönetimi gibi yaklaşımlar mevcut. Sistemdeki yetkililerin, tanınlanmış yetki alanına girmediği göz ardı edilmiştir”, bu da doğru değil, böyle bir şeyde yok, ispat bekliyorum ben. Keşke danışılrsa, DPT'den daha doğru bilgi edinilebilir gibi geliyor bana. Teşekkürler.

CEMAL GÖKÇE –

Ben de teşekkür ederim. Sayın Evren.

GÜNGÖR EVREN-

Ben sorumu, Erhan Beye sorumu yöneltmek istiyorum. Ulaştırmada kararların en önemli noktasının, bugüne kadar ki deneyimlerimin sonucunda iki noktada toplandığını düşünüyorum. Birisi, şeffaflık, ikincisi de, bilinçlenmiş bir toplumun, kararlara katılım olanağı. Bunun ötesi ayrıntıda kalan teknik konulardır diye düşünüyorum, bunlar bir şekilde de çözülebilir.

Sabahleyin Cüneyt Beyin bir bildirisi vardı, ben bir ölçüde Erhan Beyin, onunla da bir ilişki kurarak bunlara değineceğini düşünmüştüm ama kullanıcı anlamında, yalnız kahvede birisinin, bir amcanın belediye başkanına “sende bir katlı kavşak yapmıyorsun” noktasında kaldı, onu geçemedi. Özellikle, dünya örneklerinden sanki bir şeyler çıkar, bunlardan bir örnek çıkar diye düşünmüştüm, ona da fırsat olmadı galiba. Ben bu konudaki düşüncelerini rica ediyorum. Teşekkür ederim.

CEMAL GÖKÇE -

Teşekkür ederim, Sayın Hocam.

SONER HALDENBİLEN **(Pamukkale Üniversitesi)-**

Benim sorum, Haluk Hocamla, Serap Hanımın yaptığı bildiride çekim ve üretim değerleri verildi. İstanbul'un mobilitesinin 1.6'nın olduğu söylendi ancak, orada çekim ve üretim değerlerinin toplamı 3 milyon civarlarında kalıyor. O değerler, motorlu araç trafiğine mi, yaya trafiğine mi hangi değerlere ait onu merak ediyorum.



Son bildiriye sunan arkadaşta da sorum olacak. Heterojen yapının daha ulaşım talebini baskı altında tutan, mesafeleri kısaltan bir yapı olduğu söyleniyor. Mevcut yapılanma düşünüldüğü zaman istihdam koşulları Türkiye'de de dikkat edildiği zaman sanayi, tarım, hizmet sektörünün çok geride olduğu düşünülürse, gelişmediği düşünülürse, mevcut yapılanmış bölgelerde bunun değiştirilmesine yönelik önerileriniz neler? Bu kullanım yapısını değiştirmek oldukça zor gibi gözüküyor, önerilerinizi merak ediyorum.

Teşekkür ederim.

CEMAL GÖKÇE –

Teşekkürler. Buyurun.



İSMAİL ŞAHİN- (Yıldız Teknik Üniversitesi)-

Sorum Atalay Beye. Sunumunuzun baş kısmını kaçırdım, ancak bildiri metninizde görüyorum ki mevcut duruma ilişkin olarak çevre yollarındaki kuyruklanmalar, gecikmeler, yakıt harcamaları, çevre kirliliğine ilişkin bir takım istatistiksel bilgiler veriyorsunuz, sayısal veriler var. Önerdiğiniz üçüncü geçişin hayata geçirilmesi durumunda, bu sayısal değerlerin ne olacağını, en azından bir yıl ya da iki yıllık öngörülerle yani köprü'nün hayata geçirilmesinden sonraki bir veya iki yıllık

süre içerisindeki bu sayısal değerlerin ne olacağı hakkında da bilgi verebilirseniz, en azından neyle karşılaşacağımızı bilebiliriz diye düşünüyorum. Diğer yandan, önerdiğiniz üçüncü çevre yolunun, kısmen hem Asya yakasında, hem de Avrupa yakasında kuzeye yöneldiğini TEM'in kuzeyinden geçtiğini görüyoruz ki, bu raporun başlangıcında belirtilen kuzey koridorlardan kesinlikle kaçılması gerekir görüşüne aykırı görünüyor. Bu konuda ne söyleyeceksiniz?

Sağ olun.

CEMAL GÖKÇE –

Teşekkür ederiz. Buyurun.

HARUN ÖZÜDOĞRU-

Eminönü Belediyesi'nde mütaka mühendisi olarak görev yapıyorum, inşaat mühendisiyim. Benim sorumda arkadaşla paralellik taşıyor, Atalay Beye. Dinlerken sunumda üçüncü köprü ve üçüncü çevre yoluyla ilgili bazı rakamlar verdi yüzde 90 civarında rakam trafikte kentiçi nüfusun kullandığını söyledi, yüzde 8'i bir yerden gelip İstanbul'da biten olduğunu söyledi, aklımda kalan kısmıyla yaklaşık söyledi, yüzde 2'nin de transit geçen trafik olduğunu söyledi. Eğer böyle ise, üçüncü çevre yolunu yapım amacı sadece bu yüzde 2'ye hizmet mi olacak diye, kafamda bir soru oluştu, onu sormak istiyorum. Bir de, bunun raylı sistemle entegre bir sistem olacağını söyledi. Eğer raylı sistem o kuzeyde yeni yerleşmelere ulaşırsa, orada bir nüfus artışına sebep olabileceğini düşündüm, bu konuda bir açıklama istiyorum. Teşekkürler.

ERGUN GEDİZLIOĞLU (İTÜ İnşaat Fakültesi)-

Sayın Coşkunoglu'a iki ya da üç soru sormak istiyorum, ama önce bir teşekkürle başlamak istiyorum: Kendisi, İstanbul'un su kaynaklarının ve orman alanlarının korunması gerektiğini, ulaştırma yapılarında özellikle buna dikkat edilmesi gerektiğini işaret etti ve İstanbul'a yapılacak yeni ulaştırma yapılarının, özellikle raylı sistemlerle bütünleşik olması gerektiğini önerdi. Bu önerileri için gerçekten teşekkür ediyorum. İstanbul'un ihtiyacı gerçekten bu yönde.

Sorularımı bir türlü sıralayamadım ama ilk yazdığımı göre şöyle sormak istiyorum: Bir, üçüncü köprü'nün gerekliliğini ve güzergâhını tartışabilmek için yaptığınız bir takım hesaplar vardı. Bu hesaplarda dikkati çeken, hep taşıt trafiğiyle ilgiliydi. İstanbul'da kayıtlı olan taşıt sayısı ya da yollardan geçen taşıtlardı, köprüden geçen taşıt sayısıydı vs. idi. Bu arada bir yansınızda, dediniz ki "köprülerden geçen trafiği yüzde 90'ından fazlası kentiçi trafiği" dediniz yani "İstanbul'un içinden çıkıp, İstanbul'un içinde biten trafik" dediniz. Şimdi ben bir ulaştırmacı, bir trafik mühendisi olarak şöyle düşünüyorum; "bir ulaştırma yapısını planlarken ya da projelendirirken ya da onunla ilgili hesaplar yaparken, eğer bu yapı bir kentiçi yapısıysa, taşıtlardan çok taşıyacağı yolculara göre hesaplanması gerekir" diye düşünüyorum ya da ben öyle biliyorum. Eğer İstanbul'un içinde bir raylı sistem yapacaksan, bir karayolu yapacaksan, bir kavşak yapacaksan vs. İstanbul'a ulaşım ya da bir kente bir ulaştırma yapısı yapacaksam, o yapıdan yararlanacak insan sayısına göre hesaplanması gerekir diye düşünüyorum. Bu konuda siz ne düşünüyorsunuz?

İkinci soru, gene sizin bu taşıtlara dayalı hesaplarınıza göre dediniz ki, “bugün yaklaşık 1,5 milyon/yılda taşıt köprülerimizi kullanıyor, bunun günlük değeri de 200-220 bin civarındadır” dediniz, gene yılı tam hatırlamıyorum ama 2015’e galiba projekte ettiniz ve “o yıl 3,5 milyon taşıt boğazı geçecek” dediniz, bunun karşılığı da gene aynı oranlara bakarsanız, 700-750 bin civarında bir günlük taşıt demektir. Köprülerin bugünkü trafik şartlarında, bu 700-750 bin taşıtı geçirmeye kalkarsak, bunun anlamı 3 tane daha yeni köprü demektir. Birisinin güzergâhını verdiniz, az önce teşekkür ederken belirttiğim şartları kollayarak; diğer iki köprüyü nereye yapacağınız, kuzeydeki ormanlara saldırmadan bunu yapma şansımız var mı sizce?

Bir soru, bu sizi doğrudan ilgilendirmiyor ama siyasilerin ya da bu üçüncü ya da dördüncü köprülere taraftar olanların kullandığı bir tabir var diyorlar ki, “üçüncü köprü İstanbul’a gerekli”. Neden çünkü mevcut köprülerdeki, İstanbul’la ilgili olmayan yani İstanbul’dan kalkmayan ve İstanbul’a uğramayan, sizin tabirinizle transit trafiği taşımak için gerekli. “Biz o transit trafiği bu köprülerden alsak, mevcut köprüler rahatlayacak” diyorlar siyasiler. Halbuki siz dediniz ki, “transit trafik köprülerde yüzde 1-1,5 dolaylarında”. Bu konuda ne düşünüyorsunuz. Teşekkür ederim.

CEMAL GÖKÇE –

Ben de teşekkür ederim Sayın Gedizlioğlu. Sayın Coşkunoğlu; buyurun.

ATALAY COŞKUNOĞLU-

Üçüncü köprü için sayısal değerler, bunlar var, en başta. İşte hesapladığımız 1,5 milyon dolar kadar bir kayıp var, şu andaki gecikmelerden dolayı. Bu gecikmeler ortadan kalkacak. Yalnız bunu söylemeden evvel bir yanlış anlamayı ortadan kaldırmak isterim.

Biz, İstanbul ulaşımının, esas itibariyle raylı sistemlerle yapılmasını ve yoğun yerleşmelerin olduğu, özellikle eski İstanbul bölgesinde, yeraltı metrosuyla bu işlerin yapılmasını tavsiye ediyoruz, bizim kanaatimiz o. Ancak, bu işler gecikeceği için kısa vadede bir çözüm bulmak üzere şu andaki trafik tıkanıklığına üçüncü köprüünün yapılmasını ve onunla ilgili olarak üçüncü çevre yolunun devam ettirilmesini düşünüyoruz ki, bu ilerde Kınalı’dan-Akyazı’ya kadar gidecek olan bir yeni otoyolun bir parçası olacaktır, bunu bir defa tahsiye etmek isterim. İkincisi kuzeye yönelik; hayır, kuzeye yönelik değil, üçüncü köprü, iki köprü arasından geçecek. Biz, kuzey istikametine yönelik herhangi bir teklifte bulunmuyoruz.



SALONDAN-

Haritayı tekrar yansıtabilir misiniz?

ATALAY COŞKUNOĞLU-

Bende değil şu anda ilgili arkadaşlar Ankara'ya gittiler de kusura bakmayın.

SALONDAN-

Sizin Grup olarak, hükümetteki farklı olabilir mi?

ATALAY COŞKUNOĞLU-

Gayet tabii, bizim grubumuzun düşüncelerini ben zaten aktarıyorum. Yeni güzergâhın tayin edilmiş şekilde zaten şu anda yerleşme olan bölgelerden geçiyor ve bu alanda çok büyük kamu arazileri var, boş. Buralar orman arazisi değil, herhangi bir ağaç veya bitki örtüsü de yok. Buraların değerlendirmesi suretiyle, bu projelere çok büyük bir kaynak yaratılabilir diye düşünüyoruz. Söylediğim gibi Çevre Yolu üzerindeki veyahut da şu andaki trafiğin yapısı itibariyle, yüzde 90-92 şehir içi trafiği, yüzde 8-9 civarında bölgesel trafik dediğimiz, İstanbul'a gelen veya İstanbul'dan, İstanbul sınırları dışına çıkan trafiktir. Yalnız, yüzde 1-1,5 transit trafiktir ve onun için zaten biz çok daha kuzeyde transit trafiğe dayalı veyahut da onu bahane edilerek düşünülen bir köprü geçişine karşıyız, bunu çok açık ve net bir surette söyleyelim.

Bizim önerdiğimiz, daha çok şu andaki şehiriçi yoğunluğunu gidermek üzere bir ara çözümdür. Deminde söylediğim gibi esas düşüncemiz, raylı sistemlerdir. Ancak şu andaki gidiş bakılırsa, bu raylı sistemlerin oluşturulması çok uzun zamana vadesidir. Aşağı yukarı, İstanbul ulaşımının çözümü için, bizim yaptığımız hesaplara göre 20-25 milyar dolar kadar bir para lazım. Bugün ne mahalli idareler, ne merkezi hükümet bu kadar büyük bir parayı bu yatırımlara verebilecek durumda değil. Belki 20 senede belki 25 senede verebilir.

Bu arada ne olacak, biz buna bir çözüm getirmek üzere bu teklifi yaptık, başka bir şey değil. Şu anda köprüden geçen 1,5 milyon vasıta var, bunun 3,5 milyona çıkacağını yolculuk olarak tahmin ediyoruz ve aşağı yukarı 550 ile 600 bin vasıta geçişi olacağını düşünüyoruz. Tabiiyle, aşağı-yukarı bu 3,5 milyon bu 550-600 bin vatsıyla geçer mi geçmez mi meselesi, onun da ileride toplu taşımanın daha da gelişeceğini, raylı sistemlerin daha oluşacağını düşünerek, bu kadar bir şeyin yeterli olacağını düşündük ve bizim kanaatimize göre eğer teklif ettiğimiz raylı sistemler, metro sistemi oluşturulabilirse; bir dördüncü köprü yapmaya İstanbul'da lüzum olmayacaktır diye düşünüyoruz.

Teşekkür ederim.

CEMAL GÖKÇE –

Ben de teşekkür ederim Sayın Coşkunoğlu. Buyurun Sayın Öncü.



ERHAN ÖNCÜ-

Sayın Ilıcalı'nın hükümetlerin ortalama bir yıl ömrü olduğu konusundaki değerlendirmesi var, şüphesiz doğru. Ama bizim, kamuyu bir bütün ve sürekli olarak görmemiz lazım. Yani, muhakkak bunun da etkisi var ama artık mazeretimizde kalmıyor. Kamudaki, süreklilik, devamlılık esas olduğunu dikkate almak gerekiyor.

Bülent arkadaşımız, DPT'den biraz alıngan davrandı ben-
ce. Ben, temelinde DPT'yi eleştirmedim. Ben, kamu karar süreçlerini eleştirdim. Kendisi kamuda olduğu için biraz alındı sanıyorum. Ben, Dördüncü Beş Yıllık Kalkınma Planında, Kentiçi Ulaşım Özel İhtisas Komisyonu Başkan Yardımcısıydım. Beşte başkandım, altı da başkandım, yedi de başkandım, sekiz de öğrencim başkan oldu. Dolayısıyla DPT'yi biliyorum, karar süreçlerini biliyorum ve Beş Yıllık Özel İhtisas Komisyonları Raporunu hazırladıktan sonra oradaki arkadaşlar, yıllık programlara girecek özeti de çıkartır mısın diye bizlerden rica ederlerdi. Dolayısıyla, oradaki dostlarımızın da, arkadaşlarımızın da ne kadar iyi niyetli olduğunu biliyorum ve onları eleştirmiyorum. Benim eleştirdiğim, kamudaki karar süreçleri ve olaya bakış açısı, bu şahıslarla ya da kurumlarla değil, bu sistemle ilgili bir şey. Örneğin, çok alınmışsınız “DLH, DPT'ye teknik danışmanlık yapar” diye çok doğru bir laf ve gerçekten de öyle ve de desteklenecek bir şey. Çünkü DPT'nin, raylı sistemler konusunda uzmanlığı olmaması gerekli, bunu da başka bir kamu kuruluşu, kendi uzmanlık kadrolarıyla ve de yasal göreviyle yapmak zorunda, bunda alınacak bir şey yok.

SALONDAN-

DLH'de bu hizmetleri ihale ediyor o yüzden...

ERHAN ÖNCÜ-

Hayır, benim orada söylediğim, yani raylı sistem projelerini DLH, DPT'nin teknik danışmanı gibi incelemektedir dedim, bu gerçek bir olay ve çok doğru bir olay. Yani bunu inkâr edemeyiz. DPT'de, raylı sistem uzmanı istihdam etmesi anlamlı olmadığına göre, bunu bir başka kamu kuruluşuna yaptıracaktır adına, bu da çok doğru bir şeydir, destekliyorum, yasayla da verilmiş bir görevdir. Bunda alınacak bir şey yok.

Benim söylemek istediğim şu; DPT, belli ölçütler koyabilir, koyması da gereklidir, ben bunu açıkça koymasını da istiyorum. Yani politikalar, hedefler, ölçütler, kriterleri koyması lazım, bunu yayınlaması lazım. Ama 15 bin kriteri yanlış. 15 bin kriterine, baktığınızda Dünyadaki raylı sistemlerin yüzde 80'i, o dilimi geçmemektedir. Dolayısıyla, biraz erken yapılmış ya da doğru olmayan bir şekilde kapıları kapatılmış, kesilmiş bir kriterdir. Bunu çok daha esnek şekillerde, doğru ölçütlerle verebiliriz.

Benim eleştirmek istediğim şu; mesele, pinpon raketi gibi proje bir başka, karşı sahaya atmak “sen 15 bin kişiyi sağlamıyorsun, sana bakmam, yapamazsın” demek değil, 15 binin altındakilere, “metrobüse adaydır, metrobüse de şu kadar para veriyorum, git oradan al, bak sana bu kaynağım var” demek.

DPT'nin ya da kamunun yapmadığı bu; DPT, sadece “raylı sistem, bunu kabul etmem ben” diyor. Ama ne yapacak o şehirler, Türkiye’de, “otobüs yolu projeleri için yılda şu kadar milyon dolar ödenek ayırdım, şu kadar trilyon ayırdım” demiyor, yanlış olan bu. Keser rakamı tartışılır, teknik olarak 15 binde mi keser... Mesela “açılış yılı” lafı kaldırıldı sonradan çok doğru bir laf. O sözdeki 449.madde de “Açılış yılında 15 bin kişi sağlaması” demesi, projeksiyon yılında 30 yıl sonra 30 bin kişi, bir yönde, bir saatte. 30 bin kişi, ağır bir raylı sistemdir. O karar, “Türkiye’de sadece ağır raylı sistemler yapılır” diyor ve DLH’nın da yazısı var size, itiraz etti buna, “bunu kabul etmiyoruz” diye.

SALONDAN-

Bugünkü tartışmayı düşünüyorum da, siz de takdir edersiniz ki, raylı sistem yatırımı, bir politikacı için veya bir yerel siyaset yapan birisi için veya belediye başkanı için güzel bir yatırımdır. Siz eleştirirken, yanlış yerden eleştirdiniz.

CEMAL GÖKÇE –

Sayın Gün, bitirmek zorundayız. Toparlayın, Sayın Öncü.

ERHAN ÖNCÜ-

Benim söylemek istediğim şu: Politikacıları da eleştirdim bildirimde, yanlış şeyleri de. Nüfusu 30-40 bin olan.

SALONDAN-

Açık kapı, her iki tarafı rahatlatan bir karar gibi, zorlaştırıp...

ERHAN ÖNCÜ-

Hayır, tam tersine, Türkiye’deki kentleri dolmuşlaşmaya iten bir karar. Kriterin rakamı yanlış seçilmiş ya da sadece “planlama yılında 15 bin” deseydi, çok doğru bir laftı.

SALONDAN-

Siz bu görüşünüzü DPT’yle paylaştınız mı? Düzelmiyor mu?

ERHAN ÖNCÜ-

Kendilerine sözlü olarak söyledim. Şu andaki yazılı haliyle Türkiye’de gerçekten kentlerimize o madde yazık ediyor. Türkiye’de pek çok otobüs yolu yapılabilecek şeyler, metrobüs yapamadığı için; Size ilginç bir şey söyleyeyim; Biz Gaziantep Ulaşım Ana Planı’nı hazırladık, 14 bin yolculuk, hedef yılında taşıyor. Bu madde den kabul etmemiz doğru değil dendi, başka üst düzeylere atıldı. Hazine’ye gittik, “biz metrobüs yapalım” diye “yoo metrobüse biz kredi vermeyiz, Türkiye’de imal ediliyor, gidin raylı sistem yapın, metrobüste neymiş, öyle eski şeyleri bırakın, doğru dürüst raylı sistem yapın, ona kredi veririz” dediler.

Kamu kuruluşları arasında bu ikili çelişkili durumun bile, bu politikalarla, bu stratejilerle düzeltilmesi lazım, söylemek istediğim DPT’yi eleştirmek değil. Söylemek istediğim, karar mekanizmalarını eleştirmek, açık değiliz, net değiliz, bunu ortaya koymamız lazım, süreçleri, kararları madde madde ortaya koymamız lazım ve tartışarak koymamız lazım.

Bir diğer soru Güngör Hocadan gelmişti, “şeffaflık” yazıda, metinde çok vurguladığım bir olaydı, gerçekten aynı şeye inanıyorum. Şeffaf olan bir yerde; kararlar daha doğru alınır. Katılımcılık benzer şekilde, ama katılımcılıkta da, katılımcılar genelde proje ayrıntısı üzerinde, Avrupa Birliği Süreçlerinde, Çevresel Etki Değerlendirme Toplantılarında biliyorsunuz, orada gazeteyle ilan veriliyor, köylüler toplanıyor, eleştiriler yapılıyor, Amerika’daki örnekleri gibi bant kayıtları alıyor, proje eki oluyor onlar.

Mesela, Avrupa Birliği’ndeki yatırım veren kuruluşlar, şart koştu diye, TCDD’nin “hızlı tren” hattında yapıldı bu katılım olayı. Ama yarın ki bildirimde de açıklayacağım, katılım olayı projeyi düzeltmiyor. Yanlış bir projede, alt düzeyde katılım sağlarsanız, köylünün tarlasıyla, otağı arasında bir alt geçit yapılmasını sağlıyor hızlı tren de. Ama o yanlış projenin uygulanmasını etkilemiyor dolayısıyla, katılımın da farklı düzeylerde, farklı şekillerde geliştirilmesi gerekli. Bugün benim en çok tedirgin olduğum katılım örneklerinden birisi “Yerel 21 Toplantıları”, söyleniyor, tartışılıyor, çekilip gidiliyor. Hiçbir şeye etkisi ol-

muyor, dolayısıyla katılım mekanizmalarını da koymamız, nerede nasıl etkisi olur onu belirlememiz gerekiyor. Teşekkür ederim.

CEMAL GÖKÇE –

Ben de teşekkür ederim. Sayın Şengül, size de bir soru vardı buyurun.

SERAP ŞENGÜL-



Öncelikle Mustafa Beyin sorusuyla başlayacağım, örneklem oranından mı bu dağılım demiştiniz, servis oranları çok yüksek ve yaya yolculuk oranı artmış, araçlı yolculuklar düşmüş. Biz daha önceki çalışmalarda yapılmayan yüzde 2.2’lik yüksek bir örnekleme oranına eriştik. Büyütülmüş değerlerle bu karşılaştırmayı yaptığımız için örneklem oranlarının farklı olmasından kaynaklanan bir sorun olmaması lazım. Onun dışında örneklemin dağılımını da mahalle ölçeğinde mahalle ölçeğinde homojen olarak İstanbul il geneline dağıttık, Homojen olarak değil de nüfuslarıyla orantılı olarak dağıttık. O yüzden iyi bir örnekleme elde ettiğimizi düşünüyoruz.

Onun dışında servis sayılarıyla ilgili, resmi rakamlara bakabiliriz demiştiniz. Bu resmi rakamlara bakabiliriz, ama resmi rakamlarda yer almaya birçok servis var ve şu anda kullanılıyor. Bunlarının en önemlileri, şirketlerin kullandığı, şirket araçlarını, servis şeklinde kullanıyorlar. Bazı karşılaştırmalar yaptık, servis sayıları düşük, ama esas karşılaştırmayı biz atama modeli sonucunda baktık ve şebeke üzerine atama yaptığımızda, bizim hareketlilik oranlarımızın, bizim atama yaptığımız değerlerin sayıların daha üstünde olduğunu gördük. Yani o anlamda düşük bir sayım elde ettiğimizi düşünmüyorum. Hareketlilikle ilgili bir soru vardı. İstanbul’da, çekim ve üretim değerleri 3 milyon değil, o sunumda belki bir yanlış anlaşılma olmuştur. İl genelinde toplam yolculuk sayısı 20 milyon 900 bin, bunun da 11 milyonu araçlı hareketlilik olarak görünüyor. Mobilite oranı da 1.74; bunun 0.88’i araçlı, 0.86’sı da yaya hareketlilik.

CEMAL GÖKÇE –

Teşekkür ederim. Bir soru da Sayın Alaylı’ya vardı. Buyurun Sayın Alaylı.

BERNA ALAYLI-

Sorunuzda “var olan gelişimler için heterojen arazi kullanımı için bir öneriniz var mı? diye sormuştunuz. Var olan ge-



lişimlerde en basitinden, herhangi binanın farklı katları, farklı amaçlı kullanılarak bile bir çeşit heterojen arazi kullanımı uygulaması yapılmış olabilir, bu en basit örnek. Bunun dışında, en azından yeni gelişen bölgelerde bunun dikkate alınarak uygulanması için dikkat çekmek istedik bu konuya.

CEMAL GÖKÇE –

Teşekkür ederim. Tabii Sayın Ilıcalı haklı; yıllardan beri bizim ulaştırma kongrelerimizin, bilim kurullarında bulundu kendisi, Ankara'yı da yakından tanıdı. Üçüncü köprüye karşı çıkan bir başbakanımız vardı, belediye başkanı olarak. Ankara'ya gitti, ille de "İstanbul'un kuzeyine, üçüncü köprüyü yapacağız" diyor. Fakat Sayın Ilıcalı da, çok fazla değişiklik görmedik, anlaşılıyor ki beraberce Ankara'ya doğru yürüyeceğiz.

Tabii bu kongrelerde alınan kararların son derece bilimsel olarak ortaya konan bildirimlerin, rafların tozları arasında kaldığını, açık yüreklilikle söylemek lazım, çünkü böylesi toplantılar, bilimsel toplantılardır. Karar süreçlerini, belki etkileyebilecek yanları vardır, ama direk bu bilimsel bildirimleri alıp, değerlendirecek olan siyasettir. Yani Türkiye'de siyaset kurumunda bir problem vardır, öyle düşünmek lazım. Katılımda bir problem vardır, şeffaflıkta bir problem vardır. Dolayısıyla, artık anlaşılıyor ki siyaset kurumunun da etkilenmesi lazım, bu açık bir şey. Aksi halde, plan, program, toplantı kararları, şura kararları çok önemli değil. Bir gecede yatırım kararları veriliyor, projeleri de arkasından yapılıyor, bunları biliyoruz. Bugün İstanbul'da yapılan son derece önemli yatırımların projelerinin ve fizibilitesinin olmadığını biliyoruz. Böyle bir şey olur mu? Oluyor!

İşte bu nedenledir ki açılış konuşmalarımızda, gerek Güngör Evren Hocamız, gerekse ben; artık önümüzdeki süreçte başka mekanizmaların oluşması gerektiğinin altını çizmeye çalıştık. Son gün, 21 Eylül'deki Atölye çalışmamızın ana başlığı, "Ulaştırma Yanlış Yatırımlar". Çünkü sonuç itibariyle bu kaynaklar bizim kaynaklarımız. Ben kişi olarak hiçbir zaman ülkemizin bir kaynak sorununun olduğunu düşünmedim. Bugün bile 400 milyar dolar meritebesinde iç ve dış borcumuzun olmasına rağmen, bu kadar kaynakları büyük, potansiyeli yüksek bir ülkede, kaynak problemi yoktur. Ama kaynakların, doğru kullanılmamasıyla ilgili ciddi problemler vardır, ben bunu aşabileceğimizi düşünüyorum.

Atölye çalışmalarımızda, 21 Eylül'de burada yapacağımız tartışmalarda bu konuların altını çizip ve Sayın Ilıcalı'nın da söylediği mekanizmaları oluşturmaya hep birlikte çaba sarf edelim diye düşünüyorum.

Sizlere ve katılımcılara çok teşekkür ediyoruz.

3.OTURUM

**OTURUM BAŞKANI:
İSMAİL HAKKI ACAR**

3. OTURUM

OTURUM BAŞKANI: İSMAİL HAKKI ACAR



İSMAİL HAKKI ACAR –

Konuşmacılara yönelteceğiniz sorular var mı? Buyurun Cüneyt Bey.

CÜNEYT ELKER-

Ben, Şafak Bey'in bildiriyle konuşmak istiyorum. Aslında bu konuyu duymak beni çok heyecanlandırdı, çünkü gerçekten proje değerlendirme sisteminde, basit fizibilite etütleri veya fayda-maliye etütleri yerine çok ölçütlü değerlendirme kullanılması, tabii ki çok çağdaş ama ülkemizde ve günümüzde adı bile edilmeyen bir konu maalesef. Bunun en azından gündeme gelmesi bence, çok yerinde bir çaba. O arada bir ara bilgi vereyim, mütevazı biçimde de olsa 1981 yılında, 1983-1993 Ulaştırma Ana Planının yapımı sırasında biz bunu dediğim gibi mütevazı boyutlarda olmak şartıyla bugünkü anlayış dışında kullanmışlığımız da vardır. Yani o listede olmaz, günümüzde söz konusu bile değil ama çarpıların arasında bizim yerimiz olmaz, öyle bir gelip geçmişliği vardır. Ama ben ve bir sürü başka kişi de, başka boyutlarda şehir planlamada veya ulaşım planlamasında kentsel ölçekte bunu yer yer kullandık. Sizin dediğiniz tabii ki, büyük yatırımların, merkezi yönetim tarafından özellikle kararlaştırılması gereken büyük yatırımların, karar sürecinde kullanılması ki o tabii yok, yapılmıyor maalesef.

Tabii ben bunu iyi niyet olarak söylüyorum bunu, kutluyorum filan da ama bunun basit fizibilite etütlerinin bile gündeme gelmediği projelerde, bunu nasıl kullanırız, o aşamaya ne za-

man geliriz onu bilemiyorum. Çünkü Erhan Öncü'den ödünç aldığım tabirle “kurtlar vadisi”nde bu projeler karar veriliyor, vazgeçtik ki çok ölçütlü değerlendirme, basit fizibilite etütlerinin bile bazen, çoğu zaman kullanılmadığını görüyoruz. Yani DPT'nin yıllık programlarına, bir projenin nasıl girdiğini, yıllık ödeneklerin, nasıl, hangi etkiler altında nasıl değiştiğini bilen bir kişi olarak, biraz karamsar bakıyorum maalesef günümüzde.

O arada bir konuyu hatırlatmak istiyorum, bunu bir eleştiri olarak kabul edin. Ben bu işlere el attığımda 1970'lerin sonlarında, bunun ismi çok ölçütlü değerlendirme sistemleri, çok ölçütlü karar verme sistemleri gibiydi. Yani böyle bir teknokratın, teknik kişilerin ağırlığının olduğu, sanki karar verici siyasi otorite, seçilmiş kişiler yokta teknokratlar her şeyi yapacakmış gibi bir anlayışın egemen olduğu bir dönemdi o zamanlar. Ama o zamandan buyana çok sular aktı köprülerin altından.

Günümüzde aslında tabir olarak bile utanılıyor, böyle söylenilmiyor da “karar destek sistemleri” adı kullanılıyor daha çok bilebileceğiniz gibi. Burada da tabii, bu çalışma sonucunda verilen kararların, esas kararın yerine geçen bir mekanizma, karar vericinin kararı yerine geçen bir mekanizma olmadığını sadece destek olduğunu anlatmak istiyor.

Oysa siz tabii, siyasiler fazla müdahale etmezse filan tabirini kullandınız, burada benim de içime sinmiyor tabii böyle siyasilerin, olur olmaz hani rasgele tesadüfi kararlarla belki devreye girmesi ama tabii karar sürecinde değil, karar sürecinin başlangıcında onların çok fikirlerinin alınıp da sonun da gene bir sıralama sonucunda “ha bu birinci değil de, ben ikinciyi tercih ederim, çünkü çok yakın ikisi ama ikinci işte benim amaçlarıma -demin verilen örneklerde olduğu gibi çeşitli arkadaşlarımızın-, daha uygundur, kusura bakmayın ben bunu yapmam da” diyebilir, yani seçilmiş kişinin gerektiğinde böyle bir hakkı da olabilir. Ama, listenin dibindeki beşinci projeyi seçerse tabii, ona kuşkuyla bakmak lazım.

Kusura bakmayın, bu korsan bir bildiri gibi oldu.

İSMAİL HAKKI ACAR -

Teşekkür ederiz. Sadettin Bey, buyurun.

SADETTİN ÖZEN-

Şafak Beye ve Yıldırım Oral Bey'in bildirimlerini beraber düşünerek, Şafak Bey'e, tekrar aynı yönde bir soru yönelmek istiyorum. Bugünkü net değer veya fayda-maliyet analiz ölçütlerine dayalı karar ölçütleriyle, çok ölçütlü değerlendirmeye ait karar ölçütlerinde, tabii şunu da ele almak lazım: Sübjektiviteden çok ölçütlü karar verme yöntemlerine ne kadar arınabiliyoruz, sayısal ve analitik yöntemler burada ne kadar devreye girebiliyor? Mesela bir de şöyle bir sonuçta soru sorabiliriz, acaba bugünkü net değer ölçütü içerisinde karar verme

yöntemleri içerisinde, çok ölçütlü değerlendirme yöntemini ele almalıyız yoksa çok ölçütlü değer verme yöntemi içerisinde bugünkü net değer ölçütünü mü daha çok ağırlıklı ele almalıyız? Bu konuda öncelik ve objektivite açısından ve sübjektivite açısından ne dersiniz? Teşekkür ederim.

Yrd. Doç. Dr. ŞAFAK BİLGİÇ-

Çok ölçütlü değerlendirme veya fayda-maliyet analizi fark etmez sonunda bir değerlendirme yöntemi kesinlikle belirlememiz gerekiyor, bu üye olmak istediğimiz Avrupa Birliği'nde her ülkede var. Yani bir değerlendirme yöntemi en sonun da kabul etmemiz gerekiyor. Burada son dönemlerdeki en çok yaygın olarak kullanılan, üzerinde en çok durulan yöntem, çok ölçütlü değerlendirme yöntemi. Mesela, Avrupa Birliği'nin kendi ulaştırma yatırım projelerini değerlendirmek, kredi vereceği yatırımları değerlendirmek için kullanacağı bir "Euret Yöntemi" de var o da işte çok ölçütlü değerlendirme yöntemi. Bunun içerisinde fayda maliyet analizini bir veri olarak kullanabiliriz. Bunun içerisine sübjektif değerlerin net miktarda gireceğini, bizim ülkemizin uzmanları tarafından karar verilmesi gerekiyor. Yani, mesela bir gürültü kirliliği; şehirçi bir ulaşım da gürültü kirliliği ne kadar önemlidir? Bunu bizim Avrupa'daki herhangi bir ülkeden almamız bence çok gerçekçi değil. Bunu bizim uzmanlarımızın, burada kendimizin belirlemesi gerekiyor. Onun için her ülkenin kendi şartları özeldir, o yüzden Avrupa'daki bir yöntemi birebir almamız kesinlikle söz konusu değil tabii. O yüzden oradaki, Avrupa'nın bu konuda geliştirdiği pek çok yöntem var, değerlendirmeler var. Onları değerlendirip, ne şekilde yaptıklarına bakıp, onların bize uygun olanını değerlendirmemiz gerekiyor.



Mesela, biraz önce bahsettiğim gibi gürültü kirliliğini Belçikalılar sadece tanımlar, Fransızlar fiziksel olarak ölçüyor, desibel olarak ölçüp, puan olarak değerlendirmeye katıyorlar. Başka bir ülke paraya çeviriyor, bunu maliyet olarak yansıtıyor. İşte buna karar verecek olan bizleriz. Yani bizim ülkemizin şartlarını değerlendirerek, bizim karar vermemiz gerekiyor. Ama burada tabii, sorun şu; önce bunu siyasi iradenin zorunlu olarak görmesi gerekiyor ki bunu çalışma olarak ortaya koyması lazım. Bu da bence belki biraz yanlış ama ne yazık ki bizi doğrultmak her zaman başkalarının göreviymiş gibi oluyor ama belki en sonunda Avrupa Birliği'nin bir katılım şartı olarak ortaya çıkacak.

En sonunda diyecek ki, "paramı har vurup, harman savuruyorsun, " biz Avrupa Birliği'ne niye üye olmak istiyoruz açıkçası, bir sürü para gelecek, rahat edeceğiz. Ama adamlar diyor ki "ben niye kendi kazandığım parayı senin boşu boşuna yapacağın, Eskişehir-Afyon yoluna harcayım" diye ortaya çıkabilir ve ondan sonra da işte kendin bir yatırım değerlendirme yöntemi geliştirebilir. Benim de kabul edeceğim, ona göre yatırım kararlarını ver diye herhalde orta-

ya çıkacaklar en sonunda, bizi üye almadan önce. İşte en sonunda bizim bu kararı vermemiz gerekecek, bir değerlendirme yöntemi kabul etmemiz gerekecek bence. Ama onun kararını dediğim gibi bizim vermemiz gerekiyor.

Yrd. Doç. Dr. YILDIRIM ORAL-

Ben de bir eklenti yapmak istiyorum. Seçeneklerin iki ana grupta toplandığını varsaymak gerekir diye düşünüyorum. Yani kabul edilebilir seçenekler, bu çok ölçütlü değerlendirmelerde kabul edilebilir seçenekler olabilir; mutlak kabul edilemez, ama bunun arasındaki çizgi nedir diye sorarsanız, buna şu anda cevap veremem. Ama sayısal analitik yöntemle, biraz önce belirttiğimiz gibi sezgisel veya yarı sezgisel değil, tam, güvenilir, objektif kriterlere göre saptanarak ortaya konur ve kabul edilebilenleri, mutlak reddedileceklerden ayırt edebilir. Mutlak reddedilecekler, artık üzerinde çalışılmaz.



Ama kabul edilebilir; teknokratlar veya uzmanlarca da irdelenerek, siyasi tercihlere bırakılmış birtakım seçenekler olabilir bunlar. Kabul edilebilir olanların her birinin sonuçları anlatılabilir. "Şu seçenekten şöyle sonuç elde edebilirsiniz", "ben çünkü şöyle ölçtüm", "sonuçları bunlar sayısal olarak" dediğiniz zaman; o sonuçların işte maliyet olabilir bu veya ulaşımda bir sürü performans değeri bulabilirsiniz. Karar verici mekanizma yani karar sürecinin dışında, teknik sürecinin dışındaki; işte siyasiler, bürokratlar, sivil toplum örgütleri, her neyse bunlar, kabul edilebilirlerin arasından bir objektif seçimin ortaya konmasına yardımcı olabilirler, ama burada mutlak kabul edilemeyeceklerin elenmesi ve eleğin altına inmesi lazım.

İSMAİL HAKKI ACAR -

Başka soru var mı? Buyurun.

BÜLENT GÜN-

DPT'de devam eden bir proje var, Türk-Alman işbirliği içerisinde GTZ firmasının danışmanlığında bir proje yürüyor. Bu projede, bizim ortaklarımız Karayolları Genel Müdürlüğü, DSİ Genel Müdürlüğü ve İller Bankası sanırım. Bu projede karşılıklı olarak, bu projeye yatırım değerlendirme sürecinde nasıl iyileştirme yapabiliriz, bu tartışılacak. Tabii burada kurumların, alışık olduğu bir sistem var, bu sistemi değiştirmek çok kolay değil.

Çok kriterli analiz konusunda Avrupa Birliği'ne, bizim sunduğumuz projeler var. O projelerde de çok kriterli analiz kullanılmadı ama çok kriterli analiz konusunda okuyoruz, takip

ediyoruz bu konuda. Yalnız bizim fizibilitemizde ve ulaştırma anabilim dalında şöyle bir sıkıntı var, Türkiye’de; bir kere bu konuda iktisatçılar çok fazla çalışmıyorlar. Bunun da nedeni veri eksikliği, örneğin fizibiliteden açıklamak gerekirse, bizde fizibiliterden zaman tasarrufu diye bir değer vardır veya kaza azaltma tasarrufu. Diyelim siz bir yol yaparsınız, bölünmüş bir yol yaparsınız; bölünmüş yolda ölüm sayısını azaltırsınız. Bu ölüm sayısını veya yaralı sayısını azalttığınız zaman bu sizin bir nevi tasarrufunuz olur, bu da size fayda kısmına eklenir. Fayda-maliyet analizinde veya bir kısımda veya bir kişi bir saatte gideceği yolu artık yarım saatte gitmeye başlamıştır. Yarım saat tasarruf eder.

Şimdi bize gelen fizibilite analizlerinde genelde bu zamandan kazanılan fayda şöyle hesaplanır: şu kadar süre çarpı kişi başına düşen milli gelir. Bu çarpılır, fayda olarak hesaplanır. Hâlbuki böyle bir şeyin imkânı yok, burada bile bu kadar kontatıf yaptığımız bir şey bile aslında mühendis olarak çok tartışacağınız şeyler var veya kabul vardır. Der ki, bu yolu ben yaptım, bölünmüş yolu yaptım yüzde 60 ölüm azalacak kabul vardır, fizibilitenin başında. Şimdi siz burada sorabilirsiniz, neden yüzde 60’ta, yüzde 40 değil veya şöyle de deniliyor; bölünmüş yol, -hocaların söylediği- kazaları azaltmamıştır diyenler de var. İki tarafta benim için aynı, yani iki tarafta ellerinde bir veri olmadan, yorum yapıyor.

Bunun yöntemi ne? Bence, son iki çalışma, İstanbul Büyükşehir Belediyesi’nin ve ODTÜ’de yapılan çalışma bence anlamlıydı. Bunun daha geniş bir şekilde İngiltere’de 1963 yılından beri her üç yılda bir ulusal “travel survey” araştırması yapıyor.

Yani Türk insanının, ulaşım bakışı nedir, ne kadar süre yürür, arabayı kaç kişi kullanır, zaman değerleri nedir? Örneğin, hızlı tren, Ankara-İstanbul arasındaki hava taşımacılığı, modlar arasında bir rekabet oluşturacak mı, özel taşımacılık sektörüne bir darbe vuracak mı, Ankara-İstanbul arasında. Bunların araştırılması gerekirken, bizde tartışmalar genellikle ulaştırma sektöründe veri eksikliğinden, genelde siyasi tartışmalara dönüyor, bu sıkıntı oluyor.

Yine çok kriterli analizde de öyle, bence karayollarında hangi fizibilite analizini yaparsanız yapın, fizibl çıkacaktır. Sorun şu, öncelikli midir? Bölünmüş yol, tabii ki Türkiye’nin ihtiyacıdır ama bu zamanın ihtiyacıdır bu tartışılmalıdır. Yoksa Hocamın söylediği gibi, çok kriterli analizi de çok kötü çıkacak bir proje yoktur bizde. Hakikaten Karayolları ihtiyaçtır, demiryolu da ihtiyaçtır, ama sınırlı kaynaklarla hangi projelere önce karar vereceğiz, bu da bir bakıma siyasi bir karardır zaten. Siyasilere karışması da burada normaldir diye düşünüyorum. Teşekkür ederim.

İSMAİL HAKKI ACAR –

Teşekkür ederiz Bülent Bey. Buyurun.

YILDIRIM ORAL-

Şu anda Avrupa Birliği'yle beraber yaptığımız bir çalışmada, çoklu kriter uygulaması yaptık. Çoklu kriter uygulamasının bana göre en önemli yanı, projelerin arasındaki sübjektivitenin etkisini de eşitlemesidir. Her bir elemanı, sübjektif olarak alsanız bile, her projeye aynı sübjektiviteyi uyguluyorsunuz. Dolayısıyla projeler arasında dizilme konusunun bana göre en güzel çözümlerinden biri, girdileri biraz yanlış bile olsa, sonuçta dizi düzgün çıkacaktır. Teşekkür ederim.

İSMAİL HAKKI ACAR -

Teşekkür ederiz. Buyurun Ali Bey,

SALONDAN -

Diyelim ki bir yerel yönetici, bütün bu kurallara aykırı olarak şehirde bir yatırım yaptı. Adana örneğinde köprülü kavşak sizinle konuşmuştuk. Şimdi bu yapmış olduğu imalatı tekrar yıkarak, yeni bir imalat yanlışı-doğrusu tartışılır yeni bir imalat başlattı. Şimdi bununla ilgili olarak, bir hesap verilebilirlik, bu işin sorumlusu olanların hukuken bir hesap verilebilirliği var mıdır?

İkincisi, Mete Hocama sormak istediğim bir soru. Kendi sunuşu içerisinde çok değerli bilgiler içerisinde, oldukça büyük, geniş bir değerlendirme yapıldı. Devlet Demiryollarının son yıllarda yapmış olduğu ya da planladığı bazı yatırımlar var; Ankara, İstanbul olsun, Konya, Adana olsun, en azından planlanmış, ihale hazırlıkları olan, ihale edilen. Bunlarla ilgili değerlendirmelerinizi merak ediyorum.

İSMAİL HAKKI ACAR –

Söz sizin, buyurun.

METE ORER-

Teşekkür ederim. Vakit de çok az olduğu için çok hızlı hızlı gideceğim. Demiryollarının yaptığı projelerin büyük bir bölümünde bazı rasyonel bozukluklar var. Mesela, hızlı demiryolu projesi yapılıyor, İstanbul-Ankara, Ankara-Sivas ve bu hızlı trenin, Ankara'nın içinden şimdiki hattı kullanarak geçmesi düşünülüyor. Bir ulaşım mühendisi olarak, hemen manasız bulduğum bir sonuç. Bunun gibi projelerin yapılmasında hala inşaatı en ucuz hatta yöneliyorlar.

Proje Daire Başkanıyla yaptığım konuşmada söylediğim sözü burada tekrar edeyim “bu tür projelerde, inşaat maliyetinin yanında, işletme maliyetini ve biraz evvel muhtelif katılımcıların bahsetmiş olduğu yan-gölge yararlar dediğimiz bizim gölge yararları hesaba katmak lazım geliyor. Hatta “shade all towl” dedikleri, Avrupa Birliği’nde öyle bir kavram da var.

Bu şeylerin detayların çok ayrıntılı bir şekilde ortaya konması gerekiyor ki, Türkiye’de bazı bilgi eksikliğinden bunların tümünü, hesaba katmamız çok zor, hatta çok subjektif olmaya başlıyor, onun için endişe ediyorum. Teşekkür ederim.

İSMAİL HAKKI ACAR –

Diğer konu vardır; bu dönemde yapılmış ve tasarım hatasından dolayı yıkılacak, tekrar yeniden benzer bir şekilde yapılacak, Adana’da bir katlı kavşak. Kentin merkezinde, önce ve sonra hepsi sinyalize olan bir koridorda, bir nokta da hatalı tasarımdan dolayı yıkılıp, aynı belediye başkanınca yapılan bir şey. Bunun için bir yaptırım var mı? derler.

METE ORER-

Şu anda en şey Akay Kavşağı. Akay Kavşağı’nda il trafik komisyonunda ben muhalefet şerhi verdiğim zaman Sayın belediye başkanımız, beni “kent cehaletiyle” itham etmişti. Sonunda teknik olarak da kanıtlandı ki, Ankara’daki Akay Kavşağı hiçbir işe yaramıyor. Nitekim, şu anda 5-6 polis her gün aynı yerde ve tünellerin içinde sıkışmış, egzoz gazları içerisinde beklemekte olan insanlara yardım etmeye çalışıyor. Ama bunu sonucu ne olacak? Danıştay’daki raportör arkadaş beni aradı “ne yapacağız” diye, “toprak doldurun içini” dedim, yapabileceğimiz tek şey bu. Teşekkür ederim.

İSMAİL HAKKI ACAR –

Çok teşekkürler.

4.OTURUM

**OTURUM BAŞKANI:
ERHAN ÖNCÜ**

4. OTURUM

OTURUM BAŞKANI: ERHAN ÖNCÜ



ERHAN ÖNCÜ –

Tüm konuşmacılara zamanı çok iyi kullandıkları için teşekkür ediyorum. Bu 4 bildiri üzerine sorularınızı alalım. Hiç soru yok herhalde, çok net anlaşıldı diyorsunuz ya da çok yorgunsunuz. Bu arada isterseniz ben iki soru sorayım, iki ayrı konuşmacıya. Bir Yasin Çodur'a sormak istiyorum: Temelde siz, doğrusal regresyonla, bulanık mantıkla bir benzetim sonuçlarını karşılaştırıyorsunuz. Oysaki hava kirliliği ve gürültü konusunda çok gelişmiş uzman programlar var bunlar ticari olarak da satılıyor tüm dünyada kullanılıyor veyahut da pek çok ülkenin çevre bakanlıklarının internet sitesinde bedava indirilebilen daha küçük versiyonları var. Hatta Excel tabanında oluşturulmuşları var bunları alıp onlarla bir kıyaslama yapabildiniz mi? Onlarda, yolun ıslak olması, havanın nemi, rüzgârın yönü, kanyon etkisi çok daha fazla faktör dikkate alınıyor, gürültü ve hava kirliliğinde. Onlarla nasıl bir sonuç olduğuna baktınız mı? İkinci soru, Güzin Hanım'a. Ben şeyi anlamakta güçlük çektim, yürüme mesafesinin minimizasyonunu nasıl organize ediyorsunuz, gelen yolcuların otobüsten indiğinde, hangi uçağa, hangi yöne gittiğini bilmiyorsunuz, artı otoparktan mı, otobüsten mi ne kadar yolcu geleceğinin türel ayırımını bilemiyorsunuz, bunları nasıl optimize edebiliyorsunuz?

SALONDAN-

Yansıda da geçti de, “özelleştirme bir ulaştırma yatırımdır” nedir? Bunu açıklayabilir misiniz?

MURAT KARACASU-

“Özelleştirme yatırım kararıdır” şeklinde olacak. Yani biz özelleştirmeyi bir yatırım kararı olarak göz önüne aldık bildiride. Ulaştırma yatırımı kararı olacak o hocam, yani kentiçi toplu taşımada, acaba özel otobüsler mi işletilsin, yoksa belediyenin kendi otobüsleri işletilsin.



SALONDAN-

Ben onu anlıyorum da şu cümle yanlış mı yazılmış “özelleştirme bir ulaştırma yatırımıdır”

MURAT KARACASU-

Yatırım Kararı, özelleştirmeye karar verilsin mi verilmesin mi veyahut da bunun özelleştirme yüzdesi ne olsun?

ERHAN ÖNCÜ –

Aslında yatırım değil de direkt karardır olması lazım herhalde.

SALONDAN-

Yani cümle eksik yazılmış öyle mi?

MURAT KARACASU:

Evet



YASİN ÇODUR-

Öncelikle Hocam biz, toplam saatlik trafik girdi olarak, L10’da çıktı olarak bulduk bizim yaptığımız “birleştirilmiş sinirsel bulanık sistemlerde”. Bunun yanında, doğrusal regresyon modeliyle ve birleştirilmiş sinirsel bulanık sistemleri ikini karşılaştırdık ama, daha önceden yapılmış çalışmalarda literatür taramamızda birkaç tane daha sonuca baktık ve onların almış oldukları parametreleri de kullandık, bu en iyi sonucu verdiği için biz bunu kullandık.

Burada bakarsanız; re karesi 0.97 çıktı ve sadece biz burada bir parametreyle bunu yakaladık. Yani siz, bize toplam saatlik trafik parametresini verdiğiniz zaman biz bundan % 97'lik yaklaşımla, size gürlütu seviyesini verebilecek durumdayız.

ERHAN ÖNCÜ –

Benim de dikkatimi çeken oydu zaten, çok az parametreyle çalışıyorsunuz, çok yüksek bir korelasyon buluyorsunuz.

YASİN ÇODUR-

Diğerlerini de araştırdık, bu kadar iyi temsil eden bir parametre bulamadık, o yüzden bunu sunmayı uygun gördük.



GÜZİN AKYILDIZ-

Bizim burada kapı ataması olarak ifade ettiğimiz olay, terminale doğrudan bağlantısı bulunan köprü olarak veya kapı olarak isimlendirilen bir terminal alanına atanmış uçaktan, inen yolcuların, örneğin dışarı çıkarken, bagajlarını alacakları yere kadar veya gelmiş olan yolcuların kayıt masasından uçağa binış yapacağı kapıya kadar yürüdükleri mesafe. Burada bu optimizasyon problemlerinde maliyet olarak ele alınan şey, bir uçaktaki yolcu sayısı çarpı o yolcuların yürümek zorunda oldukları mesafe ve bunun toplamını ele aldığımızda uçağın, örneğin check-in masasına ne kadar yakın bir kapıya atanmışsa, yolcuların yürüme mesafesi açısından o kadar avantajlı bir seçim yapılmış durumda. Ancak yolcusu az sayıda olan bir uçağı daha yakın bir yere atayıp, yolcusu çok daha fazla olan bir uçağı daha uzağı atamak şeklinde yapılacak şekilde yapılacak seçimler, bu toplam yürüme mesafesini etkileyen seçimler. Otobüs kısmı, açık park alanına atanan uçaklarla ilgili şu an yapmıyoruz o çalışmayı. Burada amacımız, doğrudan terminale bağlantısı olan kapıların, en fazla uçak tarafından, en verimli şekilde kullanılması.

ERHAN ÖNCÜ –

Başka sorumuzda olmadığına göre çok teşekkür ediyoruz, ilginiz katıldığımız ve katkılarınız için.

2. GÜN / 20 Eylül 2007

5.OTURUM

**OTURUM BAŞKANI:
EMİNE AĞAR**

İKİNCİ GÜN / 20 Eylül 2007

5. OTURUM

OTURUM BAŞKANI : EMİNE AĞAR



EMİNE AĞAR-

Biz de Sayın konuşmacıya çok teşekkür ediyoruz. Oturumumuzun son bildirisine sıra geldi. Serkan Tapkın tarafından sunulacak. “Polipropilen Fiberlerin Bitümlü Sıcak Karışımlarda Katkı Malzemesi Olarak Kullanımı”

Zannediyorum arkadaşımız gelmemiş. Tabii, gelse yararlı olurdu. Bu da özellikle bitümlü karışımların performansını yükseltmede kullanılan bir yöntem tabii ki, bu tip katkı maddelerinin kullanılması, ama burada bulunan arkadaşlarımızın çoğu zaten bu konuda çalışma yapmış, bu konudaki çalışmaları incelemiştir. Zamanımız dar derken zamanımız çok bol hale geldi, ama bu tabii iyi, diğer oturumlarda belki yararlanma imkanı olabilir. İki tane soru geldi. Onun dışında soru gönderecek arkadaşlar varsa rica edelim.

Bu durumda dört tane soru var. Sorulardan bir tanesi sonuncu bildiriyle ilgiliydi. Herhalde onu dışarıda bırakacağız. Bildirilerin sunulma durumuna göre ben soruları belirteceğim. Soruyu İsfalt'tan Seyit Ali Yıldırım arkadaşımız soruyor. Snovfree.....(57.05) yönteminde - tabii Perviz Beye bu soru- bir karışım içerisindeki grafit miktarı ne kadar, bitüm miktarını nasıl etkiler? İkinci soru maliyet analizi sadece havaalanları için mi yapılmış? Köprü, viyadük ve yollar için maliyet analizi yapılmış mı?

PERVİZ AHMETZADE-

Bir kere asfaltı iletken hale getirmek için tabii ki bu asfaltı asfalt karışımı daha önce söylediğim gibi grafit katılmıştır. Yüzde 25 oranında agrega malzemesi olarak katılmış. Bir de bu çalışma patentli bir çalışma olduğu için çok fazla bilgiye ulaşamıyoruz. Keşke daha da fazla bilgiye ulaşsaydık ne kadar(57.52) olduğunu da tespit edebilsaydık, fakat bizim de bu konuda bir çalışmamız var. Grafitin yerine biz filler olarak siyah karbon kullanmıştık. Bu çok önemliydi. Marshall yöntemine göre bitüm oranı çok yüksek artmaktadır. Hacim olarak ilave ettik biz onu filler olarak ve iyi bir netice aldık. Elektrik iletkenliği gerçekten de artmaktadır. Fakat bu çalışmada bitüm oranı kaçtır söylemek çok zor, çünkü patentli bir çalışmadır. Bunu gizli tutuyorlar.



EMİNE AĞAR-

Maliyet analizi sadece havaalanları için mi yapılmış? Köprü, viyadük ve yollar için...

PERVİZ AHMETZADE-

Bu sistem köprülerde de uygulanmıştır. Fakat yine diyorum o konuda tam bilgiye sahip değilim. Köprülerde de bir çalışma vardır. Yine diyorum şu anda yaklaşık 3 senedir bu çalışmayı yürütüyoruz ve bu konuda gerçekten çok kısıtlı bilgiye sahibiz, ama köprülere de uygulandığını biliyorum. Zaten kritik eğrilerde, bu nerede kullanılabilir? En önemli yerler tabii ki havaalanında köprüler, tünellerde. Bunun en büyük örneği de şu olabilirdi: Biliyorsunuz Bolu Tüneli açıldıktan 3 gün sonra kapatıldı ve bu sistem orada uygulansaydı bu tür sorunlarla karşılaşmazdık.

EMİNE AĞAR-

Teşekkür ediyoruz. Tabii bu bildiriyle ilgili olarak ben de görüşümü biraz belirtmek istiyorum. Hepinizin de fark ettiği gibi bu bir pahalı sistem. Yollarımızı düşünecek olursak bir kere asfalt kaplama içine yerleştirmek gerekiyor. Türkiye’de yolların yüzde 85’i sathi kaplama, sathi kaplamanın kalınlığı da biliyorsunuz kullanılan agreganın boyutuna bağlı, zaten bizim sathi kaplamalarda kullanmamız söz konusu değil, ama şu görünen bir gerçek ki, havaalanlarında, otoyollarda bunu kullanmamız zorunlu diye düşünüyorum. İstanbul Belediyesi İstanbul’da yaşayanlar bunu -kar yağdığı zaman trafiği açabilmek için ne kadar büyük paralar harcıyor- çok iyi bilirler. Açamadığı zamanlar da oluyor.

Bu yönden bir maliyet karşılaştırması yapıldığında özellikle ana arterleri gerçekleştirirken belki bu tip yöntemlere başvurmakta hem güvenlik açısından hem ekonomik yönden faydalı olacağını ben düşünüyorum. Bunları sadece böyle bildirilerde görüp “a ne iyi sistemler var” demek bizim için yeterli değil tabii, özellikle pistlerde havaalanı pistlerinde bunların kullanılması halinde tabii ki uçak seferlerinin muntazam yapılması mümkün olabilecektir. Arkadaşımıza bu yönden de ben teşekkür etmek istiyorum. Hiç değilse bunun üzerinde düşünme imkanı oluşacaktır, ama tabii her şeyin ekonomik boyutu var.

O da tabii göz ardı edilemeyecek. Ben tekrar teşekkür ediyorum. Diğer soru da Perviz Beye. Türkiye buzlanmayla ilgili aldığı önlemlerin maliyetleri ve teknik imkanları dolayısıyla dünya sıralamasının neresindedir? Deniz Tatarer Cumhuriyet Gazetesinden sormuş arkadaşımız, bu yönde bilginiz var mı?

PERVİZ AHMETZADE-

Tam net bilgim yok, ama Avrupa’da son sıralarda yer aldığını biliyorum maalesef, özellikle sadece maddeye uyguladığı zaman kimyasal maddeyi uyguladığı zaman bir de bu kimyasal maddeyi araştırmak gerekiyor.

Türkiye’de maalesef kimyasal maddeler yola uygulandığı zaman tam net olarak onun kimyasal yapısı incelenmiyor. Evet, aslında bilinen maddelerdir, ama öyle değil, onların saflık derecesi de çok önemli. Örneğin, Fransa’da biliyorsunuz kestane ağaçları çok ünlüdür. Fransa’da tonozlanma işleri yapıldığından dolayı ve farklı bir kimyasal madde kullanıldığından dolayı, zararlı madde kullanıldığından dolayı yol kenarındaki tüm ağaçlar kurulmuştur. Çevreye çok büyük zararı vardır. Türkiye’de bu yapılıyor, ama bilinçsiz bir şekilde yapılıyor. Kaçınıcı sırada ben biliyorum ki, Avrupa’da...

EMİNE AĞAR-

Çok iyi bir sırada olacağımızı...

PERVİZ AHMETZADE-

Ben tam net olarak bilmiyorum.

EMİNE AĞAR-

Ben de bilmiyorum

PERVİZ AHMETZADE-

Şunu da ilave etmek istiyorum. Siz de bunu belirttiniz: Tüm yollara uygulayamayız bunu, Amerika bile bunu ancak havaalanında köprülere uygulamıştır. Çünkü maliyeti yüksek, ama havaalanında anında bunu işe amorti edebiliyor. Çünkü uçuş iptalleri söz konusu, gecikmeler söz konusu ve bunları dikkate aldığımız zaman hızı çok kısa bir sürede kendi maliyetine amorti ettirmektedir, ama normal bir çevre yoğunluğuna uyguladığımız zaman tabii ki o kadar çabuk maliyete amorti edemeyeceksiniz. O yüzden özellikle köprülerde kritik yerlerde bu sistemin uygulanması bence çok güzeldir. Tabii ki en önemli burada bu rijit sisteminin uygulanmasıdır. Çünkü siz önceden bilgi alamazsınız, bu iki sistemden hiçbir netice alamazsınız.

Sensörlerin yerleştirilmesi, hava durumuyla ilgili bilgilerin merkeze iletilmesi ve sürücülere en önemli önceden haber verilmesi. Çünkü bir yola gittiğiniz zaman önceden artık bileceksiniz ki, evet burası kaygan yoldur, burada bir buzlanma vardır. Ona göre de hızınızı düşüreceksiniz ve en önemlisi can ve mal kaybını dikkate aldığınız zaman en önemli can kaybını dikkate aldığınız zaman bu sistem gerçekten Türkiye’de uygulanması işten bile değil.

EMİNE AĞAR-

Deniz Tatarer arkadaşımızın bir sorusu daha var Perviz Beye. Sunumunuzda söz ettiğiniz buzlanma önleme yöntemlerinin Türkiye’deki yaygınlık oranları nelerdir? Uygulanan spesifik bölgeler var mıdır?

PERVİZ AHMETZADE-

Uygulanmış da, bunun maliyeti çıkarılmış da o şekilde mi? Bildiğim kadarıyla yok. Bir örnek alınmış da, diyelim ki Amerika’da bir yer birkaç km.lik bir yol bu maddelere uygulanmış ve bu yöntemleri değil klasik yöntemler uygulanıp da maliyetin çıkarılacağını ben bilmiyorum. Deneme açısından zaten yeni, bu maddeler belli ne tür bir etki yaptığı... Örneğin, bir sodyum klorürü dikkate aldığımız zaman bunu -15 dereceye kadar kullanabiliyorsunuz, ama potasyum asetatı -70 dereceye kadar uygulayabilirsiniz.

Bulunabilen şeylerdir, ama bunların saflık derecesi çok önemlidir. Çünkü kullanılan maddeler Türkiye’de kaliteli değildir. Daha birçoğu yurtdışından alındığı için o konuda bilgim var. Önemli olan saflık derecesi, çevreye zarar vermemesi. Yoksa bu maddeler biliniyor zaten, toplam beş madde var.

EMİNE AĞAR-

Perviz Beye gelen sorular bu kadar. İkinci bildiriyle ilgili olarak Fatih Beye soru var. Birincisi makalede fillerin hava boşluk oranını etkilemediği belirtilmiş, ancak filler boşluk oranını etkileyen önemli parametrelerden biridir. Yorumunuzu almak istiyorum.

MURAT ÖZDEMİR-

Filler boşluk oranını etkilemektedir ve Dukatz ve Anderson'un yaptığı bir çalışma var. Orada karışımlara eklenen mineral filler hava boşluklarını etkilemez şeklinde. Bu elbette karışım gereğinden fazla filler katıldığı zaman mesela, standart bizim yaptığımız karışımlarda filler onu 6.05'ti. Bu 6.05'i geçtikten sonra hem hava boşluklarını kapatmaya hem de bütün akışkanlığını azaltmaya başlayacaktır.

Dolayısıyla bu sıkıntı yaratır, ama burada Dukatz ve Anderson'un yaptığı çalışmada filler oranı sabit tutularak bu kontrol filler çıkarılıp yerine mineral filler olarak kullanılabilir başka bir ince malzeme konulmuştur. Buna göre bu karışımlara eklenen mineral filler hava boşluğunu etkilemez şeklinde bir kanıya varılmıştır.

EMİNE AĞAR-

Bu soruya tabii ben de katılıyorum. Fillerin tabii ki, filler yüzde 7-10 arasında katılır bildiğiniz gibi, fillerin boşluk oranı üzerinde etkili olmaması düşünülemez. Ayrıca benim dikkatimi çeken yüzde 6.05 kadar hassas bir şekilde katmanıza gerek var mı? Neticede bu 6.5 olabilir, 6 olabilir, ama 6.05 koymak işin hassasiyetine aykırı gibi geliyor bana, ben de onu soru olarak size zaten soracaktım.

Bir soru daha var, ama ben söze girmişken bir şeyi belirtmek istiyorum. Daha eski zamanlarda karıştırma sıcaklığı, sıkıştırma sıcaklığı santigrat derecesi olarak belirtiliyordu. Artık son şartnamelere bakarsanız bu viskozite olarak belirtiliyor. Şu viskozite değerinde bir sıkıştırma, şu viskozite değerinde bir karıştırma diye hem ben buradaki genç arkadaşlara da bunu hatırlatmak istiyorum. Bundan sonra 145 derecede karıştırılır, 120 derecede sıkıştırılır. Yerine viskoziteyi ortaya koymak gerekiyor. O da performans açısından benzer performanslar elde edilmesini sağlayacak.

MURAT ÖZDEMİR-

Şunu da belirtmiştik Hocam da, onu ben geçmeyeyim: 0.2 paskal saniye ve 10 paskal saniye şeklinde...

EMİNE AĞAR-

Yeni şeyde bunu belirtmek lazım, artı santigrat derecesi, çünkü kullandığımız bağlayıcının viskozitesi karışımın akışkanlığı önemli işlenebilirliği önemli. Gene sizinle ilgili bir soru. Filler uygulaması sırasında sudan kaynaklanan bozulmaları soyulma da göz önüne almak gerekir. Özellikle kayaç malzemesinin ihtiva ettiği elementler soyulmaya karşı duyarlılığı arttırmaktadır. Bu konuyla ilgili araştırmalar yapılmış mı?

MURAT ÖZDEMİR-

Bu konuyla ilgili herhangi bir araştırma yapmadık.

EMİNE AĞAR-

Teşekkür ederiz. Buradan Perviz Bey size bir soru var.

PERVİZ AHMETZADE-

Kullandığınız katkı maddesi olarak fillerin, normal fillerin özgül ağırlıkları aynı mıdır?

MURAT ÖZDEMİR-

Özgül ağırlıkları onlar farklıdır. Yalnız şu an onlar elimde yok, yalnız çok değişmemiştir. Bitüm yüzdesi zaten artıyor, özgül ağırlıkları da farklıdır, ama çok büyük bir fark yok. 2.05, 2.4 o şekilde...

EMİNE AĞAR-

Bir yerde bu şekilde kullandığımız maddeler atıkların giderilmesi yönünde de faydalı onu da vurgulamakta yarar var. Acaba salondan bir soru var mı? Buyurun lütfen.

SÜLEYMAN GİRİT (İsfalt)-

Pervez Beye sorum, kışla mücadelede solüsyon veya buz önleyici, çözümü olabilir herhangi bir uygulamayı yaptık. Dijital okumalar aldık, sıcaklıklar belli. Bundan sonraki durum nasıl ölçülüyor? Sürücü giderken sıcaklık okundu, orada kar-buz tehlikesi var diyor, ama uygulama yapılmış. Bunun aktif olup olmadığı üstünden üç saat geçti sıcaklık düşük, ama tekrar mı püskürtme yapıyor?

PERVİZ AHMETZADE-

Tabii, daha önce söylediğim gibi kaplama sensörleri yerleştiriliyor, bu sensörler de kaplama sıcaklığını vermektedir. Sadece kaplama yerleştirmiyorlar. Dikkat ederseniz öbüründe diğer dijital aygıtlar da söz konusudur. Havanın durumu, nem oranı, vesaire taşıtların hızlarını ölçmek için radar sistemi yerleştiriliyor. Bu sensör hava sıcaklığını diyelim ki -1 dereceye düştü. Otomatikman ne oluyor? Otomatikman püskürtme başlıklarından kimyasal madde kaplamaya püskürtülmeye başlıyor ve en önemlisi buradaki mesele şudur: Bu kaplamayla arasındaki bağ oluşmadan bu kimyasal madde yola püskürtülüyor.

Çünkü anti-acing dediğimiz sistem bu, önceden buzu çözmek. Çünkü de-icing sisteminde sonradan uygulandığı için çok daha fazla malzeme kullanmak zorundaydınız bu maliyeti artırıyor. Örneğin, kar yağmaya başladı ki, biliyorsunuz diyelim ki pistlerde 1.5 cm yağ kar yağdığı zaman 1.5 cm kalınlığı geçtiği zaman veya normal kar 5 cm.i geçtiği zaman artık temizleme işlemleri yapılıyor. Burada böyle bir problem de yok. Çünkü hemen hava sıcaklığı düştüğü zaman tabii ki o anda bir buzlanma söz konusu olacaktır. Bu da sistemde devreye girerek kaplamayla kimyasal buz arasında bir tabaka oluşturuyor ve böylece buzun orada ulaşmasını ve yapışmasını engelliyor.

Orada da hemen bir mesaj çıkıyor. Evet, burada dikkatli olun, burada bir buzlanma söz konusudur. Her ne kadar da sistem devreye girse bu madde püskürtülse bile yine de sürücüler bu konuda uyarılıyor ve sadece bu değil, sisle ilgili uyarı gelebiliyor ve hızla ilgili uyarı geliyor ve sürücü ona göre dikkatli oluyor.

Burada ne ölçülüyor? Tabii ki sürücüler dikkatli olduğu için kaza oranları azalıyor. Daha önce de söyledim, yüzde 35 oranında kaza oranları düşmüştür ki, dediğimiz o geçit kısmında dağlar arasındaki Amerika'daki kısmında kaza oranları Washington'a göre dört kat daha fazlaydı, ama bu sistemi uyguladığı zaman yüzde 13 oranında bu oran düşürülmüştür. Çünkü önceden siz uyarılıyorsunuz, önceden siz haber alıyorsunuz ki, evet ben burada dikkatli olmalıyım, hızımı düşürmeliyim ve en önemlisi köprülülük kısımlarında köprülerde zaten daha çok uygulanıyor. Çünkü maliyeti yine de yüksek bir sistemdir.

Buz oluşmuyor ve trafik tıkanmaları meydana gelmiyor. Çünkü artık kar yağdıktan sonra ister istemez geliyorlar yolu temizlemeye başlıyorlar, tıkanmalar meydana geliyor, ama burada tıkanma da söz konusu değil ve maliye açısından kimyasal madde 3-4 kat daha az kullanılmaktadır.

FUAT GÜNAK (İMO İzmir Şube)-

Bitüm filler konusuyla ilgili ben Fatih Yonar'a sormak istiyorum. Yumuşama noktası 48 derece olarak 50x70 penetrasyon bitüm belirlenmişti. Normal şartlarda tabii uzun zamandan

beri tartışılıyor. Sayın Hocam siz de daha önce “Asfalt Sempozyumu”nda da bu konu defalarca gündeme geldi. Filler kullanımında örneğin, bir alternatif olarak da çimento kullanımını tartışmıştık, ama tabii uygulamaya yönelik değildi tamamen araştırmaya yönelik bir bildiriydi. O zaman o da tartışılmıştı. Sonuçta hem maliyeti artırıyordu. Burada birincisi magnezit tozunun bir kere yöresel olduğu, her yerde bulmak mümkün değil. Sadece ona yönelik bir araştırma, bir başka yerde uygulamak mümkün değil.

Benim asıl sorum özellikle İzmir gibi ki, bu son yazın çok aşırı sıcaklarda çok aşırı derecede lastik izlenmesi oluştu. Bunun sebebi çok uzun zamandan beri Marshall kriterlerinin tartışıldığını dikkate alırsak yumuşama noktasının düştüğü, düşük olduğu sıcaklıkların yükseldiği oranda bitüm ve filler oranı hep bu şeye neden oldu, istediğiniz kadar stabilizeyi yükseltmediniz. Yumuşama noktası düştükçe sıcaklık arttıkça lastik izlenmesi arttı. Dolayısıyla bu tür sadece farklı filler malzemesi kullanmanın stabilizeyi önemli derecede etkilediğini ben düşünmüyorum. Sonuç itibarıyla çok etkilediğini düşünmüyorum. O noktada daha genel olayı biraz daha makro düzeyde düşündüğünüzde istediğimiz sonucu vermiyor. Orada stabilize mi, sıcaklık ve yumuşama noktasıyla karşılaştırdığımızda daha kaba dizayn uyguladığınız halde bile aynı sonuçları alıyorsunuz. Bu konuda ne diyeceksiniz?



FATİH YONAR-

Bu Marshall oranını biz vermiştik, belki ondan bahsedebilirim size sadece burada. Marshall oranı numunenin kırılmadan yaptığı deplasman olarak belirttik. Ben tabii ki de çok fazla bir etkisi olacağını zannetmiyorum, çok değişiklik olacağını zannetmiyorum. Bitümlü bağlayıcı oranı daha yüksek kullanılmak zorunda. Böyle bir sıkıntısı var. Yine izlenmeye neden olacak bence.

EMİNE AĞAR-

Ben bir katkıda bulunabilirim belki, zaten bunu biliyorsunuz diye düşünüyorum. Biliyorsunuz modifikasyon işlemi uygulanıyor bitümlü bağlayıcılara ve bunun da amaca yumuşama noktasını yukarı çekmek, kırılma noktasını fras kırılma noktasını da aşağıya indirmek, dolayısıyla servis sıcaklığını geniş bir alana yaymak. Tabii İzmir için fras noktasını aşağı indirmeye gerek yok. Sıcak bir bölge, ama değişik modifikasyon yöntemleriyle muhakkak surette yumuşama noktasını yukarıya çekmek zorunlu olacaktır. Bir çare budur, rating için de aynı şekilde. Bu çalışmayla ilgili burada değil tabii, burada değişik malzemeler kullanılmış, bir yerde atıkların değerlendirilmesi gibi de düşünmek mümkün. Siz de orada vurguladınız, dediniz şu madde mesela o bölge için, ama o bölgede o atık maddenin depolanması bir problem olabilir, çevre kirliliğine sebep olabilir, depo yerlerinin bulunması zor olabilir. Bu şekilde atık maddeler değerlendirilerek tüketilme yoluna gidilmiş oluyor. Değişik fillerlerin etki-

si uzun zamandan beri zaten bu incelenen konudur, yıllardan beri biz de yüksek lisans tezleri olarak yaptırırız. Bir yerde konu darlığından da olur bu, bir de birçok atık madde var. Onları kullandığımız zaman acaba bitümlü karışımların performansı üzerinde ne kadar etki yapar?

Sonra bizim gene şunu da tabii burada ben vurgulamak isterim: Üniversitelerimizde kullandığımız aletlerimiz son teknolojilere cevap verebilecek aletler değildir. Peki, niçin bu aletleri almıyorsunuz diye sormanız lazım. Ben de şu cevabı vermek istiyorum: Her sene bize “almak istediğiniz aletlerin listesini yazın” diye yazı gelir. Ben Ana Bilim Dalı başkanım, ben yazıyorum. Geliyor yazı, yazıyoruz. Ertesi sene gene geliyor, “ne yapalım Hocam?” “Geçen seneki yazıyı getirin gene gönderelim” Bunu abartmıyorum, buradaki arkadaşların hepsi bilir, üniversiteli arkadaşlar çok var. Halbuki çok büyük ihtiyacımız var, çok büyük bir laboratuvar kurmamız lazım, bir deneme yolu yapmamız lazım. Yollarımızda, kara yollarımızda büyük problemler var, ama biz bunu çoğu zaman söylüyoruz. Ben bunu üniversitemizi suçlamak için söylemiyorum, bu sadece bizim üniversitemize has bir şey değil. Para yok ki, nasıl bize laboratuvarımıza alet alsınlar? Aletler son derece pahalı, neticede genç arkadaşlarımız akademisyen arkadaşlarımız çalışma yapmak durumunda, araştırma yapmak durumunda, yayın yapmak durumunda. Peki, bunu nasıl yapabilecek? Bunu karayolu üstyapısıyla uğraşan arkadaşlar için ben söylemek istiyorum. Burada hep görüyorum, hep genç arkadaşlarımız var. Gerçekten çok büyük gayret içindeler. Yaptıkları da bu tip çalışmalar olabiliyor. Çevresel atık maddeler var. Bu atık maddeleri değerlendirelim, ama kullanılan aletler Marshall aleti, bir deney daha yaptınız, o da çok önemli bir alet değil. Böyle bir sıkıntımız da var. Bu tip kongrelerin acaba bizim bu sorunumuza çare getirmek yönünden de faydası olur mu diye düşünüyorum? Tabii çok vaktinizi almak istemiyorum, başka soru var mı acaba? Lütfen buyurun.

ATILLA SAYIŞ-

Biraz önce Perviz Beyin vurguladığı bir nokta oldu, “Bolu tüneli kapatıldı” dedi. Aslında kapatılan Bolu tüneli değildi. Ben orada 7 sene bulundum. Viyadüklerimiz var, viyadüklerin 4 tanesi enden 3 tanesi yüzde 6 meyildedir, bir tanesi yüzde 3 meyildedir. Bunun karlanması 4 mevsim 365 gün ve 7 sene gözledik, fotoğrafladık. Kara buz dediğimiz buz oluşuyor. Bunlarla baş etmek için 5 sene araştırma yaptık. Püskürtmeye karar verdik. Elektrik sarfiyatı olarak sizin önerdiğiniz metrekaresine 500 wattı yanılmıyorsam, 5 km uzunluğunda toplam bir viyadükü düşünün, bunu çift olarak düşünün 10 km, 11 metre genişlik olarak düşünün, biz bunu elektrik gücü olarak koyduğumuz zaman oradaki Hasanlı Barajı yetmiyordu. Bolu'nun kurulu gücünden daha fazla elektrik gerekiyordu.

Ayrıca Internet'e girip bu konuda araştırdık 43 000 site çıktı. Bizim zamanımız yetmedi orada çalışırken, sonra da püskürtmelere -algılamalar dahil- karar verdik. Bir de araştırırken elimize geçen bir dokümanda mikrodalgayla ısıtma, mesela bu konu Perviz Bey tarafından bu-

rada irdelenmemiş. Bu da bir maliyet, kurulu güç olarak elektrik öyle de yapsanız bir ısıtma- mayla böyle de yapsanız mikrodalga da yapsanız neredeyse aynı kurulu güce geliyor. Neticede orada bir araştırma yapıldı. Türkiye’de bir şey yapılmadı değil, en sonunda bu sene inşallah yetişirse viyadüklerden dolayı -tünelden dolayı değil- viyadüklerin o yüzde 6 meylin- den dolayı belki gene kapanma olabilir. Çünkü bir gecede yağan kar 50 cm.i geçiyor.

PERVİZ AHMETZADE-

Ben size bir şey sormak istiyorum bu konuda. Dediniz ki, uzun bir mesafe söz konusu. Ne kadar? Kritik bölge olarak en çok buzlanma meydana gelen kısım ne kadar?

ATİLLA SAYIŞ-

Viyadüklerin sorumlusuydum, Kaynaşlı mesela, vadiye daha girmeden 2.5 km uzunluğunda bir köprü bu, viyadük, bu çifttir. Alan olarak düşündüğünüz zaman çok büyük bir şeydir. Ben bütün bunları gözlemledim. Depremde hasar da görmüştür. Bayağı çatlaktır, çatlakların büyük bir kısmı tamir olmuştur, fakat 0.12 mm.den daha aşağısına bakmadık tabii, enjeksiyon yapmak da mümkün değildi. Bunlar tuzlu su görececek, eğer tuzlarsak, kimyasal görececek eğer kimyasallarsak. Elektriğe gidemiyoruz, yüksek maliyet.

PERVİZ AHMETZADE-

Başlangıçta yüksek maliyet. Şöyle bir şey: Elektrik sürekli oraya verilmeyecek ki, 45 vat fit kareye sürekli elektrik verilirse o zaman haklısınız, ama zaten elektrik verildiği zaman kaplama sıcaklığı artıyor. Üzerinde oluşan su bir kere buharlaşmaya başlıyor. Kaplama sıcaklığı 1 dereceye geliyor, kaplama hemen hemen kurumaktadır. Daha önce de sunumun içerisinde söylemiştim, devam ederse bu buzlanma gerektiği zaman bu sistemin çalışması devam eder, ama artık görüyorsunuz ki, kaplama yüzeyi kurumuşsa elektrik sarfiyatı azaltılıyor. Elektrik gücü daha az veriliyor. Bir de tabii o tüneli siz daha iyi biliyorsunuz, ben özellikle ne kadar uzunlukta o kısım, 2.5 km mi, 5 km mi?

ATİLLA SAYIŞ-

2.5 km sadece bir viyadük, diğerleri mesela, 300 metre, 2 100 metre ve 600 metre olan toplam 5 km uzunluğunda 4 viyadükün uzunluğu 5 km, onu çift olarak düşünün bir de ve iki tanesinin de tam çelik olduğunu düşünün.

PERVİZ AHMETZADE-

Biz her zaman bu konuda Türkiye’de çalışma yapılmamıştı, ben öyle bir şey söylemedim. Bir de şu var: Biz hep birazcık bir günlük düşünüyoruz, sadece günlük düşünüyoruz. Peki,

orada bir tünel kapatıldığı zaman bunun ne kadar ekonomik yönden zarar olduğunu da hesapladığı zaman çok büyük zararlara neden olmaktadır. Evet, bir gün tünel kapatılırsa ne olur dediğin zaman evet, belki de ilk başlangıçta elektrik iletkenliği sistemi pahalıya gelmektedir, ama bazen birkaç gün kapatıldığı zaman ve bu maliyet net olarak çıkarıldığı zaman kesinlikle bence bu sistemin kendini rantabl ettiğini, rantabl olduğunu söyleyebiliriz.

ATİLA SAYIŞ-

Buna katılıyorum.

PERVİZ AHMETZADE-

Tabii bu bir düşünce, çünkü bir şey uygulayacaksın ki, kesin bu konuda konuşasın. Bu yapılan çalışma yurtdışında yapılmış ve maalesef bilgilere ulaşamıyoruz. Çünkü ortaklara üç şirket yapmış. Bu flut dediğimiz laboratuvar adamın sırf laboratuvar şirkettir bu, tüm deneyler orada yapılmış. Amerikan Havacılık yapmış bir de grafit şirketi bu büyük bir şirkettir, Bunlar ortaklaşa yapmış ve şu anda bu çalışmayı gizli de tutuyorlar. O yüzden de hocamızın dediği gibi deneme yolları yapılabilseydi, ama Türkiye’de maalesef hiçbir deneme yolu yapılmıyor ki, bunların yapılması için karayollarıyla ortaklaşa yapılması gerekiyor, projeler yapılması gerekiyor, bunları sunmak gerekiyor ki, böyle ileride bir düşüncemiz vardır. İnşallah kabul ederler.

EMİNE AĞAR-

Pardon, siz mikrofonu vermeden ben size bir şey sormak istiyorum. Dediniz ki, bir viyadük var, eğimi yüzde 6.

ATİLLA SAYIŞ-

Üç tanesi de yüzde 6, tünele girmeden önce üç tane viyadükümüz var yüzde 6.

EMİNE AĞAR-

Yüzde 6 eğimi kullanmak mecburiyeti mi vardı orada?

ATİLLA SAYIŞ-

Evet, vardı.

EMİNE AĞAR-

Bildiğiniz gibi yüzde 4'tür otoyollarda.

ATILLA SAYIŞ-

Hayır, karayolları bunu yüzde 7'ye kadar çıkardı.

EMİNE AĞAR-

O zaman otoyol geometrik standartları açısından...

Hayır, burada karayolcular var, hep birlikte tartışalım. Geometrik standartları baştan bu şekilde uygun tutmazsanız, karayollarında birinci sınıf yollardadır.

ATILLA SAYIŞ-

Otoyollarda Avrupa'da yüzde 5'tir. Türkiye'de bu yüzde 7'ye çekildi.

EMİNE AĞAR-

Biz derslerde öğrencilere yüzde 4 diye okutuyoruz.

ATILLA SAYIŞ-

Kızılcahamam rampası yüzde 6.1'dir.

EMİNE AĞAR-

Bunu hepimiz beraber tartışalım. Buradan görülüyor ki daha buzla mücadeleden önce viyadükler en kolay, onu yazmışlardır zaten otoyollarda en kolay buzlanan, ilk buzlanan yerler viyadükler, köprülerdir diye... Bu bilinirken bunu biz nasıl buzlanmayı önleyeceğiz diye düşünmeden önce bunun önce eğimini düşürmek lazım. Yüzde 7 eğim otoyolda kullanılması bence otoyol standardını kullanmamak demektir. Diğer taraftan hepimizin bildiği gibi otoyollar en yüksek standartlı yollardır ve kullanıcılar yolun sınıfına göre yoldan hizmet beklerler. Hiçbir zaman bir otoyolun herhangi bir nedenle kapanmasını sürücülerin hoş görmesi mümkün değildir. Bu hizmetin verilmesi lazım. Bunu siz yaptınız demiyorum ben, ama viyadükte siz önce yüzde 6 eğim yapın, arkasından da sonra bu buzlanmayı nasıl önleriz? Zaten altı açık, her yerden daha kolay buzlanacak bir şey, problem katlanmış oluyor. Ben bunu söylemek istiyorum ve çok fazla viyadük de var zaten. Bolu dağının olduğu yerde de var. Gerçekten muhteşem viyadükler yapmış-

lar ve bunu yapanlar Türk mühendisleri, ama çok yüksek tabii, orada böyle buzlanma problemleri olmayabilir. Oranın iklim şartları daha farklı, ama başta siz eğer diyorsanız ki yüzde 7 eğim kullanılıyor otoyolda, o zaman bu buzlanmayı önleyici sistemlerin muhakkak surette dikkate alınması lazım. Bilmiyorum yanılıyor muyum?

ATILLA SAYIŞ-

Haklısınız, bununla ilgili tam 5 sene bir çalışma yapıldı. En sonunda püskürtmeye, alınamaya Hocanın belirttiği...

EMİNE AĞAR-

Zaten her zaman Bolu dağı geçişinde hep Bolu dağı tüneline problem var gibi, ama biz üniversitedeki arkadaşlardan biliyoruz ki, esas problemler viyadüklerde yaşanmıştır, viyadük ayaklarında yaşanmıştır, suların derivasyonunda yaşanmıştır, ama nedense Bolu dağı tüneline hep gündeme gelmiştir. Ben burada tekrar vurguluyorum, buzlanmaya karşı önlem almadan önce geometrik standartları uygulamak lazım. Bunun da birincisi eğimdir biliyorsunuz. Bunu sizin için demiyorum da, buradaki herkes aynı konuda aynı görüştedir diye düşünüyorum.

ATILLA SAYIŞ-

Ben bir istatistik vermek istiyorum Hocama: 2003 istatistiklerinde Bolu Abant kavşağı arasında 365 günde 721 ağır hasarlı kaza olmuştur. Bunda ölümlü kazalar 111 ölüm olmuştur. Parayla ölçülecek bir şey değildir.

EMİNE AĞAR-

Maddi manevi değerlerini düşünecek olursak arkadaşımızın belirttiği şeylerin baştan daha projelendirme aşamasında dikkate alınması lazım. İklim şartları orada belli, özel ölçüme bile lüzum yok, herkesçe bilinen bir husus. Bunların tartışılması lazım muhakkak, gündeme getirilmesi lazım. Hiç değilse otoyol ağıımız devam ederken yeni kısımlarda hiç değilse bunların çözümlenmesi lazım diye düşünüyorum. Teşekkür ederim. Ben bilmiyordum doğrusu viyadüklerde yüzde 6 eğim kullanıldığını, tasavvur da edemezdim. Herhalde diğer arkadaşlar da pek düşünemezdi. Teşekkür ederiz. Başka soru var mı?

HARUN ÖZÜDOĞRU-

Ben Murat Beye bir soru yöneltmek istiyorum. Böyle haberlerde geçiyor. Çok derin bilgim olduğundan değil, yüzeysel bir şey söyleyeceğim. A340 mı, yoksa airbas tipi bir yeni uçak geliştirilmiş ve büyük kapasiteli. Dolayısıyla onun yükünün çok yüksek olacağı, tekerlek yü-

künün yüksek olacağını tahmin ediyorum. Türkiye'deki şu andaki mevcut havaalanlarının gelişen bu teknolojiyle gelişen yeni uçak modellerine göre bu üstyapılarda yenilenmesi gerektiğinden bahsettiniz. Şu anda o uçak sivil hava alanlarımızda iniş yapması gerektiği zaman, kalkış yapması gerektiği zaman kullanılabilir durumda mı şu andaki Türkiye'deki sivil havaalanları?

FATİH YONAR-

Ben şunu söylemek istiyorum: Belirtmiş olduğunuz uçak A4düzen, Internet'ten de kolaylıkla teknik dokümanına, spesifikasyonlarına ulaşabilirsiniz. Söylemek istediğim husus limitli olabileceğini düşünüyorum. Net bir bilğim yok, ancak A4düzen doğrultusunda park sahalarının, pistlerin bazılarında muhakkak yenileme gerekecektir. Bunu söylemek istiyorum. C5galaksi diye stratejik transport, stratejik taşıma amaçlı Amerikan Hava Kuvvetlerinde bulunan bir uçağın Türkiye'de inebileceği pist sayısı bir veya ikidir, başka bir piste inebilmesi mümkün değildir. A4 düzende böyle bir durum söz konusu olacağını düşünmüyorum, ancak özellikle park sahalarında ilave kaplamalara ihtiyaç duyulacaktır.

MUSTAFA ÜNSAL (Dokuz Eylül Üniversitesi)-

Ben Perviz Hocama bir soru yöneltmek istiyorum. Benim kafama takılan nokta bildiğimiz gibi havaalanlarında uçaklar çok büyük bir hızla kısa mesafede durmak durumunda ve bu yüzden kaplamada büyük bir sürtünme oluşuyor. Bu elektrik iletimi esaslı sistemde acaba bu durum kıvılcım oluşması, vesaire gibi bir risk yaratıyor mu? Bununla ilgili herhangi bir çalışma var mı? Teşekkür ediyorum.

PERVİZ AHMETZADE-

Tabii ki, dediğiniz gibi bir kere orada tekrarlı yük uygulanmakta, yorulma dediğimiz olay meydana gelmektedir. Çünkü uçaklar durmadan iniyor ve ani bir etki uygulanmaktadır. Fakat burada bu söz konusu değil, çünkü aslında çalışmanın kendisinde belirtilmiş, burada özetle belirtmedim. Bir kere şunu söylemiştim: İletken kaplama iki iletken olmayan arasındadır, aşınma tabakası değildir. Ortada olduğu için ve yanlardan da kaplanmış. Üstten asfalt beton kaplamayla otomatik herhangi bir elektrik kaçağı, sağlığa zararlı, çevreye zararı olmadığı tespit edilmiştir bu çalışma sonucunda. 95'ten 99'a kadar bu sistem uygulanmış Ohio Hava Limanında, o yüzden bir kere aşınma tabakası olmadığı için kesinlikle bir kıvılcım ve dediğiniz elektrik kaçağı söz konusu değildir.

Bir şey daha ilave etmek istiyorum, sadece asfalt betonda değil, beton yollarda da bu kullanılabilir. Kanada'da bir çalışma var bu konuda, hatta özel elektrik kablolar üretilmiştir. Özel

bir şirket sırf bu kabloları üretiyor, sırf bunun için tasarlanmış. Letonyalılarda bunlar uygulanmaktadır. Merdiven kısımlarında da uygulanabilir, okul girişlerinde de beton kaplama olarak dökülerek oraya yine o elektrik kabloları yerleştirilmektedir. Şu anda okullarda bile bu çalışma uygulanmaktadır.

EMİNE AĞAR-

Akla gelebilecek bir soru gerçekten, benim de gelmişti. Teşekkür ederiz. Son bildiriyle ilgili ben bir-iki hususa değinmek istiyorum. Değişik projelendirme yöntemlerinden söz edildi, ama CBR yöntemi artık karayollarında bile kullanılmayan bir yöntem. Hiç değilse havaalanının önemine göre bu belirtmiş olduğunuz yöntemlerin seçilmesi lazım. Özellikle analitik ampirik yöntemlere gidilmesinde yarar var. Bir de çok basit kavramlarla ilgili bir vurgulama yapmak istiyorum.

Genellikle bunu ben bildirilerde rastladığım zaman da düzeltiyorum. Teker yerine tekerlek kullanmak biz mühendisler için herhalde daha uygun olacak. Sonra bir de karıştırılan bir şey var, kaplamayla üstyapı, ben dikkat ettim çoğu zaman ikisi de İngilizce'de aynı kelimeyle ifade edildiği için belki o nedenle konuşmalarda bu karıştırılıyor. Kaplama üstyapının bir parçası ve ben dikkat ettim zaman zaman siz kaplama dediniz, halbuki o üstyapı olması lazım. Lastik basıncı da herhalde lastik iç basıncını kastediyorsunuz. Terim titizliği açısından ben söylemek istiyorum. Zannediyorum başka soru yok.

Değerli katılımcılar, gösterdiğiniz ilgi için çok teşekkür ediyorum.

6.OTURUM

OTURUM BAŞKANI:

HALUK GERÇEK

(İTÜ İnşaat Fakóltesi)-

6. OTURUM

OTURUM BAŞKANI : HALUK GERÇEK (İTÜ İnşaat Fakültesi)



HALUK GERÇEK-

Böylece oturumun bildirim sunum kısmını zamanında tamamlamış oluyoruz. 20 dakikalık bir soru-cevap bölümü var. Soruları normal olarak yazılı olarak alıyoruz. Yazılı sorulardan şu ana kadar bize iki tane iletildi. Diğer yazılı soruları olanlar varsa lütfen iletirlerse önce yazılı soruları yanıtlayacak konuşmacılar, ondan sonra zamanımız kalırsa sözlü olarak da soruları alabileceğiz. Yazılı sorulardan başlayalım.

GÜLEN ÇAĞDAŞ-

Serhan Tanyel'in bir yazılı sorusu var. Modelde yayaların yaş, cinsiyet, engelli olup olmadıkları gibi unsurlar dikkate alındı mı? Alındıysa değişik yaya kompozisyonları sonuçları nasıl etkiledi? Bu sunduğumuz modelde bu özellikler dikkate alınmadı, ama bundan sonra yaptığımız çeşitli çalışmalar var. Fakat onlar metro istasyonlarıyla ilgili değil. Çok kısaca açıklamak isterim. Bu tür bilgileri bilgisayar ortamında temsil edebilmek için güncel yaklaşımlar var. Bu anlamda iki tane çalışma yaptık. Bir tanesi önümüzdeki hafta Almanya'da uluslararası bir sempozyumda sunacağız.

Bu alışveriş merkezleri için farklı kullanıcı örüntülerinin bilgisayar ortamında temsil edilmesine ilişkin ve her bir ziyaretçi tipi farklı olarak alışveriş merkezleri için, müzeler için çok farklı mekanlar için ziyaretçi tipleri farklılaşıyor bildiğiniz gibi ve bu ziyaretçi tipleri mesele, alışveriş merkezleri için sadece gezinen ziyaretçiler veya belirli bir listeden alışveriş ya-

pan ziyaretçiler ya da listesi olmadan alışveriş yapan ziyaretçiler var.

Bunların her biri farklı etmenler, farklı agentler..... Olarak tanımlandığı. Javayla yazıldı bu program ve bir alışveriş merkezinde uygulandı. Dolayısıyla bu tür çalışmaları yapmak mümkün, ama bu modele dahil edilemedi. Bu daha önce yapılmış bir çalışmaydı ve gelecekteki çalışmalarımız arasında böyle bir hedefimiz var. Onun dışında bir de İstanbul Arkeoloji Müzesi'nde bir çalışma yaptık. Burada da ziyaretçileri çocuk ve yetişkin olmak üzere ayırdık. Çocuk bölümüyle ilgilenenlerin davranışları ve yol güzergahları, hareket örüntüleri farklı, yetişkinlerinki farklı ve tercihlerine göre değişebiliyor. Bunları da gene javayla bilgisayar ortamında modelleyip Arkeoloji Müzesi içerisindeki tanımlanan ve girişten itibaren bütün müzenin standlarını dolaşıp tekrar çıkan davranışların örüntülerinin simülasyonu bu modeller kapsamında yapıldı, ama bu söylediğim çalışmalar burada sunulan çalışma içerisinde farklı davranış modelleri için gerçekleştirilmedi.

Diğer bir sorumuz var. Yetiş Şazi Murat evet, Yetiş Beyin sorusu geliştirilen benzetim modelinin gerçeği temsil yeteneği için herhangi bir istatistiksel test uygulanmış mıdır? Uygulanmadıysa gerçeği temsil nasıl kabul edilmiştir? Bunun için herhangi bir istatistiksel test uygulamadık, ama bildiriye sunarken söylediğim gibi ve çeşitli video kayıtları yaptık, video çekimleriyle test ettik. Burada sunduğumuz bildiriye kullanılan yöntem uzman sistemde kullanılan yöntem benim 86'da doktora tezimde geliştirdiğim bir yöntemdi. Yaya hareketlerinin akımı için davranışları için ve bu yöntemi ben 95 ya da 96 yılı -tam hatırlamıyorum- doktora tezimi yayınladım. Yöntemin ayrıntıları ve modelin nasıl temsil edildiği bilgisayar ortamında plan şemalarının nasıl temsil edildiği, olgu tabanlarının nasıl geliştirildiğiyle ilgili bütün açıklamalar aslında orada var.

Burada çok fazla zamanınızı almamak açısından oradaki modelde de özellikle çok daha ayırtımda video çekimleri yapmıştık ve bir ilkokul binasına modeli uygulamıştık. Video çekimlerinden elde ettiğimiz onların okunması ve çözümlenmesinden elde ettiğimiz verilerle bilgisayarda uyguladığımız model ve dolayısıyla burada kullandığımız yöntem test edilmişti ve çok büyük bir yakınlık, benzerlik gösteriyordu. Hatta orada grafik olarak da bunu göstermiştim, ama burada öyle bir şeye, doğrusu o yayını referansı da yazmayı unutmuşum. Dolayısıyla burada kullanılan yöntemin böyle bir test edilmişliği var. Teşekkür ederim.

SERAP TİMUR-

Eray Taş'ın demiryolu boğaz tüp geçişiyle dolaylı olarak ilgili olan üstyapılarda özellikle Yenikapı, Yedikule güzergahı üzerinde bulunan ve bahsedildiği üzere zemin koşulları olarak sınıvlaşma bölgesinde kalan etkileşim hattı üzerinde bulunan ve eski deprem



yönetmeliklerine göre yapılmış farklı yapı grupları için ne gibi önlemler düşünülüyor? Ayrıca Fatih ilçesi doğal sit alanı içinde olduğundan bunun projenin ilerleyişine etkisi nasıl oluyor?

Öncelikle şunu söylemeliyim: Sunumda bahsettiğim sıvılaşma boğazdaki, boğaz güzergahındaki sıvılaşmaydı. İki bölgede vardı, orada da zemin güçlendirildi. Diğer kısımlarda böyle bir şey tespit edilmedi. Fakat Yenikapı Yedikule arasındaki tünel delme makinasıyla yapılacak olan tünellerin üzerinde kalan yapılarda etkileşim zonu içinde 525 bina belirlendi. Bunların yarısı kaçak ve standart altı diyelim, hiçbir projesi olmayan, öylesine yapılmış binalar. Birçoğu tarihi tescilli binalar, çok büyük sorun olarak şu anda müteahhidin karşısında duruyor ve bugün burada bulunmamın sebebi de aslında Haluk Beyin bununla ilgili Büyükşehir Belediyesinde bir toplantıya gitmiş olması, hemen hemen her gün bu konuyla ilgili taraflar arasında ve çeşitli kurumların temsilcileriyle toplantılar yapılıyor ve problem için çözüm bulunmaya çalışılıyor. Çünkü etki zonu içerisinde standart altı bir yapı stoku var. Ayrıca hakkında mesela, Sirkeci bölgesinde böyle bir durum var. Yaklaşık 100 bina 70 civarında bir bina için yıkım veya güçlendirme kararı alınmış yıllar içinde. Diyelim ki, 20-30 sene içinde böyle bir grup bina oluşmuş, fakat bunlar için sadece bildirim yapılmış. Yıkım veya güçlendirme işleri yapılmamış. Bunlar el değmeden duruyor, ama şu anda Marmaray projesinin önünde bir sorun, hem Sirkeci bölgesi tabii, tarihi yarımada bölgesi diyelim yapı stoku şu anda çok önemli bir sorun, ama üzerinde çalışılıyor.

Projenin ilerleyişine etkisi nasıl oluyor? Şu anda kritik yol üzerinde değil bu, arkeolojik kazılar yapılıyor çünkü, şu andaki en büyük bizi etkileyen arkeolojik kazılar. O yüzden şu anda bir etkisi yok. Üzerinde de çalışılıyor, umarım yakın bir zamanda uygun bir çözüm bulunur. Daha doğrusu birçok çözümler var. Hem Avrasya Ortak Girişim müşavirimizin sunduğu çözümler var, hem de müteahhidin sunduğu çözümler var. Büyükşehir Belediyesi ve diğer belediyelerle bir araya gelip bunların hangisinin daha uygun olduğuna karar verilecek sadece. Diğer soru, sorudan çok bir korku. Bu kadar risk içeren bir projede risk yönetimi için bir çalışma var mı? Evet, her bir imalat için, her bir aşaması için risk analizleri yapılıyor. Projenin ilk halinde batış noktasının Haydarpaşa olduğu doğru mu? Doğruysa niye değişti? Haydarpaşa'da ilk planlamada bir tünel planlanmış, fakat sonradan değişmiş. Değişme sebebi ekonomik kriterler sanırım, bunu bizim müşavir firmadan Mustafa Bey daha iyi bilebilir.

MUSTAFA ÖZKAN-

Asya'dan Avrupa'ya geçişte Haydarpaşa'ya giriş için Nautilus'ün önünde bir tünel söz konusuysa, fakat Haydarpaşa gar ve liman alanı değerlendirme alanına dönüştürülünce o tünelden vazgeçildi. Sonuçta Haydarpaşa devre dışı bırakıldı. Onun yerine Haydarpaşa'da 80 dönümlük arazi üzerine hızlı trenler için bir gar tesis edilecek, ama banliyöler direkt olarak Haydarpaşa'ya uğramadan Avrupa'dan Asya'ya ve Asya'dan Avrupa'ya geçecek.

SERAP TİMUR-

Haydarpaşa banliyö hatları için kullanılmayacak.

MUSTAFA ÖZKAN-

Çelik köprüden Nautilus arasındaki TCDD'nin sahası içinde.

SERAP TİMUR-

DLH'nin Marmaray projesiyle ilgili yolcu profili araştırması var mı? Yolcu akışı ne yönde gerçekleşiyor, belli mi? Yolcuların sosyolojik dağılımı konusunda veri var mı? Varsa neden bunlar kamuoyuna açıklanmıyor? Marmaray projesiyle ilgili ilk çalışmalar 85-87 gibi başlamış, o zamandan itibaren yolcu profili araştırma da dahil olmak üzere birçok çalışma yapılmış. Hatta Sayın Hocamız Haluk Beyin projeleri, katkıları da bu konuyla ilgili bu projede var.

HALUK GERÇEK-

Bu konuyla ilgili bir açıklama yapayım. Marmarayla ilgili ilk yolculuk talebi analizleri Parsons.....(106.36) tarafından 1985 yıllarında yapıldı. O zamandan sonra da değişik çalışmalarda revize edildi. Biz 1996 ulaşırma master planı çalışmasını yaparken Marmaray projesi o çalışmanın ana projelerinden bir tanesiydi. Orada bir projeksiyon yapmıştık. O zaman 2010 yılı hedef yılıydı. Daha sonra en son Sapih diye kısaca adlandırılan bir Japon konsorsiyumunun Marmaray'ın bitmesinden sonra nasıl bir işletme ve organizasyon modeliyle nasıl bir kurumsal yapı içerisinde işletileceğiyle ilgili bir çalışma yaptılar. O çalışmanın bir eki olarak İstanbul Metropolitan Planlama Merkezinin 2020 yılı için geçtiğimiz 1/100 000 ölçekli çevre düzeni planında hazırladığı verilere dayanarak bir ulaşım talebi analizi yaptık. Tabii bu sadece kent içi yolcu taşımacılığıyla ilgili bir talep projeksiyonu, o Sapih'in ekinde bu bilgiler var. Bu raporlar sanıyorum Büyükşehir Belediyesinde DLH Genel Müdürlüğü'nde olması lazım.

SERAP TİMUR-

İkinci soru CR1 için neden TCDD hatları seçildi? Neden İstanbul'da trafiğin tıkanıdığı noktalardan olan E5 seçilmedi? E5 üzerinde yapılacak iki yöllü yeni bir bağlantı hattının yapımı TCDD hatlarının sökülüp yeniden yapılmasından daha ucuz değil mi?

Dediğim gibi bu konuyla ilgili etütler yapılmış ve en ekonomik çözümün bu olduğuna karar verilmiş ve bu doğrultuda tasarım yapılmış. Soruyu soran Soner Önal.

Üçüncü soru TCDD mevcut işletmeciliğini iki yolla yapamazken bir yolla işletmeciliği yapacağını nasıl düşünüyorsunuz? Proje çalışmalarında T1, T2, Marmaray hatlarının TCDD araçlarına kullandırılmayacağı tüp geçide 0-5.30 saatlerinde TCDD araçlarının sokulamayacağı ifade edilirken bu neden kamuoyuna açıklanmıyor? T3 hattını pik saatlerde yük trenleri kullanamayacak, sadece 24.00-06.00 saatleri arasında yük trenleri kullanacak. Yolcu trenleri de 4 dakika 28 saniyede bir bu T3'ü kullanabilecek.

MUSTAFA ÖZKAN-

T1, T2, T3 tabirine açıklık getirelim. Demiryolu ana hat trenlerinin geçeceği yol güzergahı deniz tarafında yeni inşa edilecek güzergah. Kuzey tarafta T1 ve T2 hatları Marmaray banliyö trenleri tarafından kullanılacak. TCDD'nin 2030 yılına kadarki projeksiyonu taşımacılıkta alındı. Ona göre 66 hızlı tren, 14 ana hat treni, 22 yöresel tren ve 2030 yılına kadar 42 yük treninin bu işlevini göreceği tespit edildi. Günlük değerlerdir.

TCDD için tahsis edilen güney taraftaki T3 hattı 22 saatte aşağı-yukarı 144 trenin çalışmasını sağlayabiliyor. Çünkü saydıklar, buluşma ve öne geçme hatları 4-4.5 km.de bir tesis edildi. Sonuçta bu trenlerin geçişini sağlayabiliyor, ama daha yüksek bir kapasiteye ulaşıldığında banliyö trenlerinin kullandığı T1, T2 hatları akşam 24.00, sabah 06.00 saatleri arasında bu hatları kullanabilecek. Bakım tüp kısmında yol bakımı olarak sadece ray değiştirme konusu var ki, o da 10 senede bir olacak şekilde ray seçimi yapıldı.

Elektromekanik sistemler, sinyal, katenal bakımları da gece 2 saat süreyle tüp güzergahında yapılabilecek. Ana hat için balastlı sistemdir. Performansı yüksek bakım makineleri bu proje kapsamında alınıyor ve 2 saatlik bir çalışmayla günde 3-3.5 km yolun tamiratu mümkün olabiliyor.

SALONDAN-

24.00'le 06.00 arasında tren geçiyor. Ne zaman yapılıyor?

MUSTAFA ÖZKAN-

Tüp güzergahında en büyük sıkıntı, tüpü açtıktan sonra Tüm 2 hatlı ya, tüpü açtıktan sonra 3 hata geçiliyor, sonuçta yük trenleri üç hattan pekala geçebilecek veya iki hattan geçer, sonuçta bir hat bakıma tahsis edilebiliyor.

SALONDAN-

0.30'dan sonra İstanbul'a gelen yolcu için İMP'nin veya İBB'nin bir planı var mı acaba?

HALUK GERÇEK-

Epeyce bir soru var, zamanımızı da doldurduk. Bildiri sahipleriyle dışarıda da karşılıklı görüşme şeklinde sorularınızı iletme olanağınız var. Buradaki topluluğu da daha fazla tutmamız doğru olmaz. Sırayla çok çabuk olarak soruları, isterseniz Metin Bey size gelen soruları çabukça cevaplarsanız...

METİN TÜRKAY-

İlk gelen sorulardan başlayarak okumak istiyorum. Yaptığımız çalışma uluslararası trafiğin boğaz geçişi için önemli bir çalışmadır, ancak marmaray projesi yaptığımız bu çalışmaya uygun mu? Marmaray altyapısı itibarıyla uluslararası yük taşımacılığı standartlarına uygun inşaat edilmiştir. Dolayısıyla uygundur.

İkinci soru Ergun Gedizoğlu'ndan. Rola Anadolu terminali neden Köseköy'de, neden Arifiye'de değil? İzmit Adapazarı arası karayolu trafik yoğunluğu önemsenmiyor mu? Bu bizim yaptığımız çalışma bilimsel nitelikte bir çalışma ve başlangıç aşamasıdır. Elbette ki bu sistem tutarsa ve kullanılırsa Ankara'ya kadar belki Gaziantep'e kadar uzatılması söz konusu olabilecektir. TCDD bu konuda çalışmalar yapmaktadır.

Üçüncü soru, bunlar biraz sorudan ziyade yorum. Tek hattın öngörülen rola taşımacılığının imkansızlığı ortadadır. Biraz önce müşavir arkadaşımız bu konuda yorumlarını yaptı. O konuyu geçiyorum. Tek hattın hızlı tren ve ağır yük trenlerin işletilmesinin tekniği standartlar için imkansızlığı ortadadır. Bu gene soru değil, sadece bir yorum. Bu konuda gerekli sinyalizasyon çalışmaları, altyapı ve üstü yapı çalışmaları bildiğimiz kadarıyla yapılmaktadır.

Sadece gece 1-2 saatliğine TCDD'ye tahsis edilecek tüp geçitten öngörülen rola taşımalarını gerçekleştirmek imkansızdır diye bir soru var. Buna da biraz önce müşavir arkadaşımız tarafından cevap verildi. Bu operasyon süresi 6 saattir ve bu 6 saatte hem bakım için hem de bu operasyonların gerçekleştirilmesi için yeterli zamanı vermektedir. Bu kısıtları, kısıtlayıcı faktörlerin bertaraf edilmesi konusunda ne önerirsiniz? Herhalde en iyisi ortak çalışmadır, birlikte hareket etmedir. Herkes kendi düşüncelerini ve yorumlarını paylaşırsa herkesle gayet doğal bir şekilde bu sorunlar çözülebilecektir. Yeter ki, kendi kısıtlarımızı başkalarının üzerine empoze etmeyelim. Teşekkürler.

UĞUR YANKAYA-

Ergun Hocadan bir soru var. Modelin sonucuna göre yapının metroya uzaklığı derine etki ediyor dediniz, ancak kalite, kalorifer gibi değişkenler katsayısının 50 000-40 000'ken istasyona olan uzaklık katsayısı 1.10 gibi önemsiz değerde. Acaba bu güvenlik değerlendirmesi,

etki değerlendirmesi yapılmamalı mıydı? Yapılması gerekiyordu, ancak ben kaplama sonuçlarını bir kez daha kontrol ettim. Bu erişim değişkenlerinin dışındaki diğer değişkenlerin parametre değerleri 40-50 000 değil, 5 000-4 000 değerinde. Model ekonometrik bir model, ekonometri hocalarıyla görüştüğüm zaman onlar daha çok modelin parametre değerlerinden daha çok işaretlerin anlamlılığına bakıyorlar, beklentiye cevap verip vermediklerine bakıyorlar, ama modeli vergi değerlendirmesini kullandığımız zaman parametrelerin büyüklüğü de önem kazanıyor. Testte bu değerlendirmeleri yaptık, ama bu çalışmada kapsamı daha daralttığımız için bu etki değerlendirmelerine yer vermedik. Bir kez daha testten onu kontrol etmem gerekiyor.

HALUK GERÇEK-

Böylece 6. Oturumu kapatıyoruz. Bütün bildiriye sunanlara ve sorularıyla bu oturuma katkıda bulunanlara çok teşekkür ediyoruz.

7.OTURUM

**OTURUM BAŞKANI:
İSMAİL ŞAHİN (YTÜ)**

7. OTURUM

OTURUM BAŞKANI: İSMAİL ŞAHİN (YTÜ)



İSMAİL ŞAHİN-

Böylece bildiri sunumlarının sonuna geldik. Yüksek hız demiryolculuğunun planlama, üst-yapı ve altyapısına ilişkin birçok konuda dikkatimizi çeken sözler söylendi, bilgiler sunuldu. Sanırım salondaki izleyicilerin de bu konuda söyleyecekleri vardır. Yazılı soru almadık, sözlü olarak soruları alalım. Önceliği bu sorulara verelim, ardından sözlü sorulara geçebiliriz, ama lütfen sadece soru soralım.

AYDIN EREL-

Bana sorulan soru: Hızlı tren hattında -Türkiye’den bahsediyoruz- yapılan 282 km/saat demiryolculuğunda sürüşünde kritik hız aşılmış mıdır? Özur dilerim bunu hesaplamam gerekiyor. Demin size formülü vermiştim, yolun özelliklerine tamamen bağlı, altyapı özelliklerine bağlı olarak hesaplanması gerekiyor, ama benim bir türlü o hızlı trenin ne projesini gösterdiler bana, ne de yapıldığı yere götürdüler. Ne bileyim şeytan gibi davranıyorlar bana, samimi söylüyorum. Bakana rica ettim, Süleyman Karaman Beye rica ettim, “projesini gönderin, bakayım, fikrimi söyleyeyim” dedim. Göndermediler. Oraya gideyim dedim, sokmadılar. Metin Hoca götürmekte beni oraya, o da götürmedi. Değil mi? Sizinle konuşmuştuk, “Ankara’ya geldiğimde beni götürün” demiştim. Neyse, onun için aşılmış değil, yalnız deminki gördüğünüz gibi orada 260, 280 civarı vardı, genlikler büyüktü. Aşılmış olabilir, ama mutlaka bizim demiryolcularımıza çok güveniyorum. Hatta 500 yapsak bile bizim aşılmaz. Bu kadar sağ-

lam yaparız biz, değil mi Sayın Başmüdürüm? Ya da inşaat bölgesinden aldığımız duyumlara göre yolda meydana gelen menfezlerdeki çökmelerin nedeni budur diyebilir miyiz? Evet, budur diyebiliriz, kesinlikle budur diyebiliriz. Tugay Kartal Beye inşallah yanıt vermişimdir.

İSHAK KOCABIYIK-

Soner Önal arkadaşımız sormuş: Ankara-İstanbul hızlı tren projesinin garlarının belli olmadığını söylediniz. Marmaray'daki belirsizlik nedeniyle halihazırda yapılan hızlı tren projesinin İstanbul'a gelmemesi söz konusu olur mu? Evet, söz konusu, hatta ciddi bir şekilde söz konusu. Ne olacak canım, şurada duruyor değil tabii ki, bir tren garı, ben sunumun sonunda söylediğimi yinelemek istiyorum: Ben o rakamları bilmiyordum 150 çift trenden söz ediliyor. Hızlı tren faaliyete geçtikten sonra 150 tren 150 çift treni nerede gar ettireceksiniz, nerede durduracaksınız? Marmarayla bağlantısı olacak mı? O Carrefour'un sol tarafını hızlı tren garı yapacaksınız da marmarayda şehir içi ulaşım bağlantısı nasıl olacak? Bunların hâlâ muamma olduğunu düşünüyorum. Bunların üstünde fikir yürütülmediğini biliyorum. İnşaat dairesinin demiryollarının kendi iç yazışmalarını bunu bir sorun olarak durduğunu biliyorum. Hızlı treni 2008'de de 2009'da da Eskişehir-Ankara olarak çalıştırmaya başlasanız bile bu bir sorundur. Ankara için de İstanbul için de, İstanbul içinde bunun tabii ki Marmarayla bir bağlantı oluşturup, ben belki dışında gibi gözüküyor, ama sabahki oturumda da keşke beyefendi burada olsaydı, sanırım yok, ona da sormak isterdim.



Marmaray diyor ki, evet ilk halinde bunun Haydarpaşa'dan niye değişti ben bilmiyorum. Haydarpaşa garı gar olmaktan niye çıkarılıyor ben bilmiyorum. Muhakkak var bir sebebi, tabii ticaret merkezi yapılıyor olması bir sebeptir şüphesiz, ama bu sebep iyi bir sebep midir, doğru bir sebep midir? Bunu tartışmak gerekir. Ben o sebebi bulabilmiş değilim. Bir kez daha tekrarlıyorum, Haydarpaşa garı 600 dönümdür. Şu an kullanılan gar sahası, orada vagon ve loko bakım atölyeleri vardır, depo vardır, başmüdürlük binası vardır. Şu anda çok büyük sıkıntılar var. 20-25 ana hat trenini gara etmekte üst üste yolları gara ediyoruz. Gece 01.00-05.00 arası onları çeviriyoruz, düzeltiyoruz, vesaire. 80 dönümlük yerde nasıl bir hızlı tren garı inşa edilecek, ben inanmıyorum.

Ankara-İstanbul hızlı tren projesinin TCDD'de uygulanan yeniden yapılanmakta tasfiye süreciyle ilgisi var mıdır? Şöyle bir ilgisi var: Bu TCDD'nin yeniden yapılanması 95'li yıllarda bir firmanın yaptığı çalışmayla başladı. Daha sonra onu beğenmediler, Kanak diye bir firmaya aynı nitelikli bir çalışma yaptırıldı. O da olmadı, Euromet diye bir firmaya çalışma yaptırıldı. O da olmadı, şimdi yeniden bir ihale süreci var, başka bir uluslararası firmaya bu

yeniden yapılandırma çalışmasını yaptırmak istiyorlar. İlginç olan bir şey, hepsinin sonucu üç aşığı beş yukarı aynı, Bozalin Hamilton..... firmasının raporunda da Kanak raporunda da “diğer trenleri boş verin bölgesel trenleri boş verin, ekspres trenleri boş verin, prestij trenleriyle siz uğraşın, onları işletin” diye bir ibare var. Ben bu hızlı tren projesinin ona da bir gönderme olduğunu düşünüyorum. Öyle bir bağlantısı var diye düşünüyorum. Yapılan hızlı tren projesinin Eskişehir’de yeraltına alınmasının sebebi nedir? Kentsel dönüşüm projesiyle ilgisi var mıdır? Vallahi doğrusu bazen kendimden şüphe ediyorum. Ben 19 sene demiryollarında çalışan demin de söyledim, bu işlerle ilgili birimde çalışan biriyim. Kimsenin bildiği yok, niye yeraltına alınıyor Eskişehir’de?

SALONDAN-

Kenti ikiye böldüğü için.

İSHAK KOCABIYIK-

Kenti ikiye yaklaşık 1900 yılında bölmüş, 100 sene önce bölmüş. Onun önlemine almak doğrusu belediyeye düşerdi diye düşünüyorum. İmar planını yaparken, yolları yaparken onun hesap etmesi ve düşünmesi gerekirdi. Kendi yaptığı yanlışlığı demiryollarını yeraltına almakla nasıl temizleyecek? Tabii ki esas mevzu o değil. Hani hepimiz biliyoruz ki, özellikle kent içi ulaşımında yeni yol yapmak, trafiği rahatlatacak bir çözüm değil, gerekçelerinden biri o, demiryolu karayolunu burada kesiyor, çok büyük sıkıntı oluyor. “Peki, tamam kardeşim, demiryolunun her tarafını size verdik, geçirin yolları” Yok, onu da yapmayacaklar. Çok büyük bir rant alanı, onun görüşmeleri yapıldıktan sonra bu yeraltına alalım işi çıktı. Doğrusu söylemek gerekirse demiryollarını kimi bürokratları direndi, ama bürokratları da aşan bir nokta bu, kentsel dönüşüm denilen iş, aynı şey Kayseri’de var. Kayseri’de belediye başkanı-geçen dönem için söylüyorum- dedi ki “ben seçilirken bir söz verdim, Kayseri’ye deniz getireceğim, ama mümkün değil tabii, ama bir ırmak var Kayseri’nin yakınlarında, yatağını değiştirip bunu Kayseri’ye getireceğim” ve adam bunu projelendirdi. Bu projenin bir kısmı da Kayseri garın o meşhur laf “cazibe merkezi” haline getirilmesi. Belediyeye demiryolları yönetimi oturdu, bunun protokolünü hazırladı. Boğaz köprüden Erkil’e tek kuzeyden yeni bir yol yapılacak, biz mevcut hattı bütün binalarıyla boşaltacağız, belediyeye vereceğiz. Ne için? Bunun mantıklı bir açıklaması var, belediye başkanı için mantıklı bir açıklama. Bu protokolün imzaladığı Binali Yıldırım’a belediye başkanı şeref imzacısı olarak da Başbakan Erdoğan’ın Abdullah Gül’ün imzası var bu protokolün altında, neyse şükür hâlâ yargı var, hâlâ Danıştay, hukuk filan diyor da Danıştaydan döndü bu.

Dolayısıyla bu tür demiryollarını şehir dışına çıkarma, yeraltına alma projelerinin kentsel dönüşümle çok doğrudan alakası var. Ben bilmiyordum mesela, yeni öğrendim. Ankara garı içinde hem Büyükşehir Belediyesi hem Altındağ belediyesi garın olduğu yer Altındağ belediyesine bağlı, plan tadilatı yapmış. Biz buradaki meydan dar geliyor, genişleteceğiz, he-

sap belli, genişlettikten sonra ne yapacakları da belli. Orası gar, civarında başka bir şey de yok. Gardan başka ne olur? Garı oradan çıkarırsanız olur tabii ki, o kentin rant akışında o bir kaya gibi duruyor Ankara garı, şimdi onu nasıl halledeceğiz diye düşünüyorlar. Bu tür girişimlerin kentsel dönüşüm diye adlandırılan projelerle ben doğrudan ilgisi olduğunu düşünüyorum.

ERSİN ALDIZ-

Ulaşım İş Kolunda örgütlü BTS İstanbul 1 No.lu Şubedenim. Sorum Aydın Erel Hocaya olacak. Sabahki oturumda Marmaray danışma firmasının yetkilisi ve bir akademisyen Metin arkadaşımız hızlı trenlerin işlediği saatte 280 km hız yapan yoldan 80-90 km hız yapan ağır yük trenlerinin de işletilebileceğini söylediler ve proje de bu kapsamda değerlendirilmiş. Hızlı tren ve marmaray projesi bağlantıları, tek yol hattı. Sayın Hocamdan ricam şudur: Saatte 280 km hız yapan bir yoldan 80 km hız yapan yük trenlerinin çalıştırılması akılcıl bir işletmecilik yöntemi midir?

AYDIN EREL-

Önce şunu söyleyeyim: Dünyada bunun uygulamaları var, ama tabii ki yük trenlerinin hızı sizin söylediğiniz kadar düşük değil. 120'ler yapıyorlar. Geometrik açıdan sakıncalı olabilir, bütün hocalarım biliyor. Kurubun bulunduğu yerde dever vardır, o siz deveri yüksek hıza göre verirsiniz, ama düşük hızlı yük katarı geçerken o çok fazla gelir. Geometrik açıdan öyle bir sakıncası var. Ayrıca bu kadar farklı hızlara sahip olan trenlerin aynı hattı kullanması taraftarı değilim açıkçası, ama dediğim gibi bu yurtdışında, Avrupa'da olduğu gibi yük trenlerinin de hızı yükseltirse bu konuda çalışmalar yapıyorlar, ama dört dörtlük sonuç almıyorlar, onu da söyleyeyim, ama bunu deniyorlar. Yolu boşu boşuna yolcu trafiği azsa boşu boşuna tutmayayım, yük için de kullanayım. Teşekkür ederim.

ÖZCAN AYDIN-

Yıldız Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Ulaştırma Ana Bilim Dalında yüksek lisans öğrencisiyim. Aydın Hocama bir sorum olacaktı. Hocam, bu bahsettiğiniz altyapıya ilişkin frekans davranışıyla ilgili özellikler yol işletmeye geçildikten sonra zaman içinde bir değişime uğrar mı? Bunu sormak istemiştım.

AYDIN EREL-

Şöyle söyleyeyim: Tabii ki bunlar karşılıklı etkileşim içinde olacaklar. Eğer gerçekten altyapıya gelen etkiler bu kritik durumlardaki etkiler kadar fazlaysa tabii ki altyapıda deformasyonlar oluyor ve çok enteresan bir şey, kalıcı deformasyonlar çok fazla oluyor. Bu deformas-

yonlar nasıl oluyor diyeceksiniz. Hem sıkışma şeklinde oluyor, hem de kayma şeklinde oluyor. O kayma dalgalarının frekansları falan da benim bildirimde var, onlara bakarsınız. Doğayısıyla yapısal değişiklik oluyorsa, kütlele bir değişiklik, o zaman onun rezonans frekansı da değişir ve bir de sönümleme katsayısı da değişir. Bu olumlu mu olur, olumsuz mu olur, onu incelemek gerekiyor. Olur, sonuçta olur, yalnız şunları söyleyeyim: Onu ben demin söylemeyi unuttum, bugün Avrupa'nın en iyi yüksek hızlı demiryolu taşımacılığını yapan ülkede lazerli araçlarla yolu her gün ölçüyorlar, kontrol ediyorlar. Bizde bir PV7 var, bilirsiniz, yol hatası ölçüm aracı. Bunun tabii esprisi olsun diye söylüyorum, bir zamanlar yollarımızdaki hata o kadar büyüktü ki, eskiden grafik çiziyordu o, kağıt boyutu yeterli olamamış, kağıdın dışına çıkmış, artık kendileri biraz da manuel olarak onu kullanıyorlar. Onun hızı saatte 30 km, ama bu yüksek hızlı trenlerin geçeceği yoldaki kontrolü yapan araçlar saatte 150 km hıza kadar çıkabiliyorlar ve bunu her gün yapıyorlar. Her gün her seferden önce en azından o günlük trenlerin geçişinden önce bunu yapıyorlar ve çok enteresan bir şey söyleyeyim: Tek bir yaprak düştüğünde rayın üzerinde sürtünme azalıyor. Bu yaşanmış olay çünkü. Teşekkürler.

ÜZEYİR ÜLKER-

İki gündür kongremizi takip etmeye çalışıyorum. Özellikle akademisyenlerimize, bilim adamlarımıza ben saygılarımı sunuyorum. Yararlandık, mutlu olduk. Tabii burada kongrede her şey konuşulur mutlaka, ancak APK'dan katılan arkadaşımız Haydarpaşa garda yollar yetmiyor. Bu yıllardır böyle, bir yola iki tren alıyoruz. Biz Almanya'da o büyük garlarda da bunu gördük. Bu dünyanın bir gerçeği. Keşke mümkün olsa da her yola bir dizi atabilesek. Eskişehir'deki konuyu bilmiyorum, 900'lü yıllarda belediye çözer miydi, çözmez miydi? Şunu diyemeyiz: Dün yapılmadı bugün yapmayalım, dün düşünülmedi bugün düşünmeyelim. Hocam cevap olsun diye söylemek istemiyorum, bir zamanlar Hasan Mollaoğulları zamanında hakikaten buden aşınmasından demiryolları büyük sıkıntı içerisindeydi. Çünkü buden yağlama diye bir sistemimiz oluşturulamamıştı, kısmen vardı. Ciddiyetle üzerinde durulmuyordu.

AYDIN EREL-

O zaman Hikmet Balcı'yı alalım. Onu ilk uygulayan kişidir o.

ÜZEYİR ÜLKER-

Ben Sayın Genel Müdüre o zaman ziyaretlerimde hem benim hemşerim, hem abim, okul arkadaşım, demiryoluna yapabileceği o dönemde, çünkü TVS vagonları yeni çıkmıştı, yüzde 64 gayri faaldi. Buden yağlamasını mutlaka hayata geçirmesinin zaruret olduğunu söyledim. Ertesi haftaki toplantıda ihaleye onaya getirmelerini yapılan çalışmalarını, biraz sürünce-

mede kalmış. Niye kalmış bilemiyorum ve ondan sonra buden yağlaması süratle monte oldu ve bugün o sıkıntı ortadan kalktı.

Emperye 7'yi kullanmayacağız hızlı trende, inşallah çok modern o dediğiniz makinalardan temin edeceğiz. Dünkü bir CD'de izledik özellikle onları. Ben şunu da ifade etme istiyorum, kimseye cevap olsun diye söylemiyorum. Burada arkadaşlarım bir sendikadan, VTS'den arkadaşlarımız var, arkadaşımız da oradan. Eğer kuruma bir şeyler yardımcı olmak istiyorsak çok fazla politize etmeyelim benim tavsiyem, politize etmezsek mutlaka bunu ilgili üst kademelerde ulaştırabiliriz. Onların da ön tavır koymadan yararlanmalarını sağlayabiliriz. Arkadaşım bilgileri çok yakından takip ederken öbür taraftan bazı bilgilerden haberinin olmadığını söylüyor. Halbuki bazı yazışmaları dahi takip ettiğini de söylüyor. Tabii, oralara girmek istemiyorum, ama şu var: 27 yıllık bir demiryolcuyum. Mühendis olarak bu kuruma girdim, belki yeni yeni kurumumuza ve kendimize güvenimiz gelmeye başladı. Eksiklerimiz yok mudur? Vardır. Yapıcı tenkitlerle bunları çözmek bence daha akılcı, daha yararlıdır. Bunları Sayın Hocalarımızdan da bekliyorum. İlk defa biz Hocalarımız kapılarımızı gördük, makamlarına gittik, ziyaret ettik demiryolcu olarak, bundan önce yoktu ki bu. Hakikaten bundan biz mutluluk duyuyoruz Hocam. Üniversitelerimizle beraber olmayı ben cevap olsun diye söylemiş değilim, sadece kanaatlerimi belirttim. Hepinize saygılar sunarım.

AYDIN EREL-

Çok kısa bir şey söyleyeceğim Mete Beye şöyle söyleyeyim siz belki bilmiyorsunuz ben yıllarca rahmetli Emre Özcan'la beraber hem genel müdürlük hem de işletme personeline çok uzun süreler seminerler verdim ve birbirimizi çok iyi tanırız. Sivas'a da geldim, çok verdim. Hatta en son parası fazla geldi, dediler Hocam yaptırıyorum. "Tamam bedava vereceğim semineri" dedim. Fenerbahçe tesislerinde bu işi yaptım. Bitti, galiba 2 hafta mı ne yaptım. Onlar yemeğe gidiyorlar, ben de aldım çantamı gidiyorum. "Bakan yok, bari teşekkür edin kardeşim bana" dedim. Para almadım, yemeğe de beni çağırmadılar. Bedavaya verdim valahi. Siz vermiyorsunuz, yapmıyorsunuz demeyin, ama artık biraz da gülelim. Teşekkür ederim.

TEVFİK PEKER-

Makina Mühendisleri Odası İstanbul Şube Başkanım. Evvela bu güzel etkinliği düzenledikleri için Sayın Cemal Gökçe Başkanımızın nezdinde tüm yönetim kuruluna teşekkür ediyorum. Ayrıca bir teşekkür borcum daha olduğu kanısındayım. "Yüksek Hızlı Demiryolları İçin Altyapı Tasarım İlkeleri" isimli bildiri henüz orada duruyor. Bildiğiniz gibi meşhur Pamukova tren kazası olmuştu. O tren kazasından sonra bizim tüm demiryollarımızın durumu tartışmaya açıldı. Çünkü o somut bir durumdu. O somut durum oluşmadan önce Sayın Hocam Aydın Erel Makina Mühendisleri Odası'nda bizim hızlı trenle ilgili komisyon çalışmalarına olsun, ulaşım ile ilgili komisyon çalışmalarımıza olsun büyük katkı koyan değerli bir

hocamız. Yine bir akşam vakti bu hızlı treni ne yapıp edip de nasıl durdurabilirizin çarelerini ararken komisyon toplantı sırasında bu Pamukova'daki meşhur makinistin ceza giydiği - ve hâlâ daha belki cezaevinde yatıyordur, son durumu bilemiyorum- o tren kazası o toplantı sırasında oluşmuştu. Aydın hocam “nasıl durdurabiliriz, ne yapabiliriz?” Hep birlikte Odalar olarak, kurumlar olarak ne yapabilirizin çarelerini arıyorken maalesef o toplantıdan doğru Pamukova tren kazasının olduğu yere gitmek zorunda kalındı. Tam da örtüştüğü için bu anekdotu anlatmak istedim. Teşekkür ediyorum.

METE ORER-

Her şeyden önce bu kıymetli arkadaşlarıma konuyu çok iyi özetleyerek ortaya sundukları ve Türkiye'nin muhakkak çözmesi gereken bir problemin burada çok açık-seçik olarak açıklanmasından ben mutluluk duydum. Yıllardır peşinde koştuğum bu projenin fevkalade güzel, artık kamuoyuna mal olmuş ve çok güzel özetlenmiş, özellikle Erhan Beyin çalışması, Hocamın bu rezonans meselesiyle ilgili açıklamaları ve burkulma meselesi çok önemli konular. Bunların ortaya çıkartılmasından ben mutluluk duydum. Bu mutluluğumu teşekkür ederek belirtmek istiyorum. Çok çok teşekkür ederim. Türk Demiryolculuğunun muhakkak gelişmesi lazım. Türkiye'nin ana taşıma sistemi demiryoludur, fakat bu demiryolu sistemi istediğimiz düzeyde değil. Bunu eleştiriyorsak ülkemizi sevdiğimiz için eleştiriyoruz, vatanımızı sevdiğimiz için eleştiriyoruz. Teşekkür ederim efendim.

İSHAK KOCABIYIK-

Demiryolculuk meşakkatli bir meslek, sevmeden yapılmaz. Bir kere sevdiğiniz zaman da kolay kolay bırakılmaz. Biz mesleğimizi çok seviyoruz, kurumumuzu, işyerimizi çok seviyoruz. Bir adım daha ileriye gitsin, bütün derdimiz bu. Çünkü demiryolları ileriye giderse ülkemiz ileriye gidecek, yurttaşlarımız gelişecek. Ben öyle düşünüyorum.

Değerli arkadaşlar, mayısın ortalarında tarihini tam hatırlamıyorum Kırıkkale-Ankara arasında bu raybuslardan oluşan bir tren sefere kondu. İlk seferi sabah 09.20 sanırım Ankara'dan Kırıkkale'ye hareket, saat 14.00'te de Kırıkkale'den Ankara'ya dönecek. O ilk tren demiryolcu arkadaşlarımız da gitti. Değerli arkadaşlar, iki diziden oluşan bir raybas Elmadag'a varmadan koptu dönüştü, ilk seferinde ve bu hiç yansımada. Ben bunu şikayet için anlatmıyorum. Demiryollarının içinde bulunduğu durumu anlatmak için aktardım. Demiryolları için hızlı tren tabii ki önemli, çoğu memleket için, vesaire, ama demiryollarının hali pür meadi de budur. Siz Sivas-Kars, Ankara-Sivas ya da Malatya hattını başıboş bırakacaksınız, hiçbir şey yapmayacaksınız, yatırım yapmayacaksınız ve bütün her şeyi hızlı tren, onu da söylediğim gibi cevapsız soruları çok. Bu bir proje, hani ben teknik değilim, mühendis değilim, bir projede cevapsız kalan bu kadar çok soru olur mu ve projenin doğrudan kendisiyle ilgili. Hızlı tren garı nerede olacak? Yok bunun cevabı. 2008'de işleteceğim diyorsunuz, onu da geçtik 2007'de yolculu deneme seferlerine başlayacağım diyorsunuz. Nereden kalka-

cak? Nereye gidecek? Kim tamir edecek? Yok. Dolayısıyla sıkıntımız bunlar. Benim için ben de çok teşekkür etmek istiyorum, dinleyenlere, katkıda bulunanlara ve hocalarıma. Hocamın tebrikinden doğrusu çok etkilendim. Çünkü Pamukova kazasına atıfta bulunuldu. Yanlış aklımda kalmadıysa makinistin bir lafı var. Diyor ki “yol yüzüyordu” Yolun yüzmesinin ne demek olduğunu hocam teknik olarak Pamukova’da çok acı olarak bize anlattı. Teşekkür ederim.

İSMAİL ŞAHİN-

Biz de tekrar tüm konuşmacılara ve siz katılımcılara teşekkür ediyoruz.

8.OTURUM

**OTURUM BAŞKANI:
PERVİZ AHMETZADE (PAÜ)**

8. OTURUM

OTURUM BAŞKANI : PERVİZ AHMEDZADE (PAÜ)



PERVİZ AHMEDZADE -

Herhalde yazılı olarak herhangi bir soru gelmedi.

MEHMET YILMAZ-

Önce soruyu birlikte okuyayım isterseniz. Yıldız Teknik Üniversitesi'nden Selim Dündar isimli arkadaşımız bana soruyor. Test için eğitime kümesinde bulunmayan veriler kullanılarak yüzde 97'lik bir r^2 değerine ulaşabildiğinizden bahsetmişsiniz. Test verisinin eğitim verisine oranı ne mertebede seçilmiştir? Geliştirilen ağın geçerliliğinin sınanması için eğitime setindeki farklı değerler bu setten çıkartılıp setin eklenerek ağırlık değerler tekrar rasgele atanarak ağ tekrar eğitilmiş midir?



Arkadaşımız sanırım yapay sınır ağlarıyla ilgili çalışıyor. Şunu söyleyeyim ilk olarak: Toplam 97 veri vardı yanlış hatırlamıyorsam. Bunun 12 tanesi test için seçildi, geri kalan 85 tanesi de eğitimde kullanıldı. Genelde literatürde yapılan çalışmalarda bu 1/10'luk orana yakın bir oran seçiliyor, ama bunun kesinliği böyle bir kaidesi kuralı yok ve yine literatürde yapılan çalışmalarda bu seçimler rasgele yapılıyor. Yalnız şu çok önemli: Herhangi bir seçim yaparken de mutlaka seçtiğimiz şeye bakmamız lazım. Eğer herhangi bir modelin bu mode-

lin ismi her ne olursa olsun yetkinliğini veya başarısını tartışmak istiyorsak analiz yaptığımız aralığı temsil edip etmemesi çok önemli. Mesela, 0-1 000 arasında bir aralık eğri alalım. Bütün veriler 0'la 100 arasında seçildiyse bunda bir yanlışlık var. Olabildiğince bu aralığı temsil edecek çok fazla bu gep dedikleri açıklık aralığı olmayacak şekilde rasgele seçsek bile buna bir bakmakta, bunu sınamakta fayda var.

Genel uygulanan yöntem bu, ama onu tekrar içine katıp onu tekrar eğitmek, böyle birçok varyasyon yapılıyor. Ben yaklaşık tezimde bununla ilgili çalışırken 1 000-1 500 ağ eğittim. Bunların hepsini yaptım tabii, bu sadece bir uygulanabilirliğini göstermek amacıyla küçük bir çalışma burada yapılan, yoksa böyle bir veri kümesinde en az 1 000, 2 000 veri kullanılıyor. Böyle 100 tane değil, hatta 10 000 veri kullanılıyor ve bu tip modellerin başarısı da dediğim gibi eldeki veri sayısı ile tamamen ilgili.

Bir de ben şunu söylemek istiyorum: Bu çok önemi sanırım, hem bu konuyla biraz ilgili hem de genel bu modelleme yaklaşımlarıyla yakından ilgili. Biz ne araç kullanırsak kullanalım, bunun ismi ne olursa olsun hatta regresyon mesela yöntemini kullanalım diyelim çok katlı regresyonu, elde ettiğimiz ilişkinin sonucuna bir bakmamız lazım.

X ve Y parametresi arasında bir ilişki elde ediyor veya çok parametre var, bunu ayrı ayrı ikili olarak bütün o saçılma matrislerini çizmemiz lazım ki, çünkü YSA veya herhangi başka bir yöntem çok başarılı bir ilişki kurdu diyelim, ama öyle bir ilişki var ki, bir yukarı çıkıyor, bir aşağı iniyor, böyle dönüyor.

Bu herhangi bir malzeme davranışını modellemez. Elde ettiğimiz sonucu mutlaka bakıp, bunun anlamlı olup olmadığını kendimiz görmemiz lazım. Bu birçok çalışmada yapılmıyor, ama çok yanlış.

Bu yanlış noktalardan veri geçirmesi ve bunu öğrenmesi r^2 değerini, determinasyon katsayısı değerini veya hangi kriteri alıyorsak bunu yükseltse de halbuki yanlış bir iş olur. Hiçbir zaman bir beton ve mukavemeti arasındaki ilişki şöyle bir ilişki olmaz: Bu doğrusal olmayacak şekilde belli bir oranda belli bir ivmeyle artan ya da azalan bir ilişki olur.

Sonuç olarak herhangi bir model kurduğumuzda başarı oranı, bunu öğrenme oranı, bunu simüle etme, benzetme oranı ne çıkarsa çıksın elde ettiğimiz şeyin sonucunun bütün değişkenler arasındaki grafikleri tek tek çizip anlamsız bir şey varsa bunu tekrar revize etmemiz lazım. Sanırım bu işin en anahtar olan ve literatürde uygulanmayan kısmı ve bu çok önemli diye düşünüyorum.

Bir şey daha söyleyeceğim, demin çalışmamda unuttum, fırsat bulmuşken çok da soru yok sanırım, onu belirtmekte fayda var. Bu üstyapı tasarımıyla ilgili birçok arkadaş konuşma yaptı, birçok çalışmada literatürde bunlar var.

Bu çok önemli, çünkü bütün literatürdeki çalışmalarda -ki, benim yaptığım çalışmalar da aynı sonucu verdi- eğer tabii zemin kalınlığı sağlam kayaya olan mesafe 12-15 metreden fazlaysa statik analiz yöntemleri veya tabakalı elastik teori çok çok hatalı sonuçlar vermiyor, ama bu değer azsa, örneğin 8 metre, 6 metre, 5 metre bu durumda statik analiz yöntemleri kullanmak yüzde 30, 40, 50 mertebelerine kadar hatalı sonuçlara yol açıyor ve o durumlarda mutlaka dinamik analizlerinin kullanılması şiddetle öneriliyor. Tabii bu söylediğim benim genel bir elasto dinamik analizi anlamından konuşuyorum. Çünkü ayrıca asfaltın visko elastik davranışını visko elastik bir teori kullanarak sıcaklığı da ele alarak incelemek tabii ki en doğru yaklaşım. Teşekkür ederim.

PERVİZ AHMEDZADE -

Herhalde soru sormak isteyen arkadaşlar yok. O zaman 8. Oturumu tekrar size teşekkür ederek, yine tekrar ediyorum değerli konuşmacılarımıza ve katılımcılara tekrar teşekkür ederek kapatmak istiyorum.

3. GÜN / 21 Eylül 2007

9.OTURUM

**OTURUM BAŞKANI:
HALİM CEYLAN**

ÜÇÜNCÜ GÜN / 21 EYLÜL 2007

9. OTURUM

OTURUM BAŞKANI : HALİM CEYLAN



HALİM CEYLAN -

Biz de Yalçın beye verdiği bu güzel bilgiler için çok teşekkür ediyoruz.

Yalçın Beyi göndermiyoruz, yerine alıyoruz. Sanıyorum Sevil Hanım ve Hülya Hanım gelmediler. 11:30'daki başlayacak olan Onuncu Oturumdaki 4 bildiri için, aslında sunucular burada hazır olmasına rağmen, bu bildirilerin de dinleyicileri olabileceği söylendi, ondan dolayı bu sabah belki kısa bir oturum yapacağız. Yalçın Beyin istediği kadar zamanı vardı, ama yine de zamana uymakta fayda var. Normalde soruları yazılı almak daha uygun olurdu, ama

sadece bir tane sunucumuz olduğundan dolayı, kendisinin de burada olmasından dolayı teşekkür ediyoruz. Sözlü olarak soru alıp, zamanımızı istediğimiz kadar kullanabiliriz ve ondan sonra da oturumumuzu bitiririz, diyorum. Buyurun.

SONER HALDENBİLEN-

Yalçın Beye ben de teşekkür ediyorum. İşin farklı bir boyutuna değinmek istiyorum: Gemi söküm işinde Türkiye, dünya genelinde ilk 3'te. Sizin de bahsettiğiniz gibi dünya genelinde çok ciddi eski bir filo var ve zaman zaman bu gemi söküm işinin sıkıntıları basına da yansıyor; kanserojen maddeler... Çalışmanızda işin bu boyutunu incelediniz mi, onu merak ediyorum.

Bir diğer sorum da, bildiğim kadarıyla Avrupa ülkeleri, tersanelerin işini yavaş yavaş hem küçültüyorlar, terk ediyorlar. Genellikle Uzak Doğu'ya kaydırıyorlar. Gemi imalatı işi ekonomik anlamda çok efektif mi değil, yoksa çevresel boyutlarından dolayı mı Avrupa bunu terk etmeye başladı; Çin'e, Kore'ye kaydı. Bunu merak ediyorum, teşekkür ederim.

HALİM CEYLAN –

Cevaplayabiliriz, çünkü yeteri kadar süremiz var.

YALÇIN ÜNSAN-

Teşekkür ederim. Gemi sökümüyle ilgili haklısınız, şu anda Avrupa'nın tek gemi söküm bölgesine sahibiz; fakat bizim yapmış olduğumuz proje 5 adet alanı kapsıyordu: Bunların bir tanesi gemi inşaatı, diğeri gemi sökümü, gemi yan sanayi, ufak teknelerle yatlarla ilgili olan kısım. Şimdi gemi sökümünü de tabii ki inceledik, ama gemi sökümünde yeterli önlemleri aldığımız zaman gemi sökümünün hiçbir sakıncası yok. Ancak gemi sökümü, hakkıyla yaptığınız zaman çok pahalı bir şey. Onun için gemi söktürecek müteşebbis, ucuz yere gitmeye çalışıyor. Çıkan asbest aslında Türkiye'de tek imha yeri olan Kocaeli'ndeki bir tesiste yapılıyor ve çok yüksek sıcaklıklarda bertaraf ediliyor. Bu da pahalı bir proses, bu sebepten dolayı işlemler de pahalı. Bunun dışında söküm yapılan yerlerde özel çadırlar kurularak, özel havalandırma sistemleri kuruluyor ve dışarıya hava çıkarmaması sağlanıyor, insanlar da özel maskelerle çalışıyor; bu şekilde ortamı da kirletmiyor-sunuz, ama bunları yaptığımızda asbest ağırlıklı bir gemide söküm maliyeti yüzde 40'lara varan bir yükselme oluyor.



Şu anda Türkiye'deki işletmelerde bu uygulanıyor, özellikle İzmir'deki işletmelerde bu uygulanıyor. Ancak gemi sökümü, düşünüldüğü gibi şu anda hurdaya çıkan gemiler dememize rağmen pek hurdaya gemi çıkmıyor. Bunun sebebi yüksek navlunlar ve gemi tiplerinin değiştirilmesi. Mesela, belki hatırlarsınız zamanında Tuzla'da bir tanker patlaması olmuştu. O patlamada patlayan tanker, aslında bir tanker değildi, bir dökme yük gemisiydi. O zaman ki ihtiyaçlara binaen gemi tanker haline dönüştürülmüştü. Şimdi gemi ihtiyacı çok fazla olduğu zaman, hurda gemiler bile çalıştırılmaya çalışılıyor. Yani yüksek maliyetlerle bile olsa, navlunlar o kadar yüksek ki gemi kar ediyor. Bu sebepten dolayı -tabii bu başka bir sunumda sunulabilecek büyüklükte bir şey- ağırlık bazında baktığımız zaman, sökülen gemi 20 sene önceye göre belki 4'te 1'ine kadar düşmüş durumda. Dediğim gibi bunun da tek sebebi şu andaki navlun; gerçi navlun 3 sene öncesine kadar, yani yük taşıma ücretleri 3 sene öncesine kadar oldukça düştü şimdi, ama gene de karlı. Bu sebepten dolayı gemi sökümünde Türkiye'nin avantajı sadece Avrupa'ya yakınlığı, ama gemi sökümü için şöyle bir yol bulunuyor: Büyük gemiler Çin tarafına bir yük buluyor, oraya gidiyor ve o civarlarda -tabii Vietnam gibi gelişmemiş bir takım ülkelerde- söküm işlemi yaptırılıyor. Onun için Türkiye bu konuda çok avantajlı değil, çünkü Avrupa Birliği kurallarına bile artık uyuluyor. Ben gittim gördüm, oralarda bir takım önlemler de alınmış durumda. Gemi sökümü görüldüğü kadar kötü değil, ama tabii çok sevimli bir konu değil. Bu biraz da işletmelerin kabahati: etraflarını çok kirletiyorlar, bu konuda kendileri uyarıldılar. Yani bu kadar kirletmeseler belki bu kadar kötü gözükmeyecek, ama asbest belli bir sınırın üstündeyse gene bir takım gemiler alınmıyor. İkinci sorunuz...

SONER HALDENBİLEN-

Avrupa'nın tersaneleri küçültmesi, terk etmesi...

YALÇIN ÜNSAN-

Bunun da nedeni tabii maliyet. Şimdi maliyeti düşürmenin bir çok yolu var, ama iki tane ana maliyet kalemi var: Bir tanesi çelik ücretleri; bunlar bir ara ton başına yaklaşık 250 dolardan 900 dolarlara kadar çıktı. Şimdi 550-600 dolarlar civarında iniyor, çıkıyor, değişiklikler gösteriyor. Zaten bunda dünyanın hiçbir ülkesinde yapılacak fazla bir şey yok. İkincisi de işçilik. Üçüncüsü, aslında bir şey daha, yapım yöntemleri; daha hızlı yapım yöntemleri kullanılabiliyor.

Şimdi işçilik çok yüksek değerlerde ve gemi inşaatı da işçilik ağırlıklı ücretlendirmede işçiliğin önemi oldukça fazla; bu sebepten dolayı birçok firma Avrupa'da kapatmış durumda. Mesela Fransa çok enteresan; ticari gemileri nerdeyse artık yapmıyor, ama Fransız Lloyd'u dünyada sözü geçen bir kontrol kuruluşudur. İnşaatlardaki belediyenin görevini, gemilerde Lloyd'lar yapar, ama bunlar uluslararası kuruluşlardır. Fransa'da neredeyse ticari gemi hiç yapılmıyor. Lloyd da kendi adamlarını eğitmek için Türkiye'ye ve Kore'ye gönderiyor. Böyle enteresan durumlar oluyor. Almanya'da ve Danimarka, İsveç gibi kuzey ülkelerinde Cruiser taşımacılık için bir takım şeyler var, ama onlar da yavaş yavaş bırakıyorlar, oldukça kötü durumdalar. Türkiye'deki bazı taşımacılık şirketleri de, ro-ro şirketleri açıkçası gemi yapıtarak Almanya'da bazı tersaneleri kurtardılar, çok kötü durumdaydılar; ama artık onlar da bitti dediğiniz gibi maliyet açısından son derece problem.

Japonya bunu şöyle aşmış: Çok büyük bloklar yapıyor. Mesela yassı sac üretiyor, sacın boyu 25 metre, genişliği 25 metre. Bir tane sac koyuyor, hiç kaynak yapmadan bir bloğu inşa ediyor, böylelikle işçilikten kurtarıyor. Bunun gibi bir takım önlemler alınabiliyor, ama Türkiye'de işçilik Avrupa'yı yakalamış durumda, onu da söyleyeyim. Mesela Tuzla'da bir kaynakçı, yeri geldiğinde günde 100-150 lira para kazanabiliyor. Tabii bunlar özel kaynak yapan ustalar, normal sac kaynağının dışında da bir takım kaynaklar yapabiliyor. Kalifiye işçi bulmak son derece zor ve gemilerde sürekli problemler oluyor.

Avrupa'da biz, gemi alıcı bir sürü firmada bir takım araştırmalar yaptık. Türkiye'deki tersaneleri nasıl tanıyorsunuz veya tanıyor musunuz, diye araştırmalar yaptırıldı ve Türkiye'deki tersanelerde şöyle bir sonuç çıktı: Türkiye'deki tersaneleri birçok kişi tanıyor. Fakat işçiliğin iyi olmadığı, ama Türkiye'ye gelip gitmenin Uzak Doğu ülkelerine göre çok daha kolay olduğu; sipariş verdikleri gemilerde sorun çıktığı, ama bunu baştan kabul ederek verdiklerini, söylemekteler. Tabii bu zaman içerisinde aşılacak, ama kolay bir şey değil. Zihniyetin de değişmesi gerekiyor.

HALİM CEYLAN –

Teşekkürler. Buyurun.

FUAT GÜNER (İMO İzmir Şubesi)-

Öncelikle biraz önceki konuya bir değinmek istiyorum: Şimdi gemi sökümü açısından olaya baktığımızda, gemi söküm sektörü olarak ilk 3'ten biri olmak tabii ki güzel, ama genel dünya ticareti açısından olayı değerlendirdiğimizde işin hurdasının bize kalması da çok hoş bir şey değil, yani en azından ben öyle değerlendiriyorum. Bence burada asıl olması gereken, dünya ticaretinin içerisinde Türkiye'nin yeri neden böyle ve neden daha iyi olamıyor? Şimdi siz de söylediniz, dünya'da özellikle tersaneciliği geliştirmek lazım.

Yani şu anda büyük paylaşımların olduğu Türkiye'de deniz ticaretinin çok önemli bir yeri olduğunu da düşünürsek, bunun içerisinde iyi bir yerde olmak gerekiyor; fakat yıllardır yanlış politikalarla olamıyoruz. Neden olamıyoruz; siz de söylediniz, bu işin kaymağını Amsterdam, Marsilya gibi ki bizi direk ilgilendiren Pire limanı; büyük grostonlu gemiler buralara boşaltıyor, tali dağıtımlar İzmir limanından veya diğer limanlardan yapılıyor. Sanıyorum sizde biliyorsunuz, bununla ilgili Çandarlı Limanı yine derinlikten dolayı daha ön plana getirilsin isteniyor, fakat 12 yıldır daha fizibilite çalışması bile bitmedi; 12 yıl oldu, hâlâ fizibilite çalışmaları tamamlanamadı, yolla ilgili programlar planlar yapıldı. Yani şu anda Türkiye olarak 90 milyon dolarlık İzmir Limanı'nın taranması projesi vardı, bu da yapılamadı. O da derinliği arttırmak anlamında, o da yapılamadı. Bu konuda da hayli eksiğimiz ve bir şeyler eksik gidiyor, olmuyor. Yani dünya deniz ticaretinde yeteri kadar yerimizi alamıyoruz. Bu açıdan bir değerlendirme yapar mısınız?

Teşekkür ederim.

YALÇIN ÜNSAN-

Tabii, öncelikle bu konuyu açtığınız için de teşekkür ederim. Bu proje çerçevesinde Türkiye'nin kıyılarının çok büyük bir bölümünü dolaştım. Tersane yeri belirlenmesi de bu projenin içerisindeydi ve dolayısıyla limanlara gitme fırsatı da buldum, çünkü çok enteresan, özellikle Karadeniz kıyılarında birçok liman ve balıkçı barınağının içerisinde tersane yapma girişimi vardı. Bunun dışında, mesela size daha enteresan bir şey söyleyeyim: Şu anda DLH'nin en önemli projelerinden bir tanesi İzmir Limanı, diğeri de Filyos Limanı'dır. Filyos Limanı'nın aslında bütün arazi tahsisleri ve kamulaştırılması yapılmış, o kadar çok uzun süre geçmiş ki arazi sahiplerine arazilerini tekrar geri talep etme hakkı doğmuş. Şimdi bir takım problemler tabii ki oluyor ve limanlarla ilgili de bir takım problemler var, ama burada esas problem belirli yönlerde bir takım projelendirmelerin olmaması veya projelerin olup ta hangilerinin daha önce yapılması gerektiğiyle ilgili bir otoritenin karar vermemesi. Şimdi burada, birçok yerde proje yapılmış. Mesela bakıyorsunuz, hiç anlamsız bir sürü yere balıkçı barınağı yapılmış, liman yapılmış, çalışmıyor. Karadeniz'de birçok yer gördüm, bir tane

gemi yanaşıyor, dünyanın yatırımı var. Ayda bir tane gemi yanaşıyor, belki iki tane. Bunlar hep plan programsızlığın sonuçlarında getirilen şey, ama diğer taraftan bakıyorsunuz, yatırım yapılması gereken yerler hep ertelenmiş.

Tabii ki bir takım haklı ya da haksız gerekçeleri var, bunlar tartışılabilir, ama önemli olan ortaya bir proje konulup, bu proje bazında öncelikle nerelere öncelik verilmesi gerektiği ve bunların arka arkaya götürülmesi. Bildiğim kadarıyla şu anda -DLH'dan üç ay önce yetkililerle konuşmuştum- öncelikli olarak 3 tane projeleri var. Bunların iki tanesi Filyos ve İzmir Limanıyla ilgili, üçüncüsü de Mersin Limanıyla ilgili bir takım öngörüler var. Bunların önceliklerini almış durumdadır, ama paradan tutun da bir takım siyasi öngörülere kadar önleminde ketler olabiliyor. Bunlara esas cevap verecek kişiler zaten onlardır, ama benim dolaşım ta gördüğüm bir takım şeyler var. Özellikle gemi sökümünde, Türkiye'de bir yer ayrılması olumlu olabilir. Tabii ki esas problem şu: Gemi sökümüne kimsenin karşı olduğunu zannetmiyorum, karşı olunan şey erkin kuvvete güvenmemek. Yani orada bir takım kurallar var, bu kurallara uyulup uyulmadığına kimse güvenmiyor. Gördüğüm kadarıyla aslında bu kurallar yeterli, ama insanlar bu kurallara uyulmama ihtimaline karşı problem olduğunu görüyorlar. Bunun için belki yapılabilecek bir şey, uluslararası bir kontrol kuruluşuna gemi söküm yerlerini sürekli denetlendirilmesi. Kurallar, dediğim gibi yeterli olduğunu düşünüyorum, ama özellikle çevre açısından olan kuralları, bunların ne kadar uygulandığını konusuna kimsenin yeterli cevabı verebileceğini de zannetmiyorum.

FUAT GÜNER-

Zannetmiyorsun, ama benim sorduğum Türkiye'nin bir de deniz ticaretinden pay almasının, özellikle bu limanların genişletilmesindeki bu eksik gidişin, daha doğrusu istenilen yerlere gelememesinin özel bir nedeni var mı?

YALÇIN ÜNSAN-

Şimdi söyle söyleyeyim. Bu konuda, açıkçası limanların politik şeyleri benim konumun dışında. Yani bir takım ekonomik öngörüler olabilir, politik öngörüler olabilir, bu benim ilgilendiğim konumun dışında, onun için burada cevap vermek çok etik olmayacak. Benim öngörülerim tabii ki var, ama bu şahsıma ait bir takım öngörüler. Onun için bu konularda bir takım şeyleri söylemek istemiyorum, ama gemi açısından şunu söylemek istiyorum: Yakın bir zamanda kabotaj taşımacılığıyla ilgili müsteşarlık bir çalışma yaptırdı. Bilmiyorum haberiniz var mı, ben Deniz Ticaret Odası adına bu çalışmayı takip ettim, rapor hazırladım. Bu taşımacılığın limanlar kısmıyla ilgili kısmı gene dediğim gibi benim konumun dışında, ama bu rapordan çıkan şöyle bir sonuç var: Türkiye bir yarımada. Özellikle kabotaj taşımacılığı için örnek olarak veriyorum, oradan da dünya taşımacılığına geçeceğim. Uygun bir taşımacılığı düşündüğünüz zaman buranın bir yarımada dışında bir körfez olması daha uygun olacaktı; mesela İtalya ile karşı kıyıları gibi. Kara taşımacılığına oldukça yüksek maliyetler getirebiliyor, çünkü kara taşımacılığı çok desteklenmiş. Özellikle şöyle desteklenmiş, şu an-

lamda söylüyorum: Mesela Karadeniz sahil yolu artık Karadeniz'deki gemi taşımacılığını büyük oranda öldürmüş durumda, çünkü çıkan mal miktarı bugünkü büyük gemilere göre fi-zibl değil. Belli bir mal üretmeniz lazım ki o gemiyi oraya götürebilesiniz. En büyük üre-timi fındık olmasına rağmen, o bile birkaç gemiyle halledilebiliyor. O zaman kara yolu taşı-macılığı daha küçük mallar için uygun oluyor. Üstelik kabotaj taşımacılığında Türkiye'de kullanılacak gemilerin kabotaj sahası aslında Türkiye değil, kuzeyde Rusya'dan -ki Rusya'yı özellikle söylüyorum, çünkü içeriden nehir yoluyla gidilebiliyor- güneyde Mısır'a kadar bir hat içerisine çalışmadığı zaman gemiler maalesef kar edemiyor ve ortalama 4000 tonluk ge-miler feasible olarak gözüküyor.

Bu gemiler bu şekilde çalıştırmaya başlanıp, dünyada rekabet edebilecek bir maddi yapıya getirilmesi gerekiyor. Birçok firma var dünyada çalışan, ama bunlar zaten maddi yönleri güçlü olan firmalar, ama gemi taşımacılığında bizim dünyada rekabet edebilmemiz için çok büyük değerlerde kapitale ihtiyacımız var. Şöyle söyleyeyim: Ortalama 180.000 tonluk tek bir gemi bugün 100 milyon dolar civarında. Bir tersanenin maliyeti -tabii tersanenin büyük-lüğüne bağlı- 200 milyonla 1 milyar dolar arası ve çok büyük rakamlardan konuştuğumuz için bir filoda 10 tane gemi olsa, 1 milyar dolar sırf geminiz. Bunun dışında da bir sürü yatırım, çalışanlar var. En azından bir o kadarda yatırım yapmanız lazım. Para olarak bunu yatırdığınız zaman, bu çok büyük bir paradır. Onun için firmaların da mali olarak kuvvetli ol-ması lazım. Bir de tabii dünyada bu tür taşımacılıkta bir korumacılıkta var. Yani belli firma-lar ürünlerini belli firmalara taşıttırıyor, bunların da kırılması lazım. Mesela Avrupa Birliği-nin Kıbrıs bandıralı gemilere sürekli limanlarımızı açtırmasını istemesinin nedeni çok büyük oranda Almanya'dır; Almanya'nın birçok gemisi Kıbrıs bandıralı. Şimdi onların gemileri Türk limanlarına giremiyor tabii, yani bu ticari.

Avrupa'da birçok ülke, mesela örnek olarak İngiltere ticaret gemileri ada ülkeleri dediğimiz ülkelere kayıtlıdır ve bunlar çok düşük vergilerle çalıştırılmakta. Böylelikle rekabet edilebi-lirliği artıyor, ama ülkeler biliyor ki bu paraların büyük bir kısmı bir şekilde yatırım olarak ya da başka bir şekilde ülkeye geri dönüyor. Türkiye'deki, biraz önce verdiğim örneklerde kolay bayrak dediğimiz bu 4 ülkeye kayıt olması diğer ülkelere göre aslında çok az bile. Bu-nun bir tek istisnasını söyleyebilirim: Japonya. Japonya'daki gemi sahibi ya da gemi işlet-mecileri pahalı da olsa hemen hemen -istisnasız diyebilirim- kendi ülkelerindeki tersanelere yaptırıyorlar. Bu şekilde enteresan bir farklılık var ve kendi yüklerini kendi gemilerine taşı-ttırarak... Korumacılığın bir şeyi de bu, kimse kimseyi zorlamıyor, ama böyle bir trend de var. Onun için çok parametrelili bir şey bu, bunların hepsini inceleyip karlılığa bakmamız ge-rekiyor.

HALİM CEYLAN –

Teşekkürler. Başka soru, bir daha alabiliriz. Sanıyorum, başka soru yok. Kısa bir oturum ol-du. Karşımızda da tek sunucu olunca, süresi de uzun oldu. Kendisine çok teşekkür ediyoruz.

10.OTURUM

**OTURUM BAŞKANI:
ZERRİN BAYRAKDAR (YTÜ)**

10. OTURUM

OTURUM BAŞKANI: ZERRİN BAYRAKDAR (YTÜ)



ZERRİN BAYRAKDAR –

Evet, böylece Onuncu Oturumun tartışma bölümüne gelmiş bulunuyoruz. Bu oturumdaki bildirimler otomobili kullanalım mı, kullanırsak neler yapmamız gerekiyor? İlk önce şeyden başladık, “yenilenebilir enerjiye karşı enerji azaltımı” diye. Orada da otomobili kullanalım da, ama enerjiye şey yapalım. Neyse sorular kısmında onu bende sorarım. Sonra şehrin ulaşımının yönetimi ve otoparkla ilgili de 2 bildiri dinledik. Zaten sonunda Gökmen Bey söyledi, “otopark yapmak çözüm değil” dedi. Evet, şimdi yazılı soru gelmedi, sözlü soru var mı? İsmail Şahin.

İSMAİL ŞAHİN (Yıldız Teknik Üniversitesi)-

Sorum Polat Beye: Eskişehir üzerinde bir “park et-bin” uygulamasından söz ettiniz. Burada sürücülerini “park et-bin” tesislerine çekecek bir takım nedenlerin olması gerekiyor. Sunumunuz sırasında belki kaçırmış olabilirim, acaba Eskişehir Karayolu anında, özellikle kent içinde karayolu anındaki trafik tıkanıklığı durumu ki bu yol kenarı parklanmalarından dolayı meydana gelen trafik tıkanıklığı da olabilir. Bir sosyal maliyet olarak sürücülerini caydıracak düzeyde mi diye sormak istiyorum.

ZERRİN BAYRAKDAR –

Başka soru var mı? Alalım mı, soru mu cevaplayalım, nasıl yapalım? Soruları alalım, sonra cevaplayalım. Buyurun.

CÜNEYT ELKER-

Teşekkür ederim Sayın Başkan.

Sorum birinci konuşmacıya: Buna soru da diyebilirsiniz, içinde soru da var, ama hani acaba gözden kaçan bir nokta mı var, ona da işaret etmeyi hedefliyor. Şimdi, enerji ile ilgili olarak sonuçta, en son noktada konuşmacı, enerjinin daha verimli kullanımı için karayolundan demiryoluna model bir geçişi önerdi; tabii gayet doğal, katılacak bir şey. Burada, acaba bir şey gözden mi kaçtı diyorum ben. Biz karayolundan demiryoluna dediğimiz zaman, tabi kent dışı ulusal ulaştırmadan bahsediyoruz.

Oysa yine aynı konuşmacı, konuşmasının başlarında kentsel kısmıyla ilgili rakamların elde etmenin çok zor olduğunu söyledi, katılıyoruz tabii, ama kendi tahmini, ulusal ve kentselin yüzde 50 - yüzde 50 olabileceğini söyledi. Hatta ben bunun daha da fazla olacağını düşünüyorum, ama benim de elimde veriler yok. Şimdi, karayolu-demiryolu dediğimiz zaman iki şey gözden kaçıyor: Bir tanesine de sanki kentsel değilmiş, çünkü kentsel olsaydı doğrudan doğruya toplu taşıma, yani otobüs, hatta dolmuş-minibüsleri bile katardık belki. Bunların her biri özel otomobilden çok daha verimli olduğunu biliyoruz. Yani acaba o gözden mi kaçtı? İkincisi de, biz bunu çok sık yapıyoruz: Karayolundan demiryoluna derken, sanki gene karayolunda otobüsler toplu taşımacılık yapmıyormuş gibi bir üstü kapalı bir ima çıkıyor. Yani kanımca şehirlerarası trafikte 20-30 tane otomobil yerine, bunların yolcularını eğer bir otobüse bindirebiliyorsak bunu da gözden kaçırmamak lazım, diye düşünüyorum.

İkincisi Gökmen Ergün'e bir kelimeyle ilgili eleştiri de değil, çünkü ben kendim bir başka arkadaşımızdan bunun azarını işittim. Muhteşem Giray bey ki tanıyorsunuz ulaştırma sektörüne de epeyce emek veren bir ekonomist arkadaşımız, şu anda Gazi Üniversitesi'nde İktisat Fakültesi Dekanı.

GÖKMEN ERGÜN-

Kaptif'e mi?

CÜNEYT ELKER-

Yok, yok değil. Hayır, tam tersine orada, benim kitabımda da öyle geçiyor. Yolculuk ücretlendirmesi diyorum/diyordum, artık demiyorum.

ZERRİN BAYRAKDAR –

Fiyatlandırma demesi lazım.

CÜNEYT ELKER-

Fiyatlandırma demek lazım. Bunu sık sık yapıyoruz, çünkü -aslında galiba biliniyor- “wage” ücret, bir emek karşılığı ödenen şey ücret oluyor. Diğeri ise “price”ın karşılığı fiyatlandırma oluyor. Kulağa da pek hoş gelmemekle beraber bunda azar işittiğim için ben de bunu hiç olmazsa diğerlerine dağıtayım, diye düşündüm. Teşekkür ederim.

ZERRİN BAYRAKDAR –

Evet, arkada bir arkadaş var.

SERHAN TANYEL (Dokuz Eylül Üniversitesi)-

Benim 2 tane sorum olacak Polat Beye. Bunlardan birincisi, sordukları sorulardan, yanılmıyorsam sonuncusu. Park etme yerlerinde Migros gibi alışveriş merkezleri yapılarak çekiciliğin artırılması amaçlanıyor, ama bu yerler zaten kendileri çekim merkezleridir. Esas amaçları buraya park edip, şehre toplu taşımayla devam edecek olan kişilerin park etme kapasiteleri üzerinde bir olumsuz etki yaratabilir mi? Bir de koşullu potansiyeli belirlerken 0,25 gibi bir beta katsayısı önermişsiniz. Bu katsayıyı nasıl buldunuz veya hangi kabullere dayanarak belirlediniz, onları öğrenmek istiyorum.

ZERRİN BAYRAKDAR –

Teşekkürler. Buyurun.

ORHAN ALTIN-

İyi günler. Efendim ben Soner bey’e sormak istiyorum. Herhalde onun konuşmasına uygun düşüyor. Yolculukla ilgili enerji azatımı, hep otomobilden bahsettik, acaba motosiklet kullanımının teşvik edilmesi, enerjinin tüketimini azaltma açısından nasıl bir olay olarak görülebilir? Gelişmiş ülkelerde buna nasıl yaklaşıyorlar? Biz de bunu örnek alarak bir politika geliştirebilir miyiz? Teşekkür ederim.

ZERRİN BAYRAKDAR –

Buyurun Ergun Bey.

ERGUN GEDİZLİOĞLU-

Ben, 3 konuşmacıya soru sormak istiyorum. Önce Sayın Haldenbilen’e sormak istiyorum. Cüneyt bey de işaret etti, çalışmanızda kent içi tüketimi dikkate almadığımızı söylediniz, ama

bildiğim kadarıyla istatistiklerimizde tam doğru olmasa da taşıt sayıları belirli ve taşıt başına ortalama yıllık yapılan kilometre de kabaca 15.000 km, 20.000 km -otomobil için kabul edilebilir- dolaylarında kabuller vardır. Abaca bu kabullerle bu çalışmanızı geliştirmeniz daha iyi olmaz mıydı, diye düşünüyorum. Ben de bunu dikkate almanızı öneriyorum.

Sevgili Şazi'ye de bir notum var: Özellikle orta büyüklükteki kentler için öngördüğü örgütlenme de ciddi bir mühendis kadrosundan söz ediliyor. Yani bu kentler bu kadar kadroyu nasıl çalıştırabilecekler? Kaynakları yeterli olacak mı, hiç bunu dikkate aldınız mı? Bir de önemli bir başka nokta var: Özellikle toplu taşımayı öne sürüyorsunuz, ama benim bildiğim kadarıyla özellikle orta büyüklükteki kentler, hatta şimdi Büyükşehirler bile özelleştirerek toplu taşımdan kurtulmaya çalışıyorlar. Sizin önerdiğiniz örgütlenmenin içinde bu yapıyı değerlendirmek gerekmez mi, diye düşünüyorum.

Sayın Ergün'den bir açıklama rica ediyorum; çünkü en çok kullanılan araç tipi özel otodur. Yüzde 71 dedi ben bunun biraz açılmasını rica edebilir miyim, ben bunun ne anlama geldiğini tam kavrayamadım. Bir de tabii senaryolarınız arasında yol kenarını parkının ücretlendirmekten söz ettiniz, acaba yasaklaması da bir senaryo olarak dikkate alınsa olur muydu diye düşünüyorum.

Teşekkür ederim.

ZERRİN BAYRAKDAR –

Buyurun.

MUSTAFA SİNAN YARDIM-

Gökmen beyefendiye bir soru soracaktım. Şimdi, İstanbul'la ilgili bazı yaklaşımlar söylediler. Otomobil bağımlılığı kısır döngüsünü ve bonkör otopark arzını çok isabetle anlattılar. Şimdi İstanbul'da bu klasik stratejilerin uygulanmasından öte, bizim özel bir durumumuz var. Mesela 2003 yılından itibaren ciddi bir oto sahipliği ortaya çıktı. Ana plan yapılırken falan bu derece olacağı hiç tahmin edilemedi. 2003'ten beri çıldırdı, dehşet bir otomobil artışı var. Diyelim ki 2003 yılında yahut bugün itibariyle otomobil artışını durdurduk, muhtelif tedbirler aldık. Gerçekten 10 sene boyunca sıfır. Teorik olarak konuşuyorum, otomobil artışı ortadan kalktı.

Fakat elimizde otomobiller var. Bunlarla alakalı bizim bir şey yapmamız lazım, çünkü Ergun hocamın söylediği en son cümlesi çok ilginç: "Yol üstü parkı tamamen yasaklasak ne olur." Çünkü yol üstü parkların da şerit kaybı gibi bir maliyeti var. Trafik açısından da ciddi şeyimiz var. Sokaklarımıza baktığınız zaman, akşam olsun gündüz olsun -Fulya, Teşvikiye tipik örneklerdir- genellikle üç şeritli yollar, tek şerit olarak kullanılıyor. İstanbul için burada bir karar vermek durumu var, fikrinizi öğrenmek istiyorum.

Otopark üretmek problemi çözmüyor dedik, fakat bizim İstanbul için fiili bir durum var; yol üstü parkları da azaltmak durumumuz var. Bununla alakalı bir teklifiniz var mı? Bununla alakalı optimum bir otopark yeri miktarı yahut optimum yol üstü otopark yasaklama miktarı gibi bazı çalışmalar yapılması belki icap ediyor. Bu konudaki, İstanbul özelindeki kanaatinizi bildirirseniz çok sevinirim. Teşekkürler.

ZERRİN BAYRAKDAR –

Evet, başka soru yok galiba. Buyurun Sayın Haldenbilen.

SONER HALDENBİLEN-

Teşekkür ediyorum. Ben öncelikle Cüneyt Hocamın ve Ergun Hocamın kilometrelerle ilgili sorularına yönelik hemen bir cevap vermek istiyorum. Bunun bir sağlamasını az çok yaptık. Deniz ulaşımı mastır planı da motorlu araçların, özel otomobillerin ortalama yaptıkları mesafe 15-20 km. Buradan gidersek yıllık yaptığı kilometreler 6000-7000 km arasında kalıyor. Şehirler arası yollarda da özel otomobiller için 6000-8000 gibi rakama ulaşabiliyoruz, zaten bizim bulduğumuz, tamamını devlet yollarında alırsak 100 km başına tüketim 27 litre gibi. Bunu yarıya indirirsek 13 litre gibi, bir o kadar da şehir içi yollarda yapıldığını düşünürsek ki şehir içi yollarda hızdan dolayı tüketim bir miktar daha fazla ve ticari taşıtları da bunun içine kattığımız takdirde, işte bu günümüz değerlerine ulaşıyor.

Artı, 90 yılından beri motor ve yakıt teknolojisinde gelişmeden dolayı kilometre başına tüketimde her yıl 1000’de 7’lik bir düşüş sağlanmış. Avrupa birliğinin yaptığı çalışmalarda bunu gösteriyor, o yüzden bir yerde bunun sağlamasını yaptık. Yarı yarıya dememdeki sebep de o idi, yani biz orta ölçekli şehirde yaşanan bir insan olarak tabii ki bu İstanbul’da araç stoğunun fazla olması yapılan kilometreyi etkileyebilir.

Metropollerin buna etkisi olabilir, ama böyle bir sağlama yaparak bu hesaplara devam ettik. Tabii ki şehir içi ulaşımı da bu nedenle çok ön plana aldık. Örneğin küçük kapasiteli rüzgar enerjisinden elde edilecek elektriğin şehir içi metrolarda kullanılması, bunların banliyölere aktarılabilmesi, bunlar pratik çözümler. Yerel yönetimlerin, yaptığımız modelde alternatif kaynakları araştırıp bulabilmesi hep bunların içinde var.

Motosikletle ilgili konuya gelince, Avrupa Birliğinde en yaygın kullanılan yer İtalya. Motosiklet sayısı olarak da İngiltere’de bir çalışma yapılmış, ekonometrik bir analiz var. İklim koşulları çok uygun olmasa bile İngiltere’de de göze alınıyor. Türkiye için son yıllarda Çin malının girmesiyle -Denizli’de görüyoruz- trafiği çok güvensiz hale getiriyor. Getirisinden çok, aslında götürüsü var. Diğer motorlu taşıtları ve yaya taşıtlarını da olumsuz etkiliyor, ciddi bir sıkıntı var. Ben de kendim motor kullanıyorum. Ehliyet sahibi olma sistemi çok basite indirgenmiş durumda, ciddi bir uzmanlık eğitim gerektiriyor. İş profesyonelce yapanlar bunu ya-

pıyor, ancak motosikletliler günlük kullanımda ciddi tehlike oluşturuyor. Hatta biz, bisikletin ulaşım modülü kabul edilmediği ülkemizde bisikletle ilgili 20 km’lik basit bir çalışma yaptık Denizli’de.

Hem iklim koşulları uygun, hem topografya uygun, gidip Belediye Başkanına bunu anlattığımızda bize söylediği: “Bizim bir pazaryerimiz var, biz burada çocukların binmesi için bir bisiklet yeri yapmak istiyoruz” diye çağırış. Biz de bu projeyi duydu, acaba bir şey mi yapacak diye gittik. Maliyetine kadar çıkardığımız bir projeydi.

Biz bunu Antalya’da sunmuştuk. 19 km’lik, yapılanmanın fazla yoğun olmadığı, ama öğrenci sayısının, kampusunda kapsadığı bir projeydi. Tabi bunlardan vazgeçmemek gerekiyor. Daha düşük kapasiteli motosiklet veya motorsuz araçlar bizim esas hedefimiz. Amacımızı enerji tüketimini azaltmak, hareketliliği çoğaltmaksa yaya ve motorsuz taşıtları daha ön plana çıkarmak. Motosiklet tabii ki bu çalışmanın içinde yer alması gerekiyor. Yaygın kullanılması lazım, sonuçta bir Akdeniz ülkesiyiz. Nüfusumuzun büyük yoğunluğu da bu bölgelerde olduğu için etkili olabilir.

Bunun dışında ben bir şey daha söylemek istiyorum. Bence bizim sorunların çözümde yaklaşımımız, ulaştırmayı bir türev talep olarak tanımlayıp öğrendiğimiz için bu talebi oluşturan faktörleri yerinde, hizmetleri yerinde karşılamak bizim için en önemli çözüm. Yani kaynağında çözmemiz gerekiyor. Eğitim hizmetleri, sağlık hizmetleri... Ben İstanbul’da görüyorum, çocuklar iyi eğitim alabilmek için kilometrelerce yol gidiyor. Hâlbuki bizim eğitim sistemimizde ikamet beyanına dayalı bir sistemimiz var. Herkes kendi mahallesinde okumak zorunda, ama insanlar eğitim kalitesini, verilen sağlık hizmetlerinin kalitesini beğenmediği için bunlara yöneliyor. Gelişmeyle beraber, bunların yerinde karşılanmasıyla beraber bu sorunlar biraz daha azalacak. Daha üst seviyeden bakıp, ulaşım problemlerini oluşturan faktörleri tespit edip, buna çözüm bulmak lazım.

Fiyatlandırma konusunda da Cüneyt hocamıza katılıyorum. Doktora ders yazısında, Güngör hocamız bize bir makale vermişti. Havayolu talebine Amerika’daki reklâmların etkisi konuşuluyordu. O dönemlerde bizde ücret fiyatlandırmadan dolayı etkilenecek bir talep yoktu, esneklik yoktu.

Şimdi sivil hava yollarıyla beraber, belki bu sağlanabilirdi. Bir esneklik var hava yolu ulaşımında, ama karayolu ulaşımına bence hâlâ bu esneklik yok. İşte hocamızın sunumunda da gördük, 5-10 milyon fiyatlandırma olsa bile vazgeçecek sayısı oldukça az. O yüzden, biz bu talebi nasıl esnetebiliriz, hangi parametrelerle esnetebiliriz, bunu araştırmak lazım.

Davranış bilimcilerle, sosyologlarla da bu konuda bizim iyi çalışmamız lazım, yani insanlara bunu anlatabilmemiz gerekiyor. Talep yönetimi çok zor bir iş. Teşekkür ederim. Umarım sorulara cevap verebilmişimdir.

ZERRİN BAYRAKDAR –

Şazi başlamadan ben de bir şey soracaktım. Bu konuda yaptığınız çalışmada İstanbul ulaşım şurasında da İstanbul için bir şey oluşturmuştuk. Hatta Mustafa Ilıcalı burada, onun kanun metnine dönüştürüldüğünü ve sırada beklediğini söyledi. Şimdi ben Şazi'ye arada sordum, onu bilmiyormuş. Yani öyle bir şey yapıldı ve baya da şeye oturtuldu, yani kanun çıkarsa İstanbul için bir ulaşım otoritesi yapılacak. Tamam, teşekkür ederim.

ŞAZİ MURAT-

Teşekkür ederim. Ergun Hocamın sorularına cevap vermek istiyorum. Orta ölçekli kentler için istihdam edilecek eleman sayısı çok fazla, bunu kentin yerel yönetim bütçesiyle karşılamak mümkün olacak mı, dediniz. Tabii ben sunuş esnasında da söyledim: Öncelikle görev tanımlaması yapmak lazım, ondan sonra insan kaynaklarını belirlemek lazım. Mutlaka tekrarı görevlerin olduğu veya çakışmaların olduğu bir takım meslek veya uzmanlık alanları olacaktır.



Örneğin bilgisayar mühendisi, elektronik mühendisi, bunlarda azatlıma gitmek mümkündür. Görev tanımlamasından sonra insan kaynaklarını planlamak lazım. Tabii ki yönetim bilimi konusunda çok uzman olmadığımız için bu çalışmayı amatör bir deneme olarak isimlendirmek istiyorum. Toplu ulaşımın özelleştirilmesiyle ilgili olarak da tabii pek çok kent özelleştirip, o mali külfetten kurtulmak istiyor. İşletiminde sıkıntılar yaşıyor. Bizim organizasyon şemasında bu nasıl adapte edilebilir; işletim özelleştirilebilir, ama denetim ve strateji geliştirme için bir toplu ulaşım birimi oluşturulabilir. Yani tamamen hem işletimin, hem stratejinin özelleştirilen bir birime bırakılması bazen olumsuz sonuçlar biçiminde yansıyor. Denetim ve stratejinin, yerel yönetim bünyesinde işletimin özelleştirilmesi biçiminde bir yapılanma sağlanabilir. Teşekkür ederim.

POLAT YALINIZ-

Bende öncelikle Yıldız Teknik Üniversitesi'nden hocamın sorduğu cevap vereyim. Şimdi, Eskişehir'de tramvay sistemine aslında yeni geçildi, yani 2004 yılının sonunda geçildi, ancak ciddi sıkıntıları var.

Örneğin iki araç birbirine bağlanamıyor, tek araç kullanıyor. O yüzden sunumumda da tramvay sayısı olarak derken, onun bir tanesi bir araçtır. Yani otobüs gibi, tabii bu ciddi bir sıkıntı. İki aracı birbirine bağlama imkânı yok, do-



layısıyla toplu taşımada yeni olmasına rağmen zirve saatlerde bırakın özel otomobilden çekmeyi, toplu taşımayı normal kullananlar sıkıntılı oluyor. Aslında sıkışıklık trafikte var, yani otomobiller için özellikle tramvaydan sonra karayolunda sinyalizasyon sebebiyle bekleme süreleri daha da arttı, ama o toplu taşımadaki konforsuzluk sebebinin sosyal boyutu ne olursa olsun, o konforsuzluk yüzünden kişiler illa arabaya biniyor. O yüzden ben, acaba park et-bin’le çekilebilme ihtimali nedir, onu öğrenmek için yapmışım.

Serhan hocamın sorusunda ise, işte bu çekici hale gelmek için öncelikle diğer sorulardan etkilendik. Yani diğer sorulara verilen cevapları ele aldık ve “Bazen” diyenlerin yarısını alırsak fazla kalır diye düşündük; çünkü mesela diğer sorulara yüzde 36 “Kabul etmem” diyenler vardı, onlara bakarak o katsayıyı belirledik, ama bu bizim bir kabulümüz. Diğerlerinde ise çok çekici hale getirirsek, keşke öle bir çekici hale gelse de bütün otomobil kullanıcıları, kentin merkezi dışında...

Zaten merkez dışından gelenlerin hepsi gelse, ama öyle bir durum yok. Bir de aslında şöyle düşündük: S kart gibi bir kart oluşturup böyle otoparka girerken, park et-bin’e girerken aynı kartla tramvaya binebileceği şekilde, dolayısıyla buna göre bir hesap yaptık. Çekici hale getirirsek park alanında çok fazla bir sıkışıklı olur mu; yani onu şey yapmadık. Teşekkür ediyorum.

GÖKMEN ERGÜN-

Ben de soruları sırasıyla cevaplandırayım. Ergun bey’e teşekkür ediyorum ayrıca, yani sanki ben orada yüzde 71 otomobille taşıyormuş gibi bir intiba uyandırdım galiba. Dolayısıyla sorunuz için teşekkür ediyorum. Karayollarında görülen araçların dağılımında yüzde 71’i otomobil; yani otobüs, minibüs, kamyonet, kamyon, vesaire, bunların dağılımında, yoksa otomobil taşıma değil tabii.

İkinci sorunuz, galiba son soru da aynı şekildeydi: “Tamamen yasaklansın mı?” Şimdi bu yasaklanma tabii ulaşım talep yönetimi yöntemlerinden birisi. Bazı yerlerde, bazı yollarda bu kullanılabilir ve kullanılmalı da. Mesela bu, benim öğrencim Fulya’da bir yolda yaptı, bunu tamamen yasaklayalım dedi ve hiçbir sorun da çıkmadı. Yani orada yasaklananlar, eğer kontrol edilebilirse tabii; yani şu anda bunun tatbik edilmesine imkân yok. Her ne kadar belediyeye kanunla verildiyse de bu şey, uygulaması daha yapılmaya başlanmadı. Belediye elemanları şu anda park için ceza yazamıyorlar.

Bu ilerde kanunla tatbik edilmeye başlanacak herhalde diye düşünüyorum. Kontrolü yapılmadığı takdirde uygulamanız çok zor, ama kesinlikle park yasaklanmasının bazı arterlerde uygulanması lazım. Bunun optimumu nasıl hesaplanabilir, size kafadan bir rakam söyleme imkân yok tabii, ama bunun için de biliyorsunuz bir sürü simülasyon araçları var. Bölgesel analiz yapılır, simüle edilir, iyileşim sağlanıyorsa ki sağlanabilecek. Bir sürü arter var-

dır, denenerek yapılabilir ve de yapılmalıdır, çünkü bu çok önemli ulaşım talep idaresi yöntemlerinden birisi.

Bu arada Cüneyt'e de teşekkür ediyorum. Hakikaten sıkışıklık fiyatlandırması daha doğru bir terim, teşekkür ediyorum ona. Benim de konuşmacılardan bazılarına bazı şeylerim var. Şimdi birinci konuşmacı, sera gazları salınımından bahsederken sanki 5'te 1'i ulaşım araçlarıyla oluşuyormuş gibi bir intiba uyandı bende. Enerji tüketimiyle bir paralellik galiba, halbuki öyle değil. Avrupa Birliği'nin yaptığı son çalışmaya göre sera gazlarının neredeyse 3'te 1'i ulaşım araçlarınca sebep olunuyor ve de mesela bana o çok şey olarak gelmişti. Bu 3'te 1'in de yahut yüzde 30 civarında, yüzde 20'si sadece karayolu taşıtlarınca, yüzde 10'u ise uçaklar tarafından meydana getiriliyor.

İkinci konuşmacı organizasyonla ilgili kısımda bir yeri bence boş bıraktı. Arazi kullanımla ulaşım ilişkisinin nerede düşünülmesi gerektiğini pek galiba söylemediniz. Şimdi bu, mesela İstanbul gibi kentler için son derece önemli bir şey ve yapılmadığı takdirde, mesela 3'ncü köprüyü geçirdiğiniz zaman İstanbul'un yeşil alanlarının, su havzalarının mahvediyorsunuz ve ciğerlerinizi ve su kaynaklarınızı bir yerde kurutuyorsunuz. Dolayısıyla arazi kullanım stratejilerine göre ulaşım sistemlerinin biçimlendirilmesi çok çok önemli. Mesela işte yeni politikalar gelişti, akıllı büyüme politikaları. Hepiniz biliyorsunuzdur son derece önemli ve bunun önemini Amerika bile anlamış durumda ki en fazla arabaya bağımlı ülkelerden birisidir. Onlar bile artık toplu taşıma yönelimli, eğilimli gelişme, akıllı büyüme gibi şeyleri tatbik etmeye çalışıyorlar artık. Dolayısıyla bizim bundan kaçmamız mümkün değil. Mesela şu anda İstanbul'un artık doğu-batı açısında uzunlamasına büyümesinden başka bir çaresi yok. Bir yerde Silivri, öbür tarafta Gebze'yi bile içine alan bir gelişmeyi zorlamak durumundayız, aksi takdirde kuzeye doğru gelişmede İstanbul kenti elden gidiyor ve ciğerlerimizi ve su kaynaklarımızı tamamen kaybediyoruz. Böyle bir gelişme de karayollarına bağımlı olarak yapılamıyor. Toplu taşıma yönelim olarak yapılabilir. Teşekkür ediyorum.

ŞAZİ MURAT-

Hocam, APK dairesiyle ilgili tanımlamada, o toplanacak veriler arasında arazi kullanım verileri olarak tanımladık. Tabii onunla ilgili detaya girmemiştik. Dediğiniz konuda haklısınız, belki orayı biraz şey geçtik.

ZERRİN BAYRAKDAR –

Başka ilave var mı? O zaman ben Onuncu Oturumu kapatıyorum. Hem bildiri sunanlara, hem de katılanlara çok teşekkür ediyorum.

Hepinize iyi günler.

11.OTURUM

**OTURUM BAŞKANI:
SERHAN TANYEL**

11. OTURUM

OTURUM BAŞKANI: SERHAN TANYEL



SERHAN TANYEL -

Şu ana kadar bana yazılı herhangi bir soru gelmedi, ama sorusu olan varsa, sözlü olarak alabiliriz. Evet buyurun.

METE ORER-

Her şeyden evvel çok ilginç çalışmalar, teşekkür ediyorum genç arkadaşlarıma. Benim soracağım soru -genellikle bu konuda biraz çalışmaktayım- yol seçmede karar verme sürecinde ağın bilgisi karar vericinin elinde tüm olarak belli olmamaktadır, üstelik zaman boyutuyla da belli olmamaktadır. Bu durumda ben buraya bir bulanık mantık uygulaması üzerinde çalışıyorum. Böyle böyle belirli bir bulanık mantık yöntemiyle, bir olasılık matrisiyle seçim halinde ne gibi sonuçlar elde edilebilir diye bir çalışma düşünüldü mü? Teşekkür ederim.

SERHAN TANYEL –

Başka soruları alalım. Halim bey'in sorusunu alalım.

HALİM CEYLAN (Pamukkale Üniversitesi)-

Herkese merhabalar. İki gündün beri konuşmadım, bugün biraz konuşayım. Her 3 sunucu da karşımda olduğuna göre birkaç da soru sormak istiyorum. Öncelikle ilk konuşmacı Hilmi

Berk Çelikoğlu'nun çalışmalarını tebrik ediyorum, yayınlarını da takip ediyorum. Güzel çalışmalar, yalnız sanıyorum bir yeri ben ya dinlerken ya da kaçırdım. İkinci sunumundakinden bahsediyorum, uygulamalı olan sunumdan. Kontramda ivme değerinin 5 m/sn² diye çıktığını söyledi, yani bunun anlamsız olduğunu kendi de beyan etti. Yalnız önerdiğin modelde, yani dinamik ağ yükleme modelinde ivme değerinde herhangi bir... söylemedin sanıyorum. Bir de ikincisi dedin ki, bunu da aydınlatırsan sevinirim: "Önerdiğim modelde seyahat süresi yüksek çıktı" yani seyahat süresi diğer kontram modeline göre daha uzun dedin, bunu bir avantaj olarak değerlendirdin. Bunu da biraz açmanı istiyorum. Sana aynı şekilde diğer bir soru veya aydınlatmanı istediğim bir nokta: Şimdi, server akım koşullarındaki bir bağda herhangi bir engel yoksa ki durum, 4 kilometrelik bir güzergâh için aldığımız zaman akım değeri doymuş akımına yaklaştığı zamana kadarki ivme değeri tabii ki çok önemli. Buraya kadar olan değişimle, daha doğrusu uniform akım diyebileceğimiz noktada, örneğin hız 50 km/sa tıkanıklık hızına ulaştığı zaman acaba buradaki ivme değeri değişiminde bir sabitleme mi var senin modelde, yoksa bir değişim mi var, buna da açıklık getirirsen mutlu olurum.

Nuran hanım'a da soru sormayacağım, sadece herhalde ben yanlış anladım ya da bir yanlış yazım hatası var. Sunumunun başında, çalıştığı "Kütahya yol güzergâhında 7000 taşıt/saat" dedi. Sanıyorum orada kastettiği yıllık ortalama günlük trafik.



NURAN BAĞIRGAN-

Günlük trafik, evet...

HALİM CEYLAN-

Orada bir açıklık, yani rakamlarda şey olmasın. Yıllık ortalama günlük trafik 7000 taşıt/saat, çünkü bizim karayollarımızda o çok yüksek değer. Tabii sana sorum pek yok.

Üçüncü soru Mustafa bey'e. Şimdi tabii, fayda fonksiyonunun konum-zaman değerinde şu erişilebilirlik olarak algılanabilir mi; tabii burada erişilebilirlik olarak algılasak bile çalışmada buraya kadar var da, algıladık, erişilebilir dedik veya fayda dedik, bu fonksiyonu nasıl belirleyeceğiz? Yani nasıl bir düşünce sistemi geliştiriyorsunuz, işte burası çok önemli. "Oradaki potansiyel erişilebilirlik olarak kullanılabilir" dedin, ama o potansiyel erişilebilirlik değeri, yani nasıl bir fonksiyon kullanacağız ki o potansiyel erişilebilirliğin bir fonksiyonu olsun. Teşekkür ediyorum.

SERHAN TANYEL –

Buyurun.

GÖKMEN ERGUN-

Benim sorum değil de, son konuşmacıya bir şey söylemek istiyorum. Şimdi, bireysel seçim modelleri için Moshe Ben-Akiva'yla başladınız. Ondan öncesi de var onun, mesela University of California'da Daniel Mc Fadden var, Thomas Lisco var, yani o bireysel seçim modelleri Moshe Ben-Akiva'dan çok önce başladı. Oysa onlardan da en azından bir bildirinizde bahsetmeniz lazım. Ondan sonra oradaki utility fonksiyonundan bahsederken dediniz ki "bu doğrusal regresyonla kalibre edilir" orada tamamen yanıldınız. Şimdi, multinomial logit denilen bir model var, oradaki utility modeli multinomial logit model kullanılarak yapılır. Log-sam, logaritmik toplam dediniz, o yapıldıktan sonra yapılır. Lütfen biraz da onları incelemenizi tavsiye edeceğim. Teşekkürler.

SERHAN TANYEL –

Evet, başka sorusu olan? Sayın İsmail Şahin.

İSMAİL ŞAHİN (Yıldız Teknik Üniversitesi)-

Sorum Berk'e. Sunumunda söylemiş olabilirsin, belki ben kaçırdım. Karma akım modellerinin diğer modellere göre, yani ince ve kaba modellere göre mademki çalıştın üstünlüklerini birkaç cümleyle tekrar sıralarsanız sevinirim. Bir de model testiniz sadece akım hacmine göre veya akım değerine göre yaptınız sanırım. Diğer parametreler, mesela hız bunların içerisinde olabilir.

Hıza göre de bir test yapmak gerekir mi? Yoğunluk diyeceğim, ama oradan işgal oranı ölçülebilen büyüklük olduğu için işgal oranına göre de bir test yapmak mümkün olabilir diye düşünüyorum. Modelin kalibrasyonu açısından özellikle son derece önemli. Sağolun.

SERHAN TANYEL –

Evet, başka soru? Benim bir iki tane sorum var, ben de onları sorayım. İlk sorum Sayın Bağırhan'a: İki tane kavşaktan söz ettiniz. Bu kavşakların tipleri belli mi, yani benzer tiplerde mi yoksa farklı özellikler mi taşıyorlar?

Çünkü İzmir-Çanakkale yolu üzerinde de bölünmüş yol inşaatlarının yapıldığı kesimlerde veya şehirlerarası kara yollarında benim gözlemlediğim yuvarlak ada kavşak olarak adlandırabileceğimiz, fakat geometrilerinde bazı problem olan kavşaklar da var. Bunlar her ne kadar güvenli kavşaklar olarak tanımlansalar da, bu kesimlerde bazı problemler çıkabileceğini düşünüyorum.

Diğer sorum da aslında Sayın Şahin'in sorusuna benzer bir soru olacak herhalde. Şimdi üç ayrı modelmeden söz ediyoruz, fakat sizin ürettiğiniz model bir mezoskopik model olmasına rağmen sonuçların benzerliği bir makroskopik modele benzer gözüküyor. Bir mezoskopik model olarak adlandırdığınız kontramla aralarında çok büyük fark var. Neden böyle olduğunu daha açık bir hale getirme şansınız var mı? Evet, ilk önce sayın Çelikoğlu'ndan cevaplar almaya başlayabiliriz diye tahmin ediyorum.

HİLMİ ÇELİKOĞLU-

Teşekkür ederim. Öncelikle Halim bey'in sorularını cevaplayayım. İlk sorusu sanırım kontram modelinde 5 m/sn^2 civarında ivme hesapladığımızdı. Burada biz modelin sınımasını yaparken kontram modelinin paketini kullanmadık, algoritmasını kullandık. Kontram modeli zaten kendisi ivme hesabı yapmıyor, dolayısıyla ardışık hesapla da iki hız değerine göre biz kendimiz hesapladık. Ona göre hesaplanan ivmeler, bizim kendi hesapladığımız ivmeler. Bunun nedeni de şöyle: Aslında bu modelleri tabii çözmek için ayırdık. Her modelin daha iyi sonuç verdiği bir ayırıklaştırma boyutu vardı. Kontrama göre yaptığımızda öteki iki Fris'in modeli ve Merchant'ın modeli için ve ayrıca kendi modelimize göre yaptığımız ayırıklaştırma, Kontram modelinde yaptığımız ayırıklaştırma boyutundan çok daha farklıydı. Onda daha uygun sonuç vermesi için yapılabilecek bir ayırıklaşma, dolayısıyla biz öteki üç model için daha uygun olan ayırıklaştırma boyutunun sonuçlarını burada irdeledik.



Yine Halim bey'in ikinci sorusuna cevap vereyim. Seyahat sürelerinin kontramdan daha uzun olduğunu söylemedim. En uzun seyahat süresini kontram modeli hesapladı, ama tabii bu modelin daha artısı seyahat süresinin, yolculuk süresinin yüksek olması ve erişilebilen en düşük hız değerinden düşük olması. Modellerin bilhassa trafik atama çözümlenmeleri yapılırken tıkanıklık etkisinin daha iyi irdelenmesi açısından hesaplanması istenen, gösterilmesi gereken grafikler. Bunu ifade etmemizin nedeni buydu. Aşırı doymun durumlar için ivme sabit mi dediniz. Evet, aşırı doymun durumlar için bir sürünme hızı atadığımızı söylemiştim. Tabii ki bu durumda ivme sabit oluyor. Soruları ve tavsiyeleri için teşekkür ediyorum.

İsmail Beyin sorularına cevap vermeye çalışayım. Karma boyut modellerinin öteki modellerle göre daha pozitif yönlerinden bahsetmemi istediniz. Tabii bizim burada en önemli elde ettiğimiz sonuç, ivmeye göre daha gerçekçi bir kullanıcı davranışı modellemesi. Buna kullanıcı davranış modellemesi diyoruz, çünkü biz taşıtların her birini tek taşıt boyunda alıp, buna göre benzetim yaptık, fakat sonuçlarının başarımlarını toplulaştırılmış olarak ifade ettik. Mesela kaba boyut bir modelde ivme davranışını modellemek isterseniz, modele birinci merete modellerine bir sezgiştirme eklemeniz gerekiyor.

Bu, ikinci mertebeden sürekli bir diferansiyel denklem oluyor ve böyle modeller zaten çözülemiyor. Bilhassa Fransa'da INRETS enstitüsünde bu konuyla ilgili yapılan çalışmalar var, ama o çalışmaların hiçbiri uygulamaya yönelik değil. Karma model özelliği olarak bundan bahsedebilirim; pozitif yönü. Hız ve yoğunlukla kalibrasyon yapmadığımızı söylediniz. Bunu yapabilmemiz için elimizde gerçek veri yoktu, sadece giren akım hacimleri ve çıkan akım hacimleri vardı, olsaydı yapardık.

Serhan bey'in sorusu: Bizim karma boyut modelimizin kontram modelinden farkı tabii ki ivmeyi dikkate alarak hesaplıyor olması. Teşekkür ederim.

SERHAN TANYEL -

Evet, Sayın Bağırhan.

NURAN BAĞIRHAN-

Halim hocanın sorusuna cevap vermek istiyorum. Haklısınız hocam yazmadım ve telaffuzda etmedim, yıllık ortalama günlük trafiği kastediyoruz. Kavşak tipleri de belli, 4'ncü kilometredeki kavşak yuvarlak ada kavşak, diğeri de T kavşak; sinyalizasyonu olmayan iki tane kavşak.

SERHAN TANYEL -

Evet, Sayın Özuysal.

MUSTAFA ÖZUYSAL-

Öncelikle Sayın Mete Orer'in sorusundan başlamak istiyorum. Bulanık mantığa dayalı mod türü seçimi ve güzergâh seçimi yapılması mümkün mü, demişti kendisi. Bu konuda ben birkaç çalışma inceledim, gerçekten başarılı sonuçlar veren araştırmalar mevcut. Örneğin İTÜ İnşaat Fakültesi'nin profesörlerinden Sayın Haluk Gerçek'in yönettiği son zamanlarda biten bir doktora çalışması var. Onda bulanık mantık ve yapay sinir ağlarıyla ulaşım türü seçimi ele alınmış. Değişik, farklı, esnek hesaplama yöntemleri kullanılmış, hatta Fuzzy and Neural dediğimiz ikisinin kombinasyonu olan ara bir yöntem de kullanılmış.



Ayrıca ulaşım türü seçimiyle beraber güzergâh belirlenmesiyle bir sonraki aşamada karşımıza çıkıyor. Güzergâh belirlenmesinde de örneğin NM2 adında bir planlama yazılımı var, bu-

nun içinde genetik algoritmaya yönelik uygulamalar, o da fuzzy and neural gibi esnek hesaplama yöntemlerinden bir tanesi. Genetik algoritma özellikle, aslında benim bahsettiğim üzerinde durduğumuz bu erişilebilirlik konusunda kullanımı daha rahat görünüyor, çünkü fuzzy and neural sistemlerde biz katsayı elde edemiyoruz. Yani girdi ve çıktı olarak elimize bir karakutu olarak tanımın içeriden de gerçekleştiği sonuçlar çıkıyor, ama genetik algoritma da sınır denklemler oluşturularak katsayılar elde etmek mümkün ve bu da daha faydalı, daha elle tutulur sonuçlar veriyor. Genetik algoritmayı zaten bir sonraki aşamalarda doktora çalışmamda da denemeye çalışacağım. Sayın Halim Ceylan'ın sorusundan bahsedecek olursak, potansiyel erişilebilirliğin nasıl oluşturulabileceğini sormuştu Sayın hocam. Burada bildiri metninde 7 nolu denklemle ifade edilen potansiyel erişilebilirliği, burada biz geliştirilmiş maliyetin potansiyeli olarak elde edebiliyoruz. En basitinden, yani ilk akla gelecek fikir: Biz bu yolculukların gelişmiş maliyetini biliyorsak, örneğin kent iç yolculuklar için belli zonlar için veya araştırmalar sonucu elde edilecek standart yolculuk genelleştirilmiş maliyetlerine dönüştürebilmemiz mümkün.

En azından, mesela süreyi dikkate alalım, örneğin 1,5 saat içinde kent içi yolculukların tamamı bitmelidir gibi bir kriter koyduk diyelim -ki böyle kaba bir şekilde konması da tabii doğru olmaz, araştırılması gerekir- buradan hareketle bu 1,5 saatlik süre içinde, bu gerçekleşmiş maliyet içinde ne tür bir ulaşım olanakları kentin yapısı ve sosyoekonomik değişkenler bağlamında ortaya çıkıyor, bu ortaya konulabilir ve bu bize bir nevi başlangıç-bitiş matrisinin sağlayacağı potansiyel durumu ortaya koyar. Tabii bu en genel yaklaşım, bunun matematiksel güvenilirliği test edilmeli. Daha sonraki aşamalarda değerlendirilmeli, ele alınmalı.

Sayın Gökmen Ergun'un sorusuna gelecek olursak, kendisi tabii Ben-Akiva konusunda oldukça haklı, belki ben eski literatüre çok hâkim olmayabilirim. Ben-Akiva'nın konuyla ilgili sırf bu iş için yazdığı kitapları var. Sanki ben daha çok onlara aşina olduğum için, herhalde onlar gözüme çarptığı için o yüzden öyle söyledim. Doğrusal regresyon tabii ki multinomial logit modeller de var. Ben burada sadece fayda fonksiyonuyla erişilebilirliğin felsefi yaklaşımını karşılaştırmaya çalıştım, yani tabii ki çok daha kompleks modelleri var. Erişilebilirliğin de çok daha kompleks modelleri var, işte bahsettiğim gibi konum-zaman erişilebilirliği var. Fayda fonksiyonundan tabii çok daha geliştirilmiş, formları mevcut, ama burada biz sadece en basit hallerini karşı karşıya koymaya çalıştık. O yüzden o konuda da size hak vermemek mümkün değil. Onun dışında herhangi bir soru var mıydı; yeterli olmuştur umarım, teşekkür ediyorum.

SERHAN TANYEL –

Evet, başka sorusu veya katkıda bulunmak isteyen kimse var mı? Bu kongrenin son bildirili oturumunu kapatıyorum. Saat 16:10'da atölye çalışmasında tekrar bir arada olmak umduyla görüşmek üzere...

ATÖLYE ÇALIŞMALARI

ULAŞTIRMADA YANLIŞ

YATIRIMLAR

OTURUM BAŞKANI:

GÜNGÖR EVREN

ATÖLYE ÇALIŞMASI: ULAŞTIRMADA YANLIŞ YATIRIMLAR

OTURUM BAŞKANI : GÜNGÖR EVREN

GÜNGÖR EVREN –

Değerli meslektaşlarım, değerli konuklar, sevgili öğrencilerim; tabii ki üç günün sonunda bu saatte çok kalabalık olamıyoruz. Sizlere katılımınızdan dolayı teşekkür ederek sözlerime başlamak istiyorum.

Şimdi belki anımsayacaksınız, 7'nci kongre ilk duyurusunda bir çok kentte ulaştırmaya ilişkin plana ve etüde dayanmayan çalışmalar ve gereklilikleri tartışmalı ve pahalı projelerin dikkatimizi çektiğini belirtmiş ve bu durumu incelemeyi önermiştik. Bu nedenle de atölye çalışmamızı ulaştırmada yanlış yatırımlar konusuna ayırmayı uygun bulduk. Önerdiğimiz doğrultudaki bir çalışma ya da bir bildiri, İnşaat Mühendisleri Odası Adana Şubesi'nden Sayın Başkan Ali Olgun'dan geldi. Bu anlamda başka bir çalışma olmadı. Biz bu oturumu, Sayın Ali Olgun'un bana verdiği dosyadan öğrendiğim kadarıyla Adana'daki büyük yanlışlarla dolu Adana olayıyla ilgili başlatacağız. O tartışmamıza bir başlangıç oluşturacak, ama şu anlama gelmemeli bu: Bu Adana'daki ulaştırmaya ilişkin yanlış bir yatırımın veya yanlış yatırımların tartışma oturumu değil, o bu konuda bir açılamdır. Elbette ki üzerinde durulabilir, ama onunla sınırlı olmadığımızı bir yanlış olmaması için belirtmek isterim.

Yanlış yatırım aslında dünyanın her tarafında var, ama Türkiye'de çok fazla ve günümüzde ise çok tehlikeli boyutlara varmış durumda. Zannediyorum bunu oturum sırasında daha netleştirebiliriz, ama yanlış yatırımlar deyince plansız, projesiz, etüde dayanmayan yatırımlar, yetersiz, eksik, yanlış plan, proje ve etüde dayalı yatırımlar, kredi alınması dolayısıyla belirli şekilde yönlendirilen ve yanlışlara sürüklenen yatırımlar diye sıralanabilir. Olayın içinde taraflar siyasiler, bizim plancı, mühendis meslektaşlarımız ve de toplum var. Şimdi biz yanlış yatırım istediğimiz kadar çoğaltabiliriz, arttırabiliriz. En çok da şu katlı kavşaklar var, alt üst geçitler, onlar istemediğiniz kadar bol. Buradaki konuşmalar sırasında da üzerinde duruldu, ama bir tane daha böyle derli toplu bir örnek vermek gerekirse, burada üzerinde çok konuşulan hızlı tren projesi, ele alınabilir.

Ben hızlı tren projesini -sürat treni, hızlı tren, vesaire- başından beri biliyorum. 1975 yılıydı, Ulaştırma Koordinasyon İdaresi diye bir idare kurulmuştu. Çok alışık olmadığımız bilimsel çalışmalar yapan, ülkenin ulaştırmasını bilimsel yaklaşımlarla planlamaya, sorunlarını çözmeye çalışan bir kuruluş ve başında da Sayın Mete Orer vardı. Şu anda en önde oturuyor, kendisini saygıyla selamlıyorum. O çalışmalar sırasında bize de -İstanbul Teknik Üni-

versitesi'ne de- demiryolu kürsüsüne demiryolu projeleri yaptırıyorlar, düşünebiliyor musunuz? 1975 yılı ve yeni demiryolu hatlarının projeleri yapılıyor. Arada sırada bize uğradı, Sayın Orer. Bir defasında iyi anımsıyorum, yanılmamak için kendisine dün akşam doğrulturdum, bir geldiğinde dedi ki: “Ankara-İstanbul arasında bir hızlı tren çalışması başlayacak. Sayın Başbakan Demirel bunu istedi veyahut da istemiş, ilgililere “Başlayın bu işe” demiş. Demişler ki “Projesi yok.” “Kardeşim siz mühendis değil misiniz? Bu güzergâhın mutlaka geçilmesi gereken bir yeri vardır. Onu siz bilirsiniz, kazmayı oradan vurun” demişler ve Ayaş Tüneli hikâyesi böylece ortaya çıkmış.” Gerçekten Ayaş'tan kazmayı vurdular ve başladı.

Ben Ankara-İstanbul hızlı demiryolu kadar etüdü bol bir proje bilmiyorum bu ülkede. Dün Erhan Öncü arkadaşımız gösterdi, bir sayfayı dolduracak kadar etüt var. Ben bunların 3 tanesinin yanında yöresinde falan oldum, çok ciddi çalışmalar. İstemediğiniz kadar çok çalışma yapıldı. Proje uygulamaya geçti. 1983-1993 ulaştırma ana planının ilk revizyon aşaması 1986. Devlet Planlama Teşkilatı'nda da bu revizyon çalışmaları için çalışılıyor. Ben bir vesile ile Devlet Planlama Teşkilatı'na gittiğim de “Nedir durumu, neler oluyor” falan dediğim de bana dediler ki “1200 km otoyol girdi devreye.” Ama benim bildiğim ana planda -ana planı yapan arkadaşlarımız burada- böyle 1200 kilometrelik otoyol falan yok, ama Ankara-İstanbul demiryolu planda var.

1986 yılından başlayarak, planı olmayan, etüdü olmayan, projesi olmayan otoyollar hızla gündeme geldi ve bu hızlı demiryolu da bir talihsiz Ayaş Tüneli göçüğünün de desteğinde devreden çıktı. İşte dün anlatıldığı gibi bugün de gel zaman git zaman ve hiç değilse mevcut hattı rehabilite edelimden önce mevcut hatta, işte bu “tilting body” dedikleri yatar gövdeli taşıtları pazarlamak isteyen bazı firmaların teşvikiyle bu taşıtlarla bir şey yapmak isterken “bu taşıtları çalıştırmak için de mevcut hattı takviye etmek gerekir” uyarısı üzerine “mevcut hattı takviye edelim, rehabilite edelim” diye bir şey çıktı. Bu amaçla ihale dosyasını, gördüğüm bir proje ihaleye çıktı. Bütün hattın rehabilitasyonu, dönemeçlerin düzeltilmesini amaçlayan bu projeleri görmeniz, şaşar kalırdınız. Düzeltilmiş güzergah diye bir çizgi var, diyelim 5 tane dönemeçi kapsıyor, 5000 m yarıçap konmuş oraya. Nasıl olacak, nasıl geçecek böyle bir güzergah belli değil. O kadar değişik aşamalardan geçti, o kadar değişti ki izlemesi mümkün değil. Bugünkü gelinen nokta da Eskişehir-Ankara arasında hat tamamlanmak üzere.

Dün Erhan Öncü kardeşimiz demişti ki “Bu tünel için 300 milyon dolar harcandı, bugünkü parayla 700 milyon dolar eder. Hiçbir siyasi kalkıp “ben bu projeyi bırakıyorum” diyemez.” Ben duydum bunu diyeni, sizlerin de duymuş olmanız gerekir. Ulaştırma Bakanı iken Oktay Vural televizyona çıktı. Rakamı yanlış hatırlayabilirim, 1 milyar dolar mı dedi, 300 milyon dolar mı, onu tam hatırlayamıyorum. “Ey milletim, öyle bir yatırım var: Ayaş Tüneli. Bu yanlış bir projedir. Bu proje artık bitiyor ve bu kadar para da toprağa gömülüyor. Milletimden özür diliyorum” dedi ve bitti o iş. Yani söylenebiliyor. İşin ilginç yanı da kimsenin kılı kıpırdamadı. Onu söylemek de o kadar zor değil, yani yanlış yapmanın hiçbir bedeli yok. Bu

ülkenin sırtına yüklenen milyarlarca doların nasıl heba edildiğini sormak olanağı yok, üstelikte bu olanaksızlık karşısında insanların da bunu dile getirme gibi bir arzusu bile yok, böyle bir tepkisi bile yok.

O günden bu güne gelirken müthiş yanlış diyebileceğimiz yatırımlar var. Planı yok, etüdü yok, hiçbir şeyi yok; Yeditepe'ye yedi tünel, Boğaz Köprüsü karayolu tüneli, daha doğrusu otomobil tüneli, 3'ncü köprü. Bu yanlış yatırımların gelişmeleri öyle hılı ve gözlerden irakki nereden yakalayacağımızı bilemiyorsunuz. Plan tanımayan siyasi sabah kalkmış "bu yatırımı yapacağım" demiş. Öbür tarafta bakıyorsunuz, projelendirme sırasında akıl almaz yanlışlar olmuş. Anadolu'da bir laf vardır: "Ört ki ölem" derler. Yani bu çaresizliğin işaretidir, yapacak bir şey yok. Bugünkü konuşmalarda bizi böyle bir çaresizlik noktasına getirecek, ümitsizliğe itecek noktalar olabilir, ama bizim bugünkü işimiz, görevimiz çaresizlikleri duyumsamak değil. Lütfen, benim başlangıçtaki ricam: Bu yanlışlıkları ortaya koyalım, ama bu yanlışlıklara nasıl karşı çıkabileceğimizi, bir mücadeleyi nasıl yapabileceğimizi, bunun bilinçlenmesini, bilgilenmesini nasıl yapacağımızı, böylece nasıl bir mücadele kültürü oluşturacağımızı dile getirmeleri, bunun yollarını söylemeleridir, hatta giderek somut bir takım önerilere varılırsa, bugünü anlamlı olarak değerlendirmişiz demektir. Benim söyleyeceklerim başlangıç olarak bundan ibaret. Sayın Olgun'u Adana'nın o müthiş yanlışını anlatmak üzere kürsüye davet ediyorum. Biliyorsunuz, süreniz 15 dakika Sayın Olgun.

ALİ OLGUN-

Sayın başkan, saygıdeğer hocalarım, saygıdeğer meslektaşlarım, ben burada ulaştırma konusunda uzman bir heyetin önünde konuşurken çok heyecanlıyım, çünkü hocaların önünde akademik olarak konuya hâkim olmadan konuşmak benim için oldukça zor. Lütfen, hatalarımız varsa başışlayın.

Adana, bir yanlış yatırım örneği olarak Adana hafif raylı sistem projesi, Adana'da kamuoyu tarafından oldukça bilinen bir konu. Biz bunu Türkiye gündemine taşıma kararını geçen sene 29-30 Eylül 2006 tarihinde TMMOB Adana Ulaşım Arama Konferansı'nın sonuç bildirgesinde de belirttiğimiz gibi karar almıştık ve önümüzdeki benzeri TMMOB'nin toplantısında bunu gündeme getireceğiz. Bildirimizin özü Adana hafif raylı sistemi proje ve uygulamasında amaçlanması gereken kamu yararından uzaklaşılması, planlama ve mühendislik hatalarıyla dolu, tamamlanamayan bu yapının Ulaştırma Kongresi gündemine getirilmesinde yarar gördüğümüz için bunu önerdik. Bu imkânı verdiği için Sayın Başkan'a, sayın kongre yetkililerine teşekkür ederiz. Bildirimizin anahtar sözcükleri raylı sistem, kamu yararı, planlama, mühendislik ve yanlış yatırım. Önümüzdeki dakikalarda bunu sık sık tekrarlamak durumunda olacağım. Bu sunuşu yapmaktaki amacımız, ülkemizde yerel yönetimler eliyle yapılan, özellik-



le dış kaynaklı yatırımların merkezi bir yapı tarafından denetlenmesi, önceliklerin yerelden ziyade ulusal ölçekte belirlenmesi, belediyelerin kredi aldıkları ülkelerin raylı standardını ülkemize taşınmasının önüne geçilerek ulusal bir raylı sistem standardı oluşturmak suretiyle dışa bağımlılığın en aza indirilmesi, bu alanda üretim yapan yerli firmaların atıl kalmasının önüne geçilmesi ve yerli imalatın teşvikini amaçlıyoruz. İhale açan her belediyenin ayrı bir birim fiyat tarifi oluşturmasının önlenerek ulusal ölçekli bir raylı sistem birim fiyatı oluşturulmasını amaçlıyoruz ve Adana’da yapılan raylı sistem inşaatında yaşanan yanlışlıkların ondan sonra yapılacak işlere emsal teşkil etmesinin önlenmesini amaçlıyoruz. Nihayetinde yerel ölçekte idarenin, yani Adana Büyükşehir Belediyesi’nin hafif raylı taşıma sisteminin inşaatının devamında ve buna benzer diğer işlemlerde benzeri kamuyu zarara uğratacak ve çağdaş yaklaşımlardan uzak yatırımların önlenmesini amaçlıyoruz. Ben sunuşumda yatırım hakkında kısaca bilgi vereceğim, tarihçeyi kısaca özetleyeceğim ve ondan sonra uzmanların, hocalarımızın birlikte tespit ettiğimiz, eleştirilecek noktaları size sunmaya çalışacağım.

Adana hafif raylı taşıma sistemi projesinde 13300 m uzunluğunda 4 yeraltı, 10 yerüstü istasyonu olan, dış krediyle finanse edilmiş, başlangıçtaki keşif ihale bedeli 339 milyon dolar ve teklif alma usulü birim fiyat, o yöntemle ihale edilmiş bir proje. Bu projenin inşaat işleri kalemi 130 milyon dolar, elektromekanik işler ise 209 milyon dolar olarak başlangıçta belirlenmiş. Projenin gelişim adımlarına baktığımızda, Eylül 1990 tarihinde Adana Büyükşehir Belediyesi tarafından ihale edilen Adana kent içi ve yakın çevre ulaşım ve toplu taşıma etütleri Temmuz 1992 tarihinde tamamlanmış. Çalışmanın finansmanında ise Amerikan hükümeti ticari geliştirme programından kaynak temin edilmiş. Bu 4 Temmuz 2000 tarihinde inşaatın yüzde 40’ı tamamlanmış ve projenin tümünün tamamlanması için 194.2 milyon dolar ek krediye ihtiyaç olduğu tespit edilmiş. Bu tespite göre ilk keşif tutarının yüzde 57’si gibi gözükken bu ek kredi talebi sadece inşaat işleri kalemleri açısından baktığımızda, inşaat işlerinin yüzde 154 gibi bir artış kredi talebine tekabül etmektedir. Oysa hem ihale sözleşmesinde, hem de genelde benzeri ihalelerde artış oranı yüzde 30 civarında kabul edildiği takdirde burası oldukça ilginçtir. O tarihte inşaat durmuştur.

Yaklaşık 1996 yılında sözleşmesi yapılmış, 1999’da işe başlanmış, 1999’da ek kredi talebinde bulunulmuş ve bu süreç içerisinde İnşaat Mühendisleri Odası bu projeyi detaylı bir şekilde takip etmiş, incelemiştir. 19 Ekim 2000 tarihinde İnşaat Mühendisleri Odası Adana Şubesi konuyla ilgili bir rapor hazırlamış ve bunu yayınlamış, ilgili kurumlara rapor dağıtılmış. 31 Ekim 2000 tarihinde Seyhan Oteli’nde konunun uzmanları ve belediye yetkililerinin de olduğu bir toplantı da bu rapor tartışılmış. 21 Kasım 2000 tarihinde bizim, başta Cumhurbaşkanlığı olmak üzere ilgili kurumlara göndermiş olduğumuz raporlardan değil, ama bir tek Cumhurbaşkanlığından cevap gelmiş. 2 Şubat 2001 tarihinde bu, Cumhurbaşkanlığının emriyle süren inceleme ve soruşturmada da Başbakanlıkta odamız temsilcilerinin de katıldığı ilgili bakanlıkların ve belediyenin katıldığı bir toplantıda bu konu tartışılmış. 1 Mart 2001’e müfettişler Adana’da bu konuyu incelemeye gelmişler. 19 Mart 2001 tarihinde inceleme raporu tamamlanmış, ama çok ilginçtir inceleme için Adana’ya gelen müfettişlerin hiçbir ta-

nesi odamızın kapısını çalmamıştır. Bu inceleme raporu neticesine baktığımız zaman, görevlendirilen müfettişlerin, şu an odamızın çeşitli yerlerinde de görevli bazı isimlerin de içinde olduğu bu müfettişlerin adeta bu projenin temizlenmesi ve aklanması göreviyle Adana'ya geldiği tespitini yapıyoruz.

Tabii bu arada inşaat durmuş vaziyette. 29-30 Eylül tarihlerinde Sayın hocamız Mete Orer, Erhan Ögüncü, Sayın Aydın Erel'in de çok önemli katkılarının olduğu 2 günlük bir arama konferansında bu konu baştan sona değerlendirilmiştir. Birinci gün yerinde tespit edilmiş, ikinci gün tam gün bir salon toplantısında bu konu enine boyuna tartışılmıştır. 2007 tarihi itibarıyla inşaatla kaldığı yerden devam edilmiştir. Şu anda inşaat devam ediyor, hedeflenen o ki 2009 yerel seçimlerinden hemen önce bu projenin bitirilmesi amaçlanıyor.

Şimdi bu projeye ilgili olarak başlangıçtan itibaren hikayesine hâkim olan Erhan bey de burada. Bazı teknik soruları benden ziyade Mete hocam, Erhan bey cevaplandırabilecekler. Şimdi burada bizim tespit ettiğimiz bazı hatalar var, bunları size sunmaya çalışacağım. Bu slayt inşaatın durduğu esnada, o zaman Erhan bey'in de çok dikkatini çekmişti; içerisinde çok sayıda boyu 30-40 cm'ye varan balıkların yetiştiği bir inşaat kalıntısı. Kentte ulaşım araçları bir orkestranın enstrümanları gibi idare edilmelidir bize göre, ama Adana'da orkestra şefi ve ana enstrüman yoktur. Bütçeye uygun sistem kurulamamıştır. Depo yeri seçimi yanlış ve pahalı olarak çözülmüştür. Bu depo yeri seçiminden dolayı 20-30 milyon dolarlık ekstra bir gider söz konusudur. Olması gerekenden çok yüksek, ekonomik olmayan standartlar kullanılmıştır. Adana'da başlangıçta önerilen hızlı tramvay, büyük ölçüde hemzemin olarak önerilmişti, ihale yapıldıktan sonra hafif metro sistemine dönüştürülmüştür. Müteahhidin her aşamada yönlendirilmesine bağlı kalınmıştır. Bu güzergâh değişikliği sonucu güneyde E 400 diye bildiğimiz şehirlerarası yolun altına girilmesi, iş program ve maliyetlerini olumsuz etkilemiştir. Ulaşım ana planı olmadan, ulaşım etüdü yapılmadan, uygulama projesi yapılmadan hafif raylı sistem ihale edilmiştir. Müteahhidin hazırladığı projelerin belediye tarafından onaylanması yoluna gidilmiştir, çünkü belediyede belediye adına bu işi takip edecek uzman bir kurul ya da kişiler mevcut değildir.

Sistemin işletmeye girmemesinden dolayı imalatı tamamlanmış veya depoya alınmış elektromekanik elemanlarda ve raylarda oksitlenme başlanmış olabilir. Araçların ekonomik ömürlerinde azalma olmuştur. Ray ve vagon bildiğimiz gibi birlikte çalışır. İşletmeye geçilmemesi, temas yüzeyi uyumu açısından sakıncalar doğurur diye düşünüyoruz. Arama konferansında sayın hocalarımızın tespitlerine göre traversler arası açıklık, kent içi raylı sistem standartlarından daha kısa, 60-64 cm olarak projelendirilmiş. Traverslerin boyu yüksek hız standartlarında, 245 cm civarında projelendirilmiş, oysa uzmanlarımıza göre bu boy daha ekonomik olarak boyutlandırılabilirdi. Mevcut travers sistemi pahalı ve işletme sorunları var. Belirli kalınlıkta beton ile bu sistemi çözmek daha uygun. Zemin kötü olduğu müddetçe işletme esnasında balastı her zaman çökme olabilir tespiti yapıyoruz. Şu an mevcut inşaatı yapılan sistemde iki hat arasında enine mesafe açıklığı oldukça büyük, bu hatalı işlem ray-

lı sistemin sağında ve solundaki mevcut karayolunun daha fazla daralmasına yol açmıştır. Hafif raylı taşıma sisteminin yol ve binalara olan dinamik etkisinin de yeterinde dikkate alınmadığını düşünüyoruz.

Yer altı suyu sorunundan dolayı şehrin güneyinde Valilik-Kuru Köprü arası hemzemin olması gerekirken tünel geçişleri yapılmıştır. Bu nedenle işletme esnasında kalıcı drenaj sorunları söz konusudur, bu da işletme sorunlarına yol açabilecektir. Elbette bu bir tercih nedenidir, siz yeraltından geçmeniz gereken yerde bunu yapmak durumundasınız, bunun bir ekonomik maliyeti var. Mevcut viyadükler üzerinden yapılan hafif raylı taşıma sisteminin işletmesi bile, özellikle arama konferansında hocalarımızın tespitleri doğrultusunda bir sorun yumağıdır. Mevcut yapıların büyük bölümü gereksizdir. Sistemi yeni baştan incelemek ve en ekonomik olarak revize etmek gerekmektedir. Yine konferanstaki tartışmalar içerisinde ve bir televizyon programında Mete hoca -ki toplantının en genç, en dinamik katılımcısıydı-bizim Adana'da şimdiye kadar hiç söylemediğimiz bir şey söyledi "Bu sistem komple sökülüp atılmalıdır, mevcut malzemeleri de bir şekilde değerlendiririz merak etmeyin, ama bu şekilde de radikal bir çıkış olmuştu.

Adana hafif raylı sistem projesi incelendiğinde, projenin güzergâhı dahi kesinleştirilmeden ve ciddi programlar oluşturulmadan, plansız bir şekilde ihale edildiğini tespit ediyoruz. Sistemde var olan yanlışlar daha da ağırlaştırılarak uygulamaya esas alındığını tespit ediyoruz. Birim fiyatlar, bilinçli seçilen bir takım katsayılarla kamu aleyhine artırılmış ve önemli maliyet artışlarına neden olmuştur. İnşaat, mekanik, elektrik, elektronik ve sinyalizasyon işlerinin her birinin ayrı iş ve imalat programı olduğu için ayrı ihale edilmesi ya da en azından iş mal teslimat programı da buna göre yapılması gerekirken -biraz sonra örneklerini vereceğim- bunun tersi yapılmıştır. Muhtelif yazılar meydana yayınlanmasına karşın şu ana kadar imalat ve finansmana, borç geri ödeme dâhil ne kadar para harcandığı hakkında elimizde kesin bir veri mevcut değildir. Ulusal basın kuruluşlarında da 700 milyon dolar rakamları yazılmasına rağmen şu andaki giderin bu rakamları idare tarafından ne tekzip edilmiş ne de onaylanmıştır.

Ülkemizde dış kaynaklı kredilerle yapılan işler mutlaka büyüteç altına alınmalı. Adana'da inşaatın belirli kısımları yapılan hafif raylı sistemin tamamlanabilmesi için gerekli kolaylıklar sağlanırken ders alınarak, ikinci etabında ve başka illerde yapılacak benzer raylı sistem inşaatlarında aynı yanlışlara düşmekten kaçınılmalıdır diye düşünüyoruz. Trafik sayımlarında en yoğun güzergâh olan Mücahitler Bulvarı ve Vilayet Önu'ndeki geçişler bitirilmeden, ikinci etapta yer alan nehir geçiş köprüsü ve işin sonunda kullanılacak depo sahası öncelikle yapılmıştır, bu iş programına aykırı bir örnek, birazdan resimde göstermeye çalışacağım. Burası depo, bu depo başlangıçta ilk tespit edildiğinde farklı bir yerdedi. Burada inşaatın en fazla kar getiren hafriyat işinden yararlanmak için buraya seçilmiş ve buraya yapılan seçim buradaki değişikliği 20-30 milyon dolar civarında bir artı belediyenin kaybı olmuştur. Burası Seyhan nehir geçişi, ta başlangıçta araçlarla, vagonlarla birlikte hemen he-

men aynı tarihte imalata geçilmiş ve sanıyorum 8 yıldan beri iki tarafı açıklıklı bir resim olarak, ne olduğu bazıları tarafından anlaşılmayan bir yapı olarak burada durmuş. Arada bir boya atılarak hasar görmesi engellenmiştir. Bu da depodaki vagonlarımız, önce araçlar, vagonlar alınmış, bir müddet Mersin’de depoda tutulmuş, Mersin’de bir sel vakası da olmuş, sel vakasından etkilenen elektromekanik sistemlerin arızası için İzmir’e götürülmüş, daha sonra Adana’ya getirilmiş. Bu bir şantiye binası, bu hak edişlerde bu şantiye binasının bedeli 391.600 dolar, TL olarak hesaplandığında ki o zaman 1 dolar 1,5 milyonu, yaklaşık 693.132 milyar TL yapıyor. Bir başka şantiye binası ve bu şantiye binalarından 6 tane var. Buna göre 4.158 trilyon bir bedel ödüyor. Evet, merkez şantiye binamızın bedeli ise 4.072 trilyon lira, şu resimde gördüğünüz imalatların karşılığı.

Buradan bazı sonuçlara varmak istiyorum. Bugün ülkemizde raylı sistemlerle ilgili bir ulusal standart maalesef yok. Ülkemizde raylı sisteme geçen her kent kredi aldığı ülkenin isteği doğrultusunda ya da şirketin isteği doğrultusunda bir standart oluşturmaktadır. Bu nedenle ülkemizde konuyla ilgili üretim yapan kuruluşlar atıl kalmaktadır. Zaten yetersiz olan ülke kaynaklarının verimli bir şekilde kullanılması için bize göre ülkemizde ivedi olarak bir raylı sistem standardı ve raylı sistem birim fiyatları oluşturulmalıdır. Raylı sistemlerle ilgili yerli kaynakların kullanımına öncelik verilmelidir. Kentlerimiz için çok büyük yatırımlar olan bu tür projelerin fizibilite aşamasında kentinin ve onun temsilcileri olan mesleki ve sivil toplum örgütlerinin çalışmalarına katılmaları sağlanmalıdır.

Bu çalışmayı çok uzun yıllardan bu yana başta İnşaat Mühendisleri Odasında yönetimde görev almış meslektaşlarımız olmak üzere, dışarıdan, üniversitelerimizden katkı sağlayan, şu anda salonda Sayın Mete Orer, Sayın İsmail Hakkı Acar, Sayın Aydın Erel, Sayın Erhan Öncü ve ismini şu anda sayamadığım çok sayıda bilim adamı ve hocalarımızı Türk Mühendis Mimar Odaları Birliği İl Koordinasyon Kurulu’na ve burada bunu sunma imkânı veren sayın kongre yetkililerine çok teşekkür ediyorum, iyi çalışmalar diliyorum.

GÜNGÖR EVREN –

Teşekkür ederim Sayın Olgun. Şimdi salona sıra geliyor. Murat Gökdemir’in daha önceden peşin istediği bir şey vardı. Burada da onu teyit etti hemen, bir de Mustafa Ilıcalı bir cenazesi dolayısıyla ayrılmak zorunda kaldı. Geldiğinde söz alıp alamayacağını sordu, yani onun öyle bir söz talebi var. Ayrıca ilginçte olabilir, Sayın Belediye Başkanıyla görüşmüş. Sayın Ilıcalı’nın buradaki görüşmelerden uzunca notlar çıkmış, nasıl çıkmış onu bilemiyorum. Bazı konuları açıklama gereğini duymuş. Sanıyorum Sayın Ilıcalı zamanının el verdiği ölçüde onlara da değinecek. Onun dışında salondan söz almak isteyenleri mümkünse derli toplu tespit edip, zaman ayarlamasını ona göre yapmak istiyorum.

Evet, İsmail Şahin, Zerrin Bayraktar, Saadettin Özen, Mete Orer, anlaşılıyor ki bir sıkıntı yok. O zaman başlayabiliriz. Sizden başlayacaktık değil mi, özür diliyorum. Murat Gökdemir sizden başlayalım, mümkünse 5 dakikayı aşmayalım.

MURAT GÖKDEMİR-

Herkese iyi akşamlar deyip, saygılar sunuyorum. Ben öncelikle bu Ulaştırma Kongresini ve bize bu ortamı hazırlayan düzenleme kurulu, başta Sayın hocam olmak üzere onun nezdinde ve İstanbul Şube yönetimine teşekkürlerimi sunuyorum. Ben, kendime göre yaşadığım da olmak üzere bir kısım yatırımları hesapladım, bunlardan birkaç tanesini sizlere sunmak istiyorum. En azından kendim için diyorum ki “Bu yatırımlar bu tarzda olmamalıydı veya yapılmamalıydı.” Birincisinde ben kendim, her o tarafa otobüsle geçişimde o sıkıntıyı ve oradaki o sakıncayı hep görürüm. Bu E 5 karayolunun Büyükşehir Belediye Başkanlığına geçişinden sonra ilk yapılan müdahalelerden ikisidir. Birisi hemen Göztepe girişinde -izde çok yapılı bu- parsel nezdinde el değiştirdikten sonra o parselde imar değişiklikleri yaratılır ve o imar değişiklikleriyle birlikte parsel bazındaki emsal yükseltilir. Bu yetmedi, Göztepe girişinden itibaren -Birinci Boğaz Köprüsü çevre yolunun sonundaki arsadan bahsediyorum, bölgeden bahsediyorum- oraya özel olarak müdahale edilerek ayrı yol yapılmak için Göztepe girişini daha kuzeye doğru ve kuzey doğruya doğru yol çekimi yapıldı ve oraya müdahale edildi.

Yine Birinci Boğaz Köprüsü girişinde Altunizade Kavşağı’nda gidiş istikametinin tersine bir paralel giriş ve ondan sonra tekrar geriye dönüp çevre yoluna giriş kavşağı yapıldı. Zaten bu bir kere sistemi itibariyle de tartışmaya açıyorum, bu ne kadar uygun? Siz ters istikamete gidip, ondan sonra tekrar geri dönerek yola giriyorsunuz. Orada böyle ters bir kavşak ve siyasi karara yönelik olarak verilen kavşaktı, tamamıyla proje dışıydı, ama orada bu müdahaleler yapıldı. Yine diğer bir olay, en azından benim bu kongre içerisinde yapılan tartışmalardan çıkardığım da, edindiğim de bilgiler, daha önceki edindiğim bilgilerden de yararlanarak şunu söyleyebilirim: Şimdi Marmaray hatları çalışmaları yapılırken 3’ncü bir hat çalışması doğrudan doğruya yük taşımacılığı anlamında veya ana hat olarak Ankara-İstanbul arasında yolcu taşımacılığı anlamında düşünülüyor. Fakat bu 3’ncü hattın bu taraftaki son noktası henüz belirsiz, bu günkü Gebze’de mi duracak, bu tarafta mı kalacak, bunlar belli değil. Benim de en azından oradaki düşüncem şu, en azından mevcut Haydarpaşa Garı korunmalı, en azından ana hattın depo alanı olarak, işletim alanı olarak korunmalı diye düşünüyorum ve radikal bir anlayışım da 3’ncü hatta karşı olduğumu buradan söylüyorum, çünkü bugüne kadar edindiğim bilgiler ve söylenenler 3’ncü hat yapıldığı takdirde mevcut olan tarihi doku içerisindeki o istasyonların bir kısmının kalkacağı, yıkılacağını yetkililer söylüyorlar. Ben zaten en azından o tarihsel dokunun bozulmaması anlamında 3’ncü hatta karşıyım, eğer yapılacaksa bir başka güzergâh seçilmeli ve Haydarpaşa garı olarak korunmalı. Hem Marmaray’ın bakımı, işletimi, söz konusu trenlerin depolanması açısından da aynı yeri korunarak, idari ve işletim anlamında söz konusu bina korunabilir. Orayı da depo olarak koyabilirler diye düşünüyorum.

Çok konuşuldu bu duble yollar, bölünmüş yollar diye nitelendiriliyor. Ben en azından kendi gördüğüm yerlerde, özellikle Orta Anadolu’da çok ilkin programlarına alındı: Burada bölün-

müş ikinci sefer, üçüncü sefer aynı yolların yapıldığını biliyorum, birçoğumuz da biliyoruz. Nevşehir çevresinde sanırsam bir kısım yerlerde bu bölünmüş yollar üçüncü kez ele alınarak yapıldı, gerekli kaplamaların veya en azından yolun niteliği itibariyle çok düşük olduğu anlaşılıyor. Ben, söz konusu siyasi erk programa da alındığı zaman bu yolların kesinlikle kendi yandaşlarının iş alanı olarak ve kendi yandaşlarına kamusal kaynakların aktarılması için bir araç olduğu düşüncesindeyim. Son gözlemlerimde de bunun bir kısmının böyle olduğu, kendi yetkililerince de bu yolların niteliksiz olarak iyi yapılmadığını karayolları genel müdürü o dönemde kendisi de söyledi, bir kısım yerler içinde soruşturma açıldığını hep biliyoruz. Son olarak şunu söyleyebilirim, çok da önemli, sadece şunu geçmek istiyorum: Yeditepe'ye yedi tünel İstanbul'da projelendirilirken, projelendirmek demiyorum, zaten projesi de yok, planlanmadı da, mevcut çevre planına da uygun değil. Köprülere yönelik söylemiyorum, o ayrı. Bunu, önce 72 km diye söylendi, bildiğim kadarıyla 90 kilometrelere yaklaşıyor. Acil proje niteliğinde söylendi. Acil proje niteliğinde 90 kilometre tünel nasıl yapılır, nasıl bir acil trafik sorunu çözülür, bunu da gündeme getiriyorum. Çözüm olarak şunu söylüyorum hocam, ben İnşaat Mühendisleri Odası Genel Kurulu'nda da söyledim: Bu tür yatırımlar için belki TMMOB düzeyinde bir komisyon kurulup, Türkiye'deki büyük yatırımların izlenilmesi, rapor edilmesi, kamuoyuna yansıtılması doğrultusunda bir çalışma yapmamız lazım. Bunu ayrıca kendi şubeler kendi bölgeleri için bu tür çalışmaları -mesela Adana için teşekkür ediyorum, böyle bir çalışma yapmış- böyle bir izlenimle kamuoyuyla paylaşarak, bunların yanlışlıkların önüne geçebilme mücadelesini yaparız diye düşünüyorum. Teşekkür ederim.

GÜNGÖR EVREN –

Teşekkür ederim. İsmail Şahin; isterseniz kürsüye gelin, Sayın Ilıcalı sizi, Mete Orer'den sonra sıraya yazdım. Buyurun.

İSMAİL ŞAHİN (Yıldız Teknik Üniversitesi)-

Teşekkür ederim Sayın Başkan. Yıldız Teknik Üniversitesi İnşaat Mühendisliği Bölümü'nde öğretim üyesiyim. Son sınıf seçimli meslek derslerinden bir tanesi, benim verdiğim İnşaat Mühendisliğinde Sistem Analizi dersi. Bu ders içerisinde kullandığım kaynaklardan bir tanesinde karar vermeye ilgili bir ifade var. Bizim Türkçe literatürde karar verme terimi veya deyimini çok sıklıkla kullanılmaz, ama yabancı literatüre baktığımızda bu konuda yazılmış kitaplar var. Karar vermeyi şöyle tanımlıyor, özellikle de yatırımlar açısından “Karar verme, kaynakların geriye dönülemez biçimde kullanılmasıdır.” Burada asli unsur veya aktör karar verici. Yönetimlerin değişik kademelerinde değişik karar vericiler söz konusu ve bu karar vericilerin aldıkları çeşitli kararlar söz konusu; işte Büyükşehir belediye başkanı gibi veya Başbakan gibi veya Bakan gibi. Kaynakların geri dönülemez biçimde kullanılmasıdır, yani bir karar verici kararını verip “Şuraya şu tünel açılacak, buraya bu viyadük inşa edilecek, şu-

rada şu katlı kavşak inşa edilecek” kararını verdiğinde ve beton oraya döküldüğünde bir kaynak harcaması söz konusu ve bu yatırımdan olumlu sonuç alınamadığı takdirde, yapılan yanlış yatırımdan geriye dönüş söz konusu değil, çünkü dökülen beton yerindedir, artık bundan geriye dönüş söz konusu değildir. Yani burada karar vericiler ve kaynakların doğru veya yanlış kullanımı söz konusu ki burada da sanırım bir ölçüde bunu tartışıyoruz.

Yapılan yanlış yatırımları ben kendimce Doğurgan Yatırımlar olarak da isimlendiriyorum, çünkü yapılan yanlış yatırım, yani bir soruna getirilen yanlış çözüm ki o çözüm değil. Yanlış uygulama neticede sorunu çözmeyeceği için ve yapılan yatırımdan da geriye dönüş kaynaklar itibariyle söz konusu olamayacağı için yeni kaynak harcamalarına yol açacaktır, çünkü sorun ortadır, hatta büyümüştür. Bu yanlış kararlar varsa -ki var olduğu söyleniyor- bilinçli veya bilinçsiz alınmış olsun -ki bunun altında kısmen bilinç, kısmen de bilgisizliğe dayalı bilinçsizlik var diye düşünüyorum- neticede yeni yatırımlara ister istemez yol açacaktır ki, günümüzde yaşanan ve gelecekte de yaşanan bu olacaktır diye düşünüyorum. Bu yüzden somut neler yapılabilir? Hocamızın da başta söylediği gibi evet, somut bir şeyler yapmamız gerekiyor, zaten bu kongrenin amaçlarından bir tanesi. Her ne kadar bilimsel bir ortam yaratıp, akademisyenler ve sektör çalışanlarının kendi içinde bilimsel bir ortamda çalışma yapmasını sağlamakla birlikte aynı zamanda güncel olan sorunlara da parmak basmak. Yeterli mi; yeterli olmayacağı kanısına varılmış ki “Somut olarak neler yapabiliriz?” şeklinde bir açılım isteniyor.

Bu yaptığımız dışında başka neler yapmalıyız veya neler yapabiliriz? Hocam bunu söylediğinde aklıma kendimce bir öneri geldi, sizlerin de sanırım gelmiştir, bunları burada tartışacağız. Burada niyet söz konusu, yani burada toplananların kötü niyetli olduğunu kimse söyleyemez. Eğer bir takım yatırımların yanlış yapıldığı söyleniyorsa, bu sese cevap cevap da verilmesi gerekiyor diye düşünüyorum. Başbakanımız hocalarımıza “İşinizi yapın” dedi, biz de işimizi yapıyoruz, bu da işlerimizden bir tanesi. Bu sese kulak verilmesi gerekiyor, diye düşünüyorum. Yani karar vericilerin, yatırımlar hakkında karar verenlerin bu sese kulak verip, beklentileri karşılaması gerek diye düşünüyorum. Bizim öncelikli beklentilerimiz, yapılan yatırımlar hakkında bilgi taleplerimizin karşılanması; bilgi gelecek ki somut bir şekilde bir değerlendirme yapabilelim. Ön yargılı değiliz, bazı doğrular var ki o doğruları tabii ki söylemeliyiz. Hocamın başta söylediği gibi “Planlarda yeri olmayan büyük yatırımların hayata geçirilmesi planlama anlayışına aykırı” bu temel doğrunun dile getirilmesinde bir yanlışlık yok, ama eğer bu yatırımlar yapılıyorsa, yani karar vericiler bu yatırımlara karar verdilerse, bunun gerekçelerini açıklamaları gerekiyor ve bizim de bunu test etme hakkımız var, diye düşünüyorum ve bunu test edebilmemiz için de somut bir takım verilere, bilgilere ihtiyacımız var. Bu taleplerimiz de karşılandığı takdirde, kendi içimizde değerlendirmelerimizi yapıp, somut katkılarımızı da ortaya koyabiliriz diye düşünüyorum. Bu yüzden acaba yatırımların gittikçe artmakta olduğu günümüzde, yatırımlar hakkında yanlış yatırımlar denemeyelim. Yapılan yatırımlar hakkında günceli tartışmaya dönük yıllık toplantılar acaba yapılabilir mi? Bu hem akademi kesiminin katılımıyla hem de kamunun katılımıyla, hatta özel sek-

törün katılımıyla, çünkü ağırlı olarak işleri yapanlar onlar, bunların katılımıyla şeffaf ve somut tartışma ortamı acaba yaratılabilir mi, diye düşünüyorum. Bir çözüm önerisi olarak bu aklıma geldi, bunu dile getirmek istedim. Sağ olun.

GÜNGÖR EVREN –

Teşekkürler, sağ olun.

Şimdi somut öneriler geliyor, doğrusu memnun oluyorum. Önce Murat Gökdemir'den sivil toplumlarının, odalarımızın izleme görevi olabileceğini söyledi, bu konuda bir pilot çalışma yapabiliriz. İkinci somut şey, bana doğrusu biraz da dokunaklı geliyor: Bir akademisyenin “Ben çalışma yapmak istiyorum, lütfen bana hiç değilse bilgi verin” demesi bize artık akademisyenlere, çalışanlara, uzmanlara, bu ülkenin insanlarına bilgi verilsin, bilgilendirilsin; neyin, nasıl yapıldığı herkes tarafından bilinsin. Yani dünkü Marmaray’la ilgili buradaki görüşmelerden ilgililerin, yetkililerin bile çok net bilgilere sahip olmadıkları gibi bir izlenime sahip olarak doğrusu ben şaşırdım.

Evet, Zerrin Hanım, sizden de böyle somut öneriler bekleyerek, konuşmanıza başlamanızı diliyorum. Şimdi bilgilendireyim de ben, 5 dakika dediğim, açıkçası 5 dakikayı tutmuyorum, ama hiç değilse abartılmadan herkes söyleyeceğini söylesin. Şu ana kadar 10 dakikayı kimse bulmadı, onu söyleyeyim, ama 5 dakika aşıldı. Ne kadar kısa olursa sevinirim.

ZERRİN BAYRAKDAR-

Ben çok kısa söyleyeceğim. Şimdi bu yapılmış olanlar bir tarafa, yapılmak istenenler var. Bu Yeditepe’ye yedi tünel projesinde İsmail arkadaşımızın söylediği gibi belediyeden ben bilgi istedim. Bilgi geldi de, bilgi ne işe yarıyor? Kilometresi 30 bin dolar, buyurun. Benim sorduğum kilometreydi, bana öyle cevap vermişler, ben anlamam. Verilen, söylenen şeyler; “Projesi var mı?” diye soruyorum, öyle bir şeye cevap yok ve yapmak istedikleri şey de söylemişler işte, başlamışlar. İki güzergâhta inşaatı devam eden yollar var. 6 tanesinde başlıyorlar, projesi devam edenler var ve biz bunların kesinlikle yapılmamasını istiyoruz, ne yapacağız? Yani buna somut bir şey koymamız lazım burada. Tamam, başlananlara bir şey yapamadık, ama yapılması düşünülenlere karşı koymamız lazım. Sonra, şu anda Beşiktaş’ta meydana yine bir kavşak çalışması için bir hareketlilik var, mesela onu nasıl engelleyebiliriz. Yapıldıktan sonra ah-vah etmek kolay, ama onun yapılmamasını nasıl sağlamalıyız.

Şimdi biz onun için Mimarlar Odasıyla projeleri temin etmeye kalktık, Beşiktaş Belediyesi’nin haberi yok “Büyükşehir yapıyor, bana hiçbir şey vermiyor” diyor. Biz bunu nasıl çözeceğiz? Ben Beşiktaş Belediyesi olsam Büyükşehir’e oraya çivi çaktırmam, çünkü arkamda halk var, ama Beşiktaş Belediyesinin öyle gücü yok.

Üçüncü köprüden söz ediyoruz. Üçüncü köprüünün yanlış bir yatırım olacağını herkes biliyor, ama bunu nasıl yaptırmayacağız? Yani bizim somut... Benim önerim şöyle olsun: Bu projeleri yapanlar veyahut ta bu inşaatları yapanlar bizim meslektaşlarımız değil mi? Yanlış proje yapan meslektaşlarımızı odamızda cezalandıralım.

Yani projeyi yapan meslektaşlar oda kanalıyla cezalandırılmalı, yani bence inşaat mühendisi unvanı bile alınmalı. Şimdi ben iki şey söyleyeceğim: Bu üçüncü hattın yapılmamasına ben de karşıyım. Hatta onun için Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'a bakın, 20 Haziran 2005 tarihinde bir mektup yazdım ve anlattım dedim ki "Bunlar 100 yıllık projeler. Üçüncü hattı yapmayın, bu iki hat kalsın, üçüncü hattı kuzeyden geçirin. Madem bir Kartal hattı yapıyorsunuz, onu ana hat olarak alın" ve bana cevap gelmedi, yalnız ben ona bir yerde rastlamıştım, söylediği şu: "Biz Kartal hattını bir sene içinde bitireceğiz. Marmaray'ın ne zaman biteceği belli değil, onun için onu ona karıştırmayın" dedi sadece.

Yine yapılacak bir şey daha var. İhalesi gerçi durduruldu, ama boğaz altından geçen karayolu tüneli. Onunla ilgili de Sayın Bakan'a mektup yazdım, sakıncalarını söyledim, hatta sonunu da şöyle bitirdim: "Ulaştırma ana plan stratejileri çalışmaları sırasında planlamaya çok önem verdiğinizinizi belirtiyor ve bu nedenle yapılan çalışmanın size yol göstereceğinden söz ediyordunuz. Söylemleriniz gerçek miydi, yoksa (kusura bakmayın) takiye miydi? Sözleriniz gerçekse, ana plan çalışmalarının yol göstericisi olan strateji raporunda yer almayan ve o çalışmanın mantığına da ters olan bu yatırım için değil ihaleye çıkmak, bu tür yatırımın sözünü bile ettirmezsiniz" dedim. Böyle bir mektup yazmıştım.

GÜNGÖR EVREN –

Teşekkür ederiz. İki somut şey var, yani olanları tabiki söyleyelim, yanlışlıkları vurgulayalım, ama onlarla ilgili yapacağımız fazla bir şey yoksa asıl önümüzde duran, daha henüz yapılmamış, gerçekleşmemiş, ama gerçekleşme yolunda olanlara karşı ne yapabilirizi düşünmemiz daha anlamlı ve faydalı gözüktüyor. Bir ikinciyi noktayı da benimsiyorum. Anlayış olarak hep bizim dışımıza bakmak da doğru değil. Burada biz siyasilere yönelik olarak eleştirilerde bulunuyoruz, ama bu işin içinde bizler de varız. Kendimize yönelik olarak da gerekli eleştirileri yapmamız lazım. Eğer gerçekten meslektaşlarımızın bu olaylarda olumsuz katkıları varsa, burada da tavrımızı koymamız gerekir, aksi halde inandırıcı olamayız diye düşünüyorum. Saadettin Özen; buyurun.

SAADETTİN ÖZEN-

Sayın Başkan, sayın konuklar; tabii yanlış yatırımlar denildiği zaman ve yanlış yatırımların ortaya konulması çalış-



ması biçiminde bu oturumu düşündüğümüz zaman, buradaki yanlış yatırımların belki hepsini sıralamayabiliriz, bu çok tabiidir. Bir diğer hususta, bu yanlış yatırımlara göre bizim yanlış dediğimiz karşıt görüşler tarafından da doğru yatırımlar olarak değerlendirilebilir ve bu doğru-yanlış yatırımlar tartışması da bizi verimsiz tartışma ortamına doğru sürükleyebilir.

Efendim, meslek hayatımızdaki çok kritik durumlarda, kritik işlerin içinden çıkılmasının tek yolunun şu an için ve gelecekte fevkalade iyimser olmanın iyi bir yöntem olduğunu gözlemiş bir arkadaşınız olarak bu konuyu ele almaya çalışacağım. Şimdi ben biraz daha yumuşatarak isabetli olmayan yatırımlar, bu tabii isabetli olmayan yatırımların temelinde isabetli olmayan kararlar var. İsbetli olmayan düşünceler bizi isabetli olmayan kararlara yöneltmiştir. Türkiye Cumhuriyeti uzun yıllar yaşayacağına göre bu tür kararlarla biz her zaman karşılaşacağız. Eğer böyle düşündüğümüz zaman geçmişte yapmış olduğumuz yanlışlıklardan, hatalardan ziyade gelecekte daha az nasıl hatalar yapabiliriz, bir diğer değişle daha isabetli kararlar nasıl verebiliriz biçiminde düşünmemiz daha isabetli olacaktır, diye düşünüyorum. Şimdi böyle düşündüğümüz zaman karşımıza şu çıkmaktadır: İsbetli karar verme yöntemleri üzerinde yoğunlaşmamız lazım. Efendim, kimse bize doğru karar verme sürecinde gerekli bilgiyi veremez. Biz doğru karar verme sürecinde bilgi sisteminin, doğru karar sisteminin gerektirdiği bilgileri kendimiz bizzat buluruz, ama tabii ben son yıllarda bu doğru karar verme konusunda üniversitelerde de şöyle bir gelişmeyi gözliyorum.

Ben de üniversitede çalışmış bir kişi olarak, bunu biraz da eleştirerek, kendimize dönük olarak söylemek istiyorum. Yeterince deterministlik ve istatistik yöntemler ve bunların ekonomik boyutları, ekonomik yöntemler açıklanmadan biz etkisi daha açık olmayan, uzun dönemde faydası ve ekonomik faydası çok açık olamayan karar verme yöntemleri üzerinde çalışıyoruz. Şimdi bu yönüyle isabetli karar verme yöntemleri ve sistem yaklaşım üzerinde yoğunlaşmamız lazım, bu hem teknik karar verme yanılla olmalı hem de ekonomik karar verme yanlarıyla olmalı. Şimdi bu karar vermeler bağlamında bakıldığı zaman, hemen zihnimi geçmişe dönük olarak yoğunlaştıracak olursam, bir deterministlik karar verme yöntemleri vardı, bir probabilistik istatistiksel karar verme yöntemleri vardı, bir de belirsiz ortamlarda karar verme durumları vardı ve bir de teorik ilke ortamında karar verme yöntemi...

GÜNGÖR EVREN-

Sayın Özen, çok kısa, felsefesini yapmadan somut şeylere...

SAADETTİN ÖZEN-

Efendim bunlar bence fevkalade somut...

GÜNGÖR EVREN-

Tabii, tabii, aksini söylemedim, ne haddime, ama daha somuta gelelim.

SAADETTİN ÖZEN-

Şimdi böyle düşünüldüğü zaman, ulaştırma kendi eğitim sektörü gibi bir hizmet sektörüdür. Şimdi bir adım daha ilerlemek istiyorum, ulaştırma hizmet sektörü olarak neye hizmet etmek durumundadır; reel üretim sektörüne hizmet etmek durumundadır. Reel üretim sektörünün ihtiyaçlarını çözme durumundadır. Bu yönüyle düşündüğümüz zaman, bir defa bizim yine biraz önce belirttiğimiz biçimiyle reel sektörler için yönelik politikalarımızın olması lazımdır. Reel sektörler için öncelikle tarım, sanayi, hayvancılık, madencilik ve yeraltı, yerüstü zenginliklerimizin üretimine yönelik planlarımız olmalı. Bu konularda kararlarımız olmalı ve bu kararlara ait projeleri ve yatırımları en iyi bir şekilde gerçekleştirecek ulaştırma projelerimiz olmalıdır.

Şimdi Türkiye’de geleceğe yönelik öncelikli sektörlerimizin reel üretim açısından ne olduğunu söyleyebilir miyiz; söyleyemiyoruz. Söyleyemememize bağlı olarak ulaştırma yatırımlarımızda da kararsız ve hakikaten bu İstanbul’da da böyledir. Biz İstanbul’da birikmiş olan sermayenin reel üretim sektörlerinde kullanılmasına yönelik çalışmalarımız yeterince var mıdır? Bu konudaki çalışmalarımızın eksikliğine bağlı olarak biz İstanbul’da yollarımıza ait projeleri yapıyoruz ve altı ay sonra tekrar değiştiriyoruz. Ben 30 senedir İstanbul’da yaşıyorum ve kararlarımızın çoğunu Merter yolu üzerinde de değiştirmişizdir. Gayet tabii ki kararlar değiştirilecektir, ama bu kararlar asgari düzeyde azaltılmalıdır. Bu yönüyle bir adım daha ileri gidecek olursam, karar verme heyetlerimiz bilinçli olmalıdır ve bu yönde de yine... Ergün bey bir fikriniz varsa, kalkar konuşursunuz. Zerrin hanım, ya bu işler ciddi iş. Biz burada ciddi bir şey söylemek için buradayız, lütfen. Varsa bir karşı fikriniz buyurun söyleyin.

Efendim, doğru ve isabetli karar verme yönünde ben şu noktaları yine belirtmek istiyorum: Bakın yeterince objektif olamıyoruz, yeterince açık olamıyoruz, yeterince doğrulanabilirlik ve bu yönde çelişmezlik içerisinde kararlarımızla olamıyoruz. Bakıyorum, buradaki metinlerde bir yerdeki cümle alttaki cümleyi zayıflatıyor, böyle şeyler olmamalı veya minimum düzeyde olmalı. Efendim, ekonomiklik bu bağlamda olmalıdır.

Bundan sonra yine yatırım kararları çok vereceğiz. Bundan sonraki kararlarımızda asgari olarak hata yapalım, azami fayda sağlayalım. Bir noktayı daha belirtmek istiyorum: Eğer bizim ulusal kalkınma politikalarımız yoksa, bu konuda her zaman hata yaparız. Ne kadar dakikamız... İsterseniz şu noktayı da belki belirtmiş olayım: Efendim, mesela bakın birinci köprü, ikinci köprü ve Marmara ray projelerine bakalım. Birinci köprü konusunda hatırlıyoruz, birinci köprü dış finansman güçleri bize istiyormuş gibi kamuoyu oluşturdu ve sonra biz

kendimiz tabii olarak ister hale geldik. İkinci köprü de öyledir. Uluslararası sermaye elinde yeterince para vardır, yatırım yapmak istiyordur. O kendine uygun olan yatırımları bize getiriyor, seçenemiş gibi bir proje ortaya koyuyor ve sonra biz bunu kamuoyunda işliyoruz. Biz kendi öz ulusal isteğimiz gibi ortaya koyuyoruz. Bunlar bizim kendi şartlarımıza bağlı olarak ve kendi üretim olanaklarımızı artırıcı tam projeler olmayabilir ve bundan sonra da benzeri hatalara düşebiliriz. Biz ekonomik büyüme yaratan sektörleri ve ekonomik büyüme yaratan projelere öncelik vermeliyiz ve bu şekilde inşaat mühendisliği ile biz buna başlarsak iyi sonuçlar elde edebiliriz, diye düşünüyorum.

Sabrınız için teşekkür ederim ve arkadaşlarımızın gülme hem bir onaydır hem bir eleştiridir, eleştirilerini beklerim.

GÜNGÖR EVREN-

Teşekkürler Sayın Özen.

ERGUN GEDİZLİOĞLU-

Cevap vermek zorundayım, söylemek zorundayım.

GÜNGÖR EVREN -

Yani bunu yapmayalım. Şimdi Sevgili Saadettin, benim değerli kardeşim en fazla zamanlardan birini kullandığını söyleyeyim. Mesajın da alınmıştır, onda da tereddüdün olmasın. Hepimizi daha bilinçli olmaya, daha bilgili olmaya, bütün bu olaylar karşısında akılcı davranmak için donanımlı olmaya davet ediyorsunuz. Buna hiçbirimizin de itirazı yok, hepimiz de buna katılıyoruz.

ERGUN GEDİZLİOĞLU-

Ben 3 dakika için ısrar ediyorum.

GÜNGÖR EVREN-

Sayın Orer, buyurun.

METE ORER-

Ben sadece hatasız kul olmaz teorisiyle başlayacağım. Herkes hata yapabilir, sadece Allahu Teala hatadan uzaktır.



Onun için gayet şey olarak başlayacağım. Önce genel bir eleştiri yapayım, mesela arkadaşlarının çoğunun bildirisinde tır lafını gördüm. Tır diye bir nesne yoktur, tır bir gümrük anlaşmasıdır. Onun baş harfleriyle taşıma yapılıyor, manasına geliyor, siz de taşıt diye kullanıyorsunuz. İkincisiyse gene bu mühendislik grubuna yakıştıramadığım yoğunluk kelimesinin yanlış kullanılmasıdır. Yoğunluk trafik mühendisliğinde L uzunluğundaki bir yolda, bir T anındaki taşıt sayısıdır. Genellikle 1 km 1 sa, bir an olarak alınır. Bu hataları genelde bundan sonraki bildirilerinizde yapmayın, çünkü bu bildirilerin pek çoğunda bu hataları gördüm.

Şimdi gelelim hata şeyine. Devlette belirli yönetim kadrolarında da bulunmuş bir insan olarak karar süreçlerinin nasıl olduğunu biliyorum. Bu arada onu ortaya getirip de siyasal bir hava vermenin manası yok, çünkü bunun A partisiyle B partisi arasında hiçbir fark olmadığını da gördüm ben. Dolayısıyla belirli yere gelmiş olan insanlar başka yaklaşımlarla olaylara mana veriyorlar ve böyle yürüyorlar. Aslında biz oda olarak ne yapabiliriz diye başlamanız lazım, çünkü burası bir oda toplantısı. Odanın ilk kurulduğu tarihten itibaren maalesef pek çok kredisinde azalma oldu, çünkü oda belirli belirsiz, benim hiç tasvip etmediğim bazı siyasal havalara girdi. O havalara girmeseydi, şu anda oda ciddi olurdu ve anayasa maddesi değiştirilip, devletle çalışanlar oda üyesi olmaktan istisna tutulmazlardı. Diğer ülkelerde, mesela Amerika Birleşik Devletlerinden örnek vereyim: Odaya üye olamayan imza dahi atamaz. Dolayısıyla savunması alınıp, odadan ihraç edilen bir kişinin devlet memuriyeti biter. Yani bu, odacı kadrosuna geçmesi gerekiyor, mühendis olarak devlette bile çalışamaz, biz bunları sağladığımız takdirde belki gücümüzde bir kuvvet olacak. Şu anda elimizde bir kuvvet yok, ancak şu anda benim önereceğim şey şu: Pek çok hata var, bu pek çok hataların içerisinde sayılamayacak kadar çok diyebilirim. Mesela üçüncü köprüye teşebbüs edilmesi, 15000 km bölünmüş yol ki bunun hakkında epey makale yazdım. 22 milyar dolar civarında bir paramız bu işlere harcanmaktadır, çünkü bir yığın teknik sorun, yani şu anda teknik konularla başımızı ağrıtmak istemem. Mevcut yolun yoluna yeni yol yapmak, normale nazaran en aşağı 5, yaklaşık 8 kat daha pahalıya mal oluyor, çünkü Türkiye'nin topografyasından ötürü.

Bütün bunları ortaya koyacak olursanız, bunların tartışma ortamına getirilmesi lazımdı. Getirilemedi, maalesef uygulamalar oluyor, devam ediyor, gidiyor. Bizim sadece odada ciddi bir kurul oluşturarak, bu olayları ciddi bir şekilde incelemek ve hiçbir şekilde siyasal renk katmadan bu olayı mühendisçe eleştirmek lazım, çünkü karar vericinin bu işten bir takım başka çıkarları da olabilir. Ne bileyim, oy kaygısı olabilir veya daha başka kaygıları olabilir. Bu kaygıların içerisinde ne yapacağımı, ne edeceğimi biz bilemiyoruz, ama temelde şunu aklımıza getirmemiz lazım ki, bu işleri yapanlardan biz mühendis olarak gücümüzün yettiği şekilde hesap sormamız lazım.

Mesela Adana'dan denildi; zenginin en güçlü olduğu yerde Adana metrosu ayaklar üzerindeki yükseltilmiş bir tabliyenin üzerinden gitmekte ve burada balast kullanıldığı için de bakımı için şehrin ortasında belirli bir yükseklikte balastlı yol bakımı yapmanın ne ilginç oldu-

ğunu, Ömer bey burada gayet iyi bilir. Makineyi çalıştırmanız bile mümkün değildir. Yani bir buraj yapmanız mümkün değil, ama onun karşısında geliyorsunuz “Düzlüğe geldik oh” dediğiniz anda da -fotoğrafları bende var- içinde 30 cm uzunluğunda balıkların yüzdüğü bir havuz haline gelmiş olan -Çukurova bu- Çukurova’nın binbir sularının içerisine girmiş bulunuyoruz. Bu tür proje hatasını yapan insanların bu işten hesap vermesi gerekir. O hesabı bizim sormamız lazım, bunun siyasetle alakası yok. Proje yanlıştı, güzergâh yanlıştı, o tartışmalara girmeden. O da yanlış, yani onlara da girilebilir, ama temelde, ilk başta inşaatla ilgili basit hataları dahi bulmamız mümkün olabilir. Bunun için ben böyle bir izleme kurulu oluşturulmasını, bu izleme kurulunun projeler ortaya çıkar çıkmaz tamamıyla mühendislik açısından incelemesi ve bunu ilgili mühendis arkadaşlara sunması, çünkü “El elden üstündür ta arşa kadar” demiş ceddimiz.

Eğer bu kurulun da yaptığı bir hata varsa onun da ortaya konması ve sonuçta hatasız, mümkün olduğu kadar ülkemiz çıkarlarına elverişli ve sonuç olarak da ülkemize problem yaratmayan bir sistem oluşturmamız lazım. Sadece ulaştırma için söylüyorum: Yıllık ulaşımdan dolayı Türkiye’nin kaybı 10 milyar dolardan fazladır beyler. “Şu kadar para şuraya gidiyor, bu kadar buraya gidiyor” diyorlar, ama esasında sistemin hatası o kadar fazla ki, bunu gidermek ne dereceye kadar mümkün olur, nasıl düzeltilebilir, hep beraber el birliğiyle yapmamız lazım, ama temelde bunun çok rahat bir şekilde ve siyasal renklerden uzak ortaya konması ve listelenmesi lazım.

Benim söyleyeceklerim bu kadar, teşekkür ederim.

GÜNGÖR EVREN –

Teşekkür ederiz, sağ olun Sayın Orer. Yalnız ben izninizle bir iki şey söylemek istiyorum. Çok saygı duyduğum bir kişi olduğumu baştan söyledim, onun için beni hoşgörülle dinleyeceğinizi düşünüyorum. Odalarla ilgili olarak söyledikleriniz, herhalde şu anda bir etkinliğin içinde bulunduğumuz Odamızla ilgili değil ki biz buradayız, diye düşünüyorum, birincisi bu. İkincisi de bu ulaştırma olaylarının siyasetten ayrı, sadece mühendisçe değerlendirilmesi görüşüne de katılmak olanağını bulamıyorum, çünkü böyle bir şey mümkün değil. Çünkü ulaştırmanın en önemli boyutu siyasettir. Bu ulaştırma ile ilgili herhangi bir şeye karıştığımız zaman, bir görüş söylediğimiz zaman bu toplum içinde birilerinin belli katmanların faydasına, bazılarının da zararına bir şeyler söylemiş oluyoruz. “Bu konuda ben hiç siyaset yapmıyorum, ben mühendisim” dersek inandırıcı olamayız. Ben bunun mümkün olduğunu düşünmüyorum.

Tabii ki şunu kastederek belki söylüyorsunuz, onu öyle tavsiye gerekir: Şu partinin, bu partinin, falanca partinin bir organı anlamında onlarla işbirliği yaparak çalışma anlamında söylüyorsanız, ona diyecek bir şeyim yok, ama ulaştırmanın siyaset boyutu olmadan ulaştırma olması mümkün değil. Konuştuğumuzun hepsi siyaset, sizin konuştuğunuz bile siyaset.

En son söylediğiniz, ülkenin bilmem ne kadar ulaştırmadan zarara girdiğini söyleminizin siyasi boyutu var. Sayın Orer kusura bakmayın, ben bunu belirtmek durumundayım. Beni hoş görürsünüz umuyorum. Anlaşılan o kavramlar içinde bir şeyler gizli, o net olmadığı için bunları söyleme gereğini duydum. Buyurun Sayın Ilıcalı. Şimdi Sayın Ilıcalı siyasete bulaşmış bir kişi olduğu için onda laf boldur. Lütfen Sayın Ilıcalı, onu da siz çok iyi becerirsiniz; böyle derli toplu, fazla yaymadan, tabii şu anda da siyasetten azıcık da uzak olduğunuza göre o tarafa da fazla girmeden, dinliyoruz sizi efendim.

MUSTAFA ILICALI-

Sayın Başkan, değerli katılımcılar, hepimizi saygılarımla selamlıyorum. Biraz önce hocamın da belirttiği gibi şu anda bulunduğumuz mekan 1979'dan 2002'ye kadar çalıştığım üniversite. 2002-2007 arasında da Türkiye Büyük Millet Meclisi üyesi oldum ve bu toplantıların hemen hemen hepsine, o tarihlerdekilere katıldım. Şu aradaki konumum, yani bir taraftan ben Ankara'da görev yaparken yürütme organının, yasama organının burada tartışılan konulara nasıl karar verdiğini görme, orada beraber olma imkânı yaşadım. 2002'den önceki toplantılarda da sadece olayın tek boyutu üniversitedeki hazırladığımız bildiri açısından konulara baktık. Burada da bu 3 gün içerisinde çok değerli bildiriler verildi. Buradaki katılımcılar veya aramızda bugün olmayanlar çok katkı da bulundu, ama sonuçta burada esas somut bir öneri geliştirebilmemiz için olayı çok iyi bir teşhis etmemiz lazım. Şimdi biz bu konuşmaları her sefer yapıyoruz, belki tutanaklar incelenirse 6'ncı Ulaşım Kongresinde de var, 5'de de var, 4'de de var, ama sonuç olarak demek ki sonuç alamıyoruz ki biz bunları hâlâ söylemeye devam ediyoruz.

Mesela hemen bir örnek vermek gerekirse, burada en fazla ağırlıklı olarak konuşulan konu bir Metrobüs oldu. Belediyenin yapmış olduğu yeni bir uygulama, hatta bilmiyorum siz de izlemiştinizdir, bizim bildirimleri değerli basın mensupları da izlediler; ama gazetelere ve televizyona yansıyan kısmı sadece ulaşım kongresinin ismini veriyor, hemen Metrobüsle ilgili değerli hocalarımızın verdiği eleştirilere yer verdi. Şimdi tabii olaya bakışımızı bir irdelememiz lazım. Kavşağa hayır diyoruz, iyi değil diyoruz, toplu ulaşım, Metrobüse bu yanlış diyoruz. Şimdi bunlar böyle söyleyince yollar genişledi. Yani ben sizleri eleştirmek için değil, yanlış anlaşılmasın. Şimdi eleştiri getirince biz doğru kararları nasıl vermemiz lazım, buradaki beklenen sonuç kim; karar vericiler, ülkeyi yönetenler, merkezi birimler ve yerel birimle, hocalardan yararlanacak, sivil toplumdan yararlanacak, onların görüşünü alacak; ama daha biz baştan onları bir araya getiremiyoruz. Gelemiyor, çünkü hemen uzaktan seyrederken, bakıyor ki yaptığı bütün projeler yerden yere vuruluyor. Somut bir örnek vereceğim, bunu Sayın Başkanla da, İETT Genel Müdürüyle de paylaştım. İsim vermeye gerek yok, şimdi araçlar eleştiriliyor, diyor ki "Bir aracı şu kadar liraya alındı, bunun daha 4'te 1'i fiyatı olan var" yani sadece olaya bir yatırım maliyeti yönünden bakarsanız doğrudur. O onun 4 katıdır, ama eğer diğer şu maliyetler de göz önüne alınmış olsaydı; bakım maliyeti, günlük yapılan yol, 15000 yolcu/saat kapasite için gerekli araç sayısı, ekonomik işletme ömrü, araç

yenileme maliyeti, toplam işletme bakım maliyeti, toplam araç yatırım maliyeti, bakıldığı zaman tamamen farklı bir sonuç çıkıyor. Demek ki o zaman burada da, siz nasıl ki biz buradan siyasi otoriteyi eleştiriyoruz, tek taraflı bakıyor; ora da burayı eleştiriyor diyor ki “Burası bir aile ortamı, bunları paylaşamazsak sonuca gidemez.” Oda diyor ki “Teknik bakmıyor, siyasi bakıyor.” O zaman şimdi olaya siyasi olarak ne bu taraf bakacak, bilimin ışığında bakmamız lazım, öbür taraf bakması lazım. Yani bunu bir araya getirmenin yolunu bulmamız lazım. Niye gelmiyor; çünkü gittiğim zaman eleştirecek.

Buraya bir tane belediye başkanımız geldi, -hocam yanlış anlamayın- mesela şimdi çocuk bugünkü şeye gelemedi. Yani neticede o gelmiş diye, biz onu “Bak ya öbürleri gelmemiş.” Çekmemiz lazım ki bu fikirlerden istifade etsin. Açık net olarak söyleyeyim: Şimdi biz burada bir siyasi otoriteyi eleştiriyoruz, yarın biz karar verici olsak, hocalar olsa, kendi aramızda hemfikir miyiz acaba? Bir kere hepimizin uzmanlığı ayrı, birimiz karayolcu, birimiz demiryolcu, birimiz ulaştırmacı, bunu sağlamak lazım. Şimdi burada da olaya şöyle bakmak lazım: Ülkenin ulaşım sistemine bir baktığımız zaman durum nasıl, karayolu sistemimiz nasıl, demiryolu sistemimiz nasıl, deniz yolu sistemimiz nasıl; bunların gelişmiş ülkelere göre geri olduğunu hepimiz söylüyoruz. Demek ki bu konularda mesafe alınacak. Peki, bunlarda nasıl mesafe alınacak; bunlar doğru projelerle ve bulunacak finansmanla beraber. Şimdi siz Bakan oldunuz, buradan bir hocam Bakan olduğu zaman, o hemen bir yatırım projesini yapacak, projeleri hazırlayacak ve onların önceliklerini belirleyecek, o işlerin eksiklerini tamamlayacak. Belediye başkanlarımız aynı şekilde hizmet verecek. “Ya ben biraz bir iki sene bekleyeyim, doğru strateji ana planlarımı hazırlayayım, strateji planın peşine ana plan, uygulama planlar...” dediğiniz zaman süre gelip geçiyor. Burada bu kadar eksik var.

Şimdi 15000 km bölünmüş yol yapılıyor, bunu eleştiriyoruz, buna gerek yok diyoruz. Haki-katen var mı, yok mu, bunlara iyi bakmak lazım. Bir kardeşimiz burada bir bildiri sundu, ama tamamını değerlendirmiş olsaydı, oradaki ölümlü kazalardaki azalmayı görmüş olacak. Yani benim burada değerlendirmeme, esas doğrularıyla buradaki hocalarımın doğrularında bir farkım yok. Bir farkım var benim şimdi sizden, buradakilerin hepsinden bir farkım var: Ben bu Ankara’daki sistemi görmüşüm. İlk gün de size söyledim: Bir hükümetin ömrü yaklaşık... 60’ncü hükümet görev başında, öldüğünüz zaman 1-1,5 yıl. Şimdi 1-1,5 yıl içerisindeki, buradaki o bildirimlerde anlatılan bütün teknikleri kullanacağım, ihaleye gelecek, doğru kararlar verecek. Yani o açıdan ben fazla zaman almadan, size somut bir öneride de bulunacağım. Biz de burada zaman zaman teknik bildirimlerimizi siyasi hale getiriyoruz, bu bir gelecek. Bu eleştiriye kendi adımıza yapmamız lazım.

Bu arada neden yapıyoruz ve getiremiyoruz, karar vericiler gelemiyor. Bakın ben bu kadar İnşaat Mühendisleri Odası Başkanı Cemal beyin şahsında tüm emeği geçenleri, düzenleme kurulu başkanı değerli hocamı, Ergun Hocamı, bütün emeği geçen, Zerrin hocam, İsmail hocam, herkesi çok tebrik ediyorum, teşekkür ediyorum.

Gelmiyor, korkuyor, gelemiyor, çünkü geldiği zaman eleştirilecek. Bir kere bir getirmek lazım, ondan sonra da süratle eleştiriyoruz, üçüncü köprü yapılmasın, o yapılmasın, aynen ne diyor; o konuşmamın tamamını anlatmayım, ne yapsak hayır diyecek. Bir de şöyle deseydik: Mesela şöyle, bana dün İETT Genel Müdürü Metrobüs’le ilgili basındaki şeyleri çıkardı; şu kalınlıkta sadece Metrobüs’le ilgili haberler. Bir de şöyle baksaydık, deseydik, mesela ben bir senaryo yapıyorum: Sayın Belediye Başkanı tebrik ederiz, toplu ulaşıma önem verdiniz, belki yolun yerini yanlış seçtiniz, otobüsleri yanlış seçtiniz, ama” bu çok güzel bir adımdır. Bir de bunları duysun o siyasiler de ki “Bak, biz de doğru yaptığımız zaman, doğru şeyler söylüyor.” Ondan sonra siz havacılıktaki yolcu sayısının artışı hepimiz çok iyi biliyorsunuz, deniz yolundaki artışı... Niye bunlar artmıyor; bir takım yasal düzenlemelere ihtiyaç var. İşte siz o düzenlemeleri yapmazsanız, o vergileri indirmezseniz, bir rekabet ortamı oluşturamazsınız. Ben Erzurum Milletvekiliyim, şu anda benim her vatandaşım orada artık uçağa binecek hale geldi. Yani 5 sene önceki fiyatın yarısında binebiliyor. Erzurum’a İstanbul’dan haftada 2 sefer vardı, bugün 5 sefer var. Demek ki bunları yaptığımız zaman hizmet veriyorsunuz, işletme kazanıyor, vatandaş kazanıyor.

Sonuç olarak biz, değerli Başkanım gerçekten İstanbul Şubesi için çok yakın tanıdığım için çok tebrik ediyorum. Bir de sizi destekleyen çok değerli hocalarımız var. İnşallah Güngör hocam 8’ncisinde de geri çekilmez, devam eder. Diğer genç kardeşlerimiz var, hocalarımız, hep beraber... Şimdi bizim ne yapmamız lazım, size açık, net olarak söyleyeyim: Burada bu toplantılarda kendi aramızda yapıp, sadece eleştiriler yapıp, onları iyice bizden uzaklaştırmayın, ne olursun ben bunun için size yalvarıyorum ya. Yani ben burada size her şeyi anlatmak... Biz ne yapmaya çalışıyoruz, diyoruz ki “Başkanlar, Bakanlar, Hükümetler ulaştırmada doğru işler yapsınlar.” Doğru iş yapmak için önce temas lazım, bu temas var mı; yok. Hocam 2005’te yazdığı mektuba cevap alamamış. Yine bir katılımcı “Ben bilgileri alamadım” dedi. Ben o konuda da zamanım az, ama bizim 22’nci dönem olarak ilk çıkardığımız kanun Bilgi Edinme Yasası, bu sizin yasal hakkınız. Bilgi edinmeyi hoca olmanıza gerek yok, o yasadaki faydalanarak o bilgiyi alırsınız. Demek ki orada bir eksiklik var. O yasanın uygulamasını meclis çıkarır, yapacak olan, takip edecek olan değerli sizlersiniz.

Değerli Hocam; şimdi somut sonuca gideceğiz. Şimdi demek ki biz burada bir araya gelmemiz lazım. Birbirimizin eksiklerini, yani oradaki siyasilerin eksikliklerini de hemen yüzüne vurup, kaçırmamız lazım. Onlarla beraber olmamız lazım, karar vermede yanımızda olmamız lazım ki doğru karar versin. Değerli hocam söyledi: Nasıl ki mesela ulaşım ana plan strateji çalışmasında hocalarla bakanımı bir araya getirdi, koordinasyon sağladı, orada hemfikir bir şey çıktı. Ondan sonra bir kopukluk varsa bu ilişkideki bir kopukluktan meydana gelmiştir. Bunu nasıl sağlayacağız? İşte bu söylediğime bir soru işaretini atalım, bunu nasıl sağlayacağız; bunun yolu çok kolay: Ulaştırmayla çok ilgili, bilgili bir mühendis odası varsa bunu çok rahat yapabiliriz. Bakın ben size hemen şunu söyleyeyim: Ben son yılda en fazla üzerinde durduğum şey, Ulaştırma Araştırma Enstitüsünün kurulmasıydı. Burada bazı hocalarımız biliyor. Bunun manası da nedir; başka yasalar var, ona girmeyeceğim, çünkü bu toplantının somut sonucudur bu.

Değerli katılımcılar, Ulaşım Araştırma Enstitüsü amacı şu: Bir, ulaştırmanın TÜBİTAK'ını oluşturuyor. İçerisinde değerli hocalarımızdan faydalanacak, sivil toplumdan -yani size ana fikri söylüyorum- faydalanacak, buna yetki verecek, kaynak verecek bir oluşum yapıyoruz. İşte bu oluşumu yaparken, işte erken seçim olmasıyla ben onu ilgili komisyonlara getiremedim. Buradaki şey şuydu, acaba bir üniversite bünyesinde mi olsun, bakanlık bünyesinde mi olsun; bakanımız "bakanlık bünyesinde belki hocalar siyasi düşüncüler" dedi. Üniversite olursa, Yıldız'da yaparsak İstanbul Teknik küser, İstanbul Teknik olursa Yıldız... yani o bize zaman kaybettirdi. Şimdi buradan benim aklıma bugünkü toplantıda bu değerli görüşler bildirilirken şu ortaya çıktı.

Somut sonuç şudur: Teşhiste hemfikiriz. Ne olur buradan çıkarken "Bu kadar güzel bildiri-ler yaptık, gelmediler, dinlemediler" demeyin. İnanın buradakileri televizyonlardan takip ediyorlar, ama televizyonlar da maalesef onları iyice uzaklaştıracak bölümleri veriyor. İşte bir tanesini örnek olarak verdim. Bir tanesi daha var "Hoca gitti hızlı treni şimdiden yer yer vuruyor." Yahu kardeşim, bunun bir projesi varsa, bir müşavirliği varsa, burada bir eksiklik varsa, bunu somut olarak 7'nci Ulaşım Kongresini niye bekliyorsunuz. Burada oda illa insanlar -Allah göstermesin- öldüğü zaman "Ya, ben dememiş miydim" size Erzurum tabiri diyeyim. O açıdan bunu söylememek lazım, bunun bir yolunu bulmak lazım. Somut sonucu da şu, ben İnşaat Mühendisleri Odamızdan şu ricada bulunuyorum: Hocam burada herkes söyledi değerli Başkanım. İzleme kurulu oluşturalım. Bu izleme kurulu şunu yapsın, yani izleme kurulu bazı sempozyumlarda falan da çıkıyor ya, oradan da acaba tereddüt ediyorum, bunun ismi de çok prestij kaybetti. Bu öyle olmasın, ne olursun hocam bakın siz de 7'ncinin başkanı olarak ülkeye çok önemli bir hizmet vermiş olursunuz.

Bu izleme kurulunun üyelerini iyi seçelim. Yani o yerel yöneticileri, merkez yöneticileri kaçırarak, keskin şeylerle başlayacak şekilde olmasın, onun bir yöntemini bulalım. İzleme kurulunu oluşturduktan sonra ilk birinci takip edeceğimiz şey şu: Bir kere bir eksiklik var, yasal bir eksiklik var. Ben ne kadar onları kendime sempati kazandırsam da "Gel senin bütün projelerini eleştirmeyeceğim" desem de, açıkça benden yararlanır, yararlanmaz, bunu yasal bir zorunluluk haline getirmemiz lazım. Bunun için izleme kurulu olarak, hocam o teklifi getirelim. O zaman üniversitelerle çok tartıştık. İzleme kurulunda tartışalım. Ben size samimi olarak şunu söyleyeyim: Ben bugün milletvekili değilim, ama ülkeyi yönetenlerin hepsi yüzde 90'ı yeni bakanlar, yüzde 90'ı mesai arkadaşlarım, yani her türlü koordinasyonu sağlamanız çok kolay. İstedığımız an ulaşırsız, götürürüz, fikrimizi belirtiriz, mesafe alırız. Özellikle bugün çok özel bir durumum vardı, geldim.

Ben kendi kendime de diyorum ki "İlıcalı, sen 5 yıl o Ankara'yı yaşamışsın, bu üniversitelerde bulunmuşsun. Bu konular konuşuluyor, senin görev ve sorumluluğun var; bunu paylaşman lazım, bu işi düzenleyenlerle beraber katkıda bulunman lazım." Bu manada da diyorum ki: Bu izleme kurulunu oluşturduktan sonra o çalışmalarımı getiririm, bunları ne yapmamız gerektiğini paylaşırız, o yasanın bir an önce çıkmasını sağlarız. İlgili komisyonda daha önce

çalıştığımız komisyon başkanı yine bizim dönemimizdeki aynı başkan, onlarla paylaşıyoruz. Ondan sonra bu yasal zorunlulukla beraber bu size ne getirecek? O TÜBİTAK'ı projeleri seçme önceliğinde yol gösterecek.

Bakın, ben size şunu açık, net söyleyeyim, Ergun Hocam bunu çok iyi anla: Ben Erzurum'da milletvekilim aç-kapa kavşakla "Erzurum olarak ben niye geri kalayım" diyor, her yere kavşak projesine başlamaya çalışıyor. Elde bir şey olsa, haklı olarak Ankara yapıyor, Gaziantep yapıyor, İstanbul yapıyor, bilmiyor ki oradaki saatlik trafik 200, 300, buradaki 3000, 5000, 7000, neyse. Yani o arada bütün belediye başkanları da, bakanlar da, hepsi ulaşım uzmanı değil ki, altyapısı bürokrasi de -daha önce söyledim- çok iyi yetişmiş, çok iyi konuyu bilenler değil ki. O manada da bu enstitüyü kurduğumuz zaman, bunlar yönlendirecek; belediyeler eğitim verecek, merkezi birimlerde iş birliği yapacak ve bu -tekrar altını çiziyorum- yasal bir düzenleme olduğu için bunun yaptırımı olacak. Sonuç olarak ben bununla ilgili size daha çok cümleler yapabilirim, ama ortak görüşümü, yani benim sizinle paylaştığım, sizden de hatta -Başkanım izin verse ki- bu görüşlere katılıyor musunuz, diye bir oylasak acaba...

GÜNGÖR EVREN –

Yok, öyle şey yapmayalım Sayın Ilıcalı, mesajınız çok net alındı, toparlayım lütfen.

MUSTAFA ILICALI-

İki cümle de bırakıyorum. Değerli hocalarım, biz nasıl ki biz buradan merkezi birimleri, yerel birimleri eleştiriyorsak "Bunlar şunu yapıyor." Onlar da bizi eleştiriyor, bunda hem fikir olalım. Bunda onlarda bizi eleştiriyor, onların nedenlerini söyledim. Bunların bir daha olmaması yönünde en önemli şey -tekrar altını çiziyorum- izleme kurulu muazzam bir şey, ama tacizce lafla olmaz. Bir yasal düzenleme gerekir. En önemli şey bağlayıcılıktır. Bak, hocam diyor "Bilgi Edinme Yasasını çıkardığınız halde alamıyorum." Demek ki olmasa hiç o iki sayfalık bilgiyi de alamaz belki de. O açıdan bu yasal düzenlemeyi yapmak için de bir zemin lazım.

Zemin için de en uygun şey İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesinin bu işin çok iyi üstesinden geleceğine eminim; başkanımızın ilgisi, diğer üyelerin ilgisi, hocalarımızın vereceği destek. Ben de bu kurulda geçmiş 5 yıllık tecrübemle beraber Ankara'daki her türlü koordinasyonda katkım olacağını buradan sizlere duyurmak ve bunu paylaşmak istiyorum. Bu şekilde mesafe alınmış oluruz, aksi takdirde böyle bir somut adım atamazsam -buraya bir not düşelim- 8'nci Ulaştırma Kongresi'nde de aynı şeyleri tekrarlarız, kaybeden ülke olur. Ülkenin kaynakları sınırlı, her ne kadar yatırımlar yapılsa da öncelikleri seçersek kalkınma hızı daha farklı olacaktır. Teşekkür ederim.

ERGUN GEDİZLİĞİOĞLU-

Şimdi, yöneticilerle bir araya gelemediğimizi söyledi, gerçekten çok doğru bir saptama bence, buna ihtiyacımız var. Ancak senin girişiminde Büyükşehir Belediyesine yapmayı önerdiğimiz bir örnek çalışma vardı, hatırlıyorsun; “Bir arter seçsinler, bir trafik yönetim çalışması yapalım, örnek olsun” dedik ve sen bunun için girişimde bulundun bildiğim kadarıyla. Bugünkü Başkanla epeyce toplantılar yaptınız, vesaire vesaire, sözde kurtarılacaktı ve benim yöneteceğim bir çalışma olacaktı, bunu yapamadık. Şimdi buraya bir araya gelememekteki günahımı merak ediyorum, bir defa bununla ilgili.

Bir ikinci soru da şu: Gene senin büyük gayretlerinle Ulaştırma Bakanlığına ülke çapında iki üniversitenin çalışması bir ulaştırma mastır planı yaptık, ne işe yaradı o plan? Bu konuda düşüncelerini merak ediyorum.

GÜNGÖR EVREN-

Şimdi bir yanlışı düzelteyim. Biz ulaştırma mastır planı yapmadık. Stratejilerle ilgili kapsamlı bir çalışma yaptık.

MUSTAFA ILICALI-

Hocam aramızda hemfikir olduğumuzdan açık vermeyelim bence. (Gülüştürmeler)

GÜNGÖR EVREN-

Yok, bu dil sürçmesi de o bakımdan...

MUSTAFA ILICALI-

Hocam, Ergun hocam gerçekten Türkiye trafik mühendisliği konusunda çok büyük katkıda bulunacak. Burada yine değerli hocam, müsteşarımız, Erhan hocam var. Ben hocam onu söyleyeyim, çok güzel söylediniz ve benim söylediklerimi de doğruluyor. Büyükşehir belediye başkanı... Burada ilgili arkadaşlar da var. Talimat verildi, bu trafik yönetim projelerini yapacağız, Ergun hocayla çalışacağız, aynen oradaki o firmalara verilmiş talimat... Ergun hocayla... Gelip sizinle temas kurmadık. İşte şunu demek istiyorum: Bağlayıcılığı olmuyor. Benim hocam, o yasayı bir incelersek, odamızda beraber de geliştirirsek, o zorunluluk getiriyor. Mustafa Ilıcalı elinden gelen gayreti yapıyor, söylüyor, Başkan söylüyor, havale ediyor, bunun takibi, denetimi yok. O açıdan bunda emin olun, siz onun için bu yasal düzenleme gelirse bu işi ortadan kaldıracak. Diğer taraftan ana plan çalışması da hakikaten çok büyük gayret oldu. Hocam hepimiz burada katkısı olanlara çok teşekkür ediyorum. İhale edile-

cekti, eldeki bilgiler zaten vardı. Önce bir stratejik lazımdı. Bakan Binali Bey de çok sağ olsun, uygun gördü. Buradaki hocalarımızla hemen bir araya geldi, çalışıldı. İşte bundan sonra da o izleme kurulu olarak biz bu işin peşinde olduğumuz anlaşılırsa, yasal düzenlemeye de katkımız olursa bir sempati de oluşur, bir ilişki kurmuş oluruz. Merkezi birimlerle sivil toplum ve üniversiteler farklı çalışıyor, bunları bir koordine etmek lazım. Ben de kendimi bu manada iki tarafı da görmüş bir kişi olarak bunu koordine edebileceğimi düşünüyorum. Bu manada en güzel bir katkı olur diye düşünüyorum, çünkü şu anda hem ulaştırma hocası olmuş hem milletvekili olmuş, tekrar aranızda gelmiş Türkiye’de başka kişi yok şu anda. Ben bu avantajımdan istifade ettirmek istiyorum ve bu vesileyle de çok uzun zamandır görmediğim değerli hocalarımı, meslektaşlarımı gördüğüm için çok mutluyum.

Değerli Başkanım; sizin sabrınızı da çok zorladım. Çok teşekkür ediyorum. Herkese iyi akşamlar diliyorum, sağ olun.

GÜNGÖR EVREN –

Estağfurullah, çok teşekkürler Sayın Ilıcalı. Şimdi tabii ki düşündüğümüz anlamda ulaştırma enstitüsü hepimizi sevindirir. Şimdi şöyle bir şey var: Bizim burada görüş belirten insanların bir gerginlik olsun, bir tatsızlık olsun, birileriyle üstelikte ülkeyi, kenti yönetenlerle aramız açılın gibi bir amacı olabilir mi; böyle bir şey söz konusu değil. Ancak temelde bir yanlışlık var; bu bilgilenmemek çok önemli bir şey. Bir insanın, bir uzmanın, bir akademisyenin yaşadığı kentte, yaşadığı ülkedeki bir uygulamayla ilgili günler boyu, aylar boyu bilgi alamaması ne demektir? Sizin o söylediğiniz Metrobüs araçlarıyla ilgili -söyleyenlerden birisi benim, belki de beni kastediyorsunuz- ben şöyle söyledim, dedim ki “Metrobüsü ilke olarak destekliyorum, sanıyorum herkes destekler.”

Çünkü kentin zaten kısıtlı olan olanaklarını kapasiteyi etkin kullanacak biçimde değerlendirilmesi bizim ilke olarak kabul ettiğimiz bir şeydir, ama uygulamanın şu anda gözüktüğü kadarıyla kabul edilmesi mümkün değil. Gerçekte ben taşıtı anlamsız şekilde pahalı buluyorum, ama bana öyle bilgi verilebilirdi ki ben o bilgilerin ışığında belki de böyle bir şeyi söylemek durumunda olamazdım, ama bana bu bilgiyi vermediler ki.

Benim dünya uygulamalarına baktığımda gördüğüm rakamlara göre çok pahalı gözüküyor, bu bir. İkincisinde Yeditepe’ye yedi tünel, gerçekten plana uygun değil, planda yeri yok, adı yok, sanı yok, özür diliyorum, etüdü de yok. Bir arkadaşla birlikte bunu ifade ettiğimiz zaman, Sayın Başbakan “Bunlar da Ali Kıran, baş kesen mi” dedi. Bu şartlar altında yaklaşım nasıl olacak? Dolayısıyla buradaki arkadaşların görüşlerini belirtmesinden dolayı, onların bu beraberliği engelledikleri, onu köstekledikleri gibi bir sonucu çıkarmak haksızlık olur diye düşünüyorum.

MUSTAFA ILICALI-

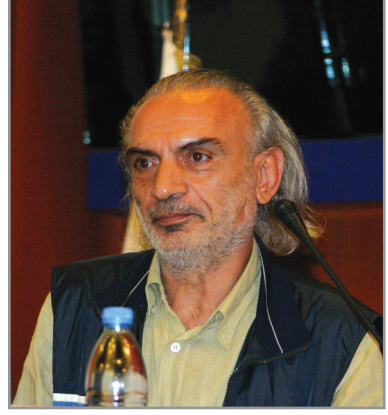
Çözümü üretmek manasında kullandım. Size şunu çok net söyleyeyim: Buradaki konuşulanları siz basına açıklıyorsunuz, televizyona hepsini söylüyorsunuz, ama o olumsuz kısmı veriyor maalesef.

GÜNGÖR EVREN –

Bu izleme göreviyle ilgili bir öneri var, fakat nasıl somutlaştırılır, onu bilemiyorum. Bu konuşmalardan sonra, daha önce söz almayı düşünmeyenler belki bir şeyler söyleme gereğini duyarlar, çünkü vaktimiz hâlâ var. Ergun bey buyurun. Efendim? Vazgeçtiniz. Buyurun. Bu raya gelerseniz daha iyi olur.

ABDÜSSELAM SUVAKÇI-

Bence yanlış yatırım yoktur. Türkiye’de şu vardır: Kaynakların belli bir anlamda birilerine aktarılması, senelerdir yapılan olay budur. Bu yanlış yatırım meselesine baktığımızda, o kentin halkı bunun yanlış olduğunu algılamadığı müddetçe bu kaynak aktarımı yatırım anlamında her zaman olacaktır. Ülkemizde yerel yönetimler, Avrupa yerel yönetim sözleşmesi imzalanmıştır, ama çekinceli olarak imzalanmıştır. Mesela Avrupa kentli hakları sözleşmesi imzalanmamıştır.



Bunlar imzalandığı takdirde o kentteki olgu, insanların -tek örneklerden birisidir: Arnavut halkının meydana getirmiş olduğu girişim, yerel inisiyatif, sivil inisiyatif- bu anlamda üçüncü köprüye karşı yapmış olduğu görmüştür. Dolayısıyla böyle şeylerin ortaya çıkabilmesi, ancak o kent halkının kente sahip çıkması anlamında bir olay olacaktır. Yoksa bunu çıkarmadığımız takdirde, yani ülkenin demokratikleşmesi ve demokrasinin gelişimi olmadığı takdirde halka bilgi ve bilincin ulaştırılması anlamında zorluklarımız var. Dolayısıyla bu noktada hakikaten de meslek odaları akademisyenlerle halk arasında bir köprüdür.

Akademisyenlerin yatığı çalışmayı, meslek odaları bir politika olarak kentli halkına götürmesi lazım. Dolayısıyla kentli halkını da inisiyatif anlamında -Mimarlar Odası bu konuda daha başarılı- yerel inisiyatifler vasıtasıyla bunu örgütlemesi lazım. Esas mesele burada: Kentli halkının örgütlenmesi ve kentli hakları anlamında kendi haklarına sahip çıkması, ülkemizdeki en önemli sorun bu. Eğer ülkemizde demokrasi kavramı belli bir noktaya gelmiş olsaydı, -kentli haklarında belli bir noktaya geleceğine inanıyorum- dolayısıyla bugün buralarda yerel yöneticilerin, politikacılarının yapmış olduğu bu kaynak aktarımı meselesindeki sorunları, kentli halkı onu cezalandırarak, belli bir noktaya getirerek buna izin vermemiş olur ve politikacıları terbiye edebilir duruma gelebilirdi. Teşekkürler.

GÜNGÖR EVREN –

Teşekkürler efendim. Elbette buna katılmamak mümkün değil. Bunun son noktadaki gerçek çözümü, kentlinin bilinçlenmesi, kentine sahip çıkması, haklarına sahip çıkması. Bu noktaya vardığımız zaman böyle oturup, bunları tartışmamıza gerek kalmayacak, ama oraya nasıl varacağız? Onun yolu, aşamaları ve sonucu nasıl...

SALONDAN-

...Derseniz siyasete girmiş olursunuz...

GÜNGÖR EVREN –

Peki, teşekkür ediyorum. Evet, başka söz isteyen yok galiba. Sayın Oda Başkanımız, şimdi bir izleme komitesinden falan söz edildi. Burada da galiba size yönelik, Odamıza yönelik bir görev yönlendirmesi var. Sizin bu öneriyi somutlaştırmak üzere bu konuda söyleyecekleriniz var mı?

MUSTAFA ILICALI-

Söyleyeceklerim var, teşekkürüm var.

GÜNGÖR EVREN-

Peki, buyurun. Teşekkür, kapama anlamında teşekkür mü?

MUSTAFA ILICALI-

Başka söz alan yoksa...

GÜNGÖR EVREN-

Yok...

MUSTAFA ILICALI-

Eğer söz alan varsa...

GÜNGÖR EVREN-

Buyurun,

ALİ OLGUN (Adana Şube Başkanı)-

Adana’da yaşadığımız bir başka örnek var. Adana’ya gelen hocalarımız bunu bilirler, Celal Bayar Köprülü Kavşağı. Celal Bayar Köprülü Kavşağı baştan itibaren çok acı, çok komik bir hikâyesi var. Şimdi bu köprünün doğu batı hattındaki ayakları tekrar söküldü ve tekrar projelendirildi ve şu anda inşaatı yapılıyor. Başlangıçtaki de yanlıştı, şu anda hocalarımıza sorduğumuzda da, vaziyet planını incelediğimizde de bu yanlışlıklara değindiler. Şimdi konu şu: Biz buraya gelene kadar bu uygulamaya dava açamayacağımızı biliyorduk, fakat burada ki hocalarımıza sorduğumuzda “Hayır, öyle değil. Şimdi bile dava açabilirsiniz” dediler. Aslında buna benzer hatalı yatırımlar için, yani kasti yapılan hatalı yatırımdır.

Benim paramla, benim yetki verdiğim bir siyasetçi bir hatalı yatırımı iddiayla, ısrarla yapmıştır ve bunun bedelini vatandaş olarak ben ödüyorum. Elbette hukuka aykırı bir durum var, akla aykırı bir durum var. İşte bu noktada odalarımızın burada önerilen çok ciddi çalışmaların yanı sıra gerçekten çok ciddi bir hukukçu desteğine ihtiyacı var. Bu hususlarda hukuki yönden bir boşluk olduğunu düşünüyorum. Eğer biz bu konuya vâkıf olsak, böyle bir destek almış olsak -bizim oda eksiklerimizden bir tanesi sanıyorum bu- bu konuda daha cesaretli, daha kararlı olabiliriz. Kaldı ki burada da bir aşmazımız var: Hukuka aykırı, mahkeme kanalıyla karar verilmesine rağmen çeşitli belediyelerde icraatlar devam etmiştir; gece çalışarak devam etmiştir, başka şekilde yaparak devam etmiştir. Bu konuda ısrarlı ve kararlı olmamız lazım. Teşekkür ederim.

GÜNGÖR EVREN –

Teşekkür ederim. Sayın Başkan son konuşmayı yapacağına göre ben de son bir iki cümlem söyleyeyim. Günün birinde böyle konuları görüşmeye gereksinim duymamamızı yürekten diliyorum. Katıldığımız için hepinize şükranlarımı sunuyorum. Çok teşekkür ediyorum. Buyurun Sayın Başkan.

CEMAL GÖKÇE-

Kongrenin 3’ncü günü. İlk gün yaklaşık olarak 280 meslektaşımız veyahut başka meslek gruplarından olan yurttaşlarımız kongremizi izlediler. Bu yılki son derece yüksek katılımlı bir kongre oldu. Dün ve bugünde yaklaşık olarak 150 mertebesinde meslektaşımız veyahut katılımcı, ilgi duyanlar kongremizi izlediler. Biz önemsiyoruz ve bütün katılımcılara, ilgi duyan herkese teşekkür ediyoruz, çünkü ulaştırma konusu son derece önemli bir konu. Hayatımızın kalitesiyle ilgili bir konu, kent halkının yaşamıyla ilgili bir konu, ülkemizin temel sorunlarından birisi olan son derece önemli bir konu. O noktada 7’nci Ulaştırma Kongresi’ni yaptık, biraz sonra kapatacağız. Emeği geçen ve katkı sağlayan herkese çok teşekkür ediyorum.

İnşaat Mühendisleri Odası ve İnşaat Mühendisleri Odası gibi başka odalarımız artık öyle bir noktaya oturdular ki, 80 öncesi birbirlerini bıcaqlayan, son derece masum şeyler söylenirken onu kendisine hakaret olarak gören bir anlayış çerçevesinden çıktı; İnşaat Mühendisleri Odası'yla birlikte diğer odalarımız, hatta ülkemizdeki birçok sivil kuruluş. Artık ülkemizde ciddi bir olgunluk var, artık bizi hiç kimse kavga ettiremez. Bu nedenle demokrasi diyoruz, bu nedenle açıklık diyoruz, bu nedenle şeffaflık diyoruz, ama bu nedenle de karar süreçlerine katılım diyoruz. Bu çerçevede bizim sadece kongrelerde yapmış olduğumuz, yani kongre nitelikli toplantılarımız bu çerçevede kaliteli geçmiyor. Dost bir ortam yaratarak geçiyor, ama bizim odamızda her hafta Perşembe ve Cumartesi günü olarak yapmaya çalıştığımız hayata dair, insana dair, teknik ve teknik olmayan tüm konulara yönelik her meslektaşımızın kendisine göre bir şeyler bulacağı her toplantıda bu ortam var. Bu nedenle ben ilgi duyan ve odamızı bu çerçevede değerlendiren, gören, bütün toplantılarımıza katılan arkadaşlarıma teşekkür ediyorum.

80 öncesi, bilirsiniz ülke politikasına yönelik, diyelim ki İnşaat Mühendisleri Odası'nın ve yahut benzeri bir takım örgütlerin söyledikleri her doğru olan şey de eğer karşı kesimler tarafından -bu "karşı kesimi" olumsuz anlamda kullanmıyorum- kabul edilirse, farklı bir çerçeve olarak görülürse "Bunlar politika yapıyorlar, siyaset yapıyorlar" denirdi ve o zamanki ortamı da bu anlayış belirlerdi. Gerçekten o zaman söylenenlerin son derece etkili olduğunu -beni bağışlasın- Sayın Orer'in biraz önce burada ifade ettikleriyle de anlaşıldı.

1980 öncesi bunun baş mimarlarından olan Sayın 9'ncu Cumhurbaşkanımız Süleyman Demirel, meslek odaları için "Politika yapıyorsunuz, siyaset yapıyorsunuz" derdi. Çok söylerdi, ama 80'de Türkiye'de bırakın meslek odalarının politika yapmalarını, bütün siyasi partiler kapatıldı. Türkiye'de ne kadar demokratik olan ve olmayan kurum ve kuruluş varsa, tümü kapatıldı; politika yapıyorlardı, değil mi? Bu başka bir şey, o konuları tartışmak çok uzun sürer. İşte o Cumhurbaşkanımız, o meslektaşımız, o büyüğümüz 80 sonrası, bilirsiniz 1987'lerde ben İstanbul Şubesi'nde yönetici değildim, ama Sayın Demirel İstanbul Şubesi'ni ziyaret edecekti. Arkadaşlarım benim de odaya gelmemi istediler, Sayın Demirel şunu söyledi: "Çocuklar siyaset yapın, siyaset."

Yine bir başka şey söyleyeceğim. Çok söylenir, çok konuşulur, halk arasında, bilim çevreleri arasında denir ki "Ne kadar anlatırsan anlat, karşıdakiler anlayabildiği kadarını anlar" birincisi bu. Karşıdakiler anlayabildiği kadar anlar; bu bir kapasite sorunudur. Bir iyi niyet vardır, fakat kapasitesi, derinliği, bilgisi çerçevesinde o kadarını anlamıştır, son derece bir masumluk vardır; saygı duymak lazım. Yine aynı tümce bir başka çerçevede ifade edilir. "Ne kadar anlatırsan anlat, karşıdakiler anlamak istediği kadarını anlar" bunların ikisi de doğrudur. Artı, biz özellikle kentimizi yönetenleri, ülkemizi yönetenleri her zaman farklı düşünsük bile, siyaseten farklı noktalarda olsak bile saygıda kusur etmememiz gerektiğini bilen, gerçekten belli bir nezaket içerisinde davranmak gerektiğini bilen bir anlayışla yaklaşıyoruz. Kent yöneticilerimiz açısından da böyle, ama İnşaat Mühendisleri Odası'nın Türk Mühendis

ve Mimar Odaları Birliği yasaının Türk Mühendis Odaları Birliği'ne ve İnşaat Mühendisleri Odası'na yüklemiş olduğu görev çerçevesinde de yanlış yatırımları söyleriz, her zaman söyleriz, doğru yapılanların da altını çizeriz ve destek oluruz. Bugünkü kent yönetimimiz açısından da böyledir, ülke yönetimimiz, yani merkezi yönetimimiz açısından da böyledir. Doğru yatırımları her zaman destekleriz, ama yanlış yatırımların da altını çizeriz. Peki, ilgili siyaset kurumunun kendisini gözden geçirmesinin, kendisini yeniden yaratmasının başka nasıl olabirliği var ki; bizler eleştireceğiz, o yanlışları söyleyeceğiz. Bilim çevrelerimiz eleştirecek, o yanlışları söyleyecek. Sayın Ilıcalı çok sevdiğimiz bir arkadaşımız. Gerçekten başta Ulaştırma Kongremiz olmak üzere, aşağı yukarı bu son kongremiz. Kendi görevi açısından hariç bütün Ulaştırma Kongrelerimizin bilim kurulunda bulunmuştur ve destek vermiştir, ama bizim ulaştırma kongrelerinde alınmış olan kararların tartışılmaz olmadığı iddiasında da değiliz.

Tabii ki burada alınan kararlar da tartışılabilir. Fakat biz şunun doğru olduğunu biliyoruz: Özellikle dünyadaki çağdaş ülkelerdeki, demokratik toplumdaki temel öngörünüm ve anlayışın siyaset kurumunun bırakın ilgili akademisyenlerin, bilim adamlarının bu tür kongrelerde çıkan sonuçları ilgililer tarafından siyaset kurumlarına götürülmesi, tam tersi siyaset kurumları o ilgilileri “İlgili, yanlış yatırımlar yapıyorsun” diye sesini yükseltenlerin seslerini daha çok dinlemeye çalışırlar, böyle olmalıdır. Eğer ben politika yapacak olsam ben siyaset kurumunun içerisine olsam, gerçekten beni en çok eleştirenlerle daha çok olurum, çünkü onlardan alacaklarım vardır.

İnşaat Mühendisleri Odası'na bilirsiniz ki her düşünceye sahip olan, ama inşaat mühendisliği diplomasına sahip olan her meslektaşımız üyedir. Açıktır ki bizim bütün toplantılarımız, farklı düşünsel dünyaya sahip olan arkadaşlarımızın katıldıkları toplantılardır. Ben en çok, bizi en fazla, beni başta olmak üzere en fazla eleştiren arkadaşlarımı dikkate almaya çalışırım. Son derece önemlidir, eleştiriden kaçılır mı? Şimdi biz anakent belediyemizi yapmış oldukları yanlış yatırımlardan dolayı, zaten bunun yanlış olmadığını ilgililer de söylemiyorlar. Eleştiriyoruz, eleştireceğiz, eleştirmeye devam edeceğiz, başka türlü görevimizi yapmamış oluruz. Aynı zamanda bu kentte yaşayan insanları bilgilendirmek zorundayız, bu bizim görevimizdir. Başka türlü olursak, eğer eleştirmezsek, doğruları söylemezsek o zaman bizi eleştirmeniz lazım. Tabii bunu hangi çerçevede; uygar bir dil kullanma çerçevesinde. Aradaki mesafeyi açmak çerçevesinde değil, aradaki mesafeyi kullandığın dille daha yaklaştırmak çerçevesinde, tabii ki buna dikkat etmeye çalışıyoruz. Bu son derece önemlidir. İnşaat Mühendisleri Odası başta olmak üzere temel politikası bu yaklaşımı sağlamaktır. Bitireceğim Sayın hocam.

Bakınız, dünyada yatırımlara yönelik olarak kabul edilmiş çok temel bir anlayış vardır. 3 gündür burada tartışıyoruz. Fizibilite konusu, fizibilitenin herhangi bir yatırım ile ilgili olarak toplam maliyet içerisindeki payı yüzde 5, ama sonuca etkisi yüzde 65. Planlamanın toplam maliyet içerisindeki payı yüzde 10, sonuca etkisi yüzde 30. İnşaatın fiziksel olarak yapılma-

sının toplam maliyet içerisindeki payı yüzde 85, sonuca etkisi yüzde 5. İşte bizim ülkemizin insanları, bizim kentimiz insanları daha çok sonuca etkisi yüzde 5 olan, ama inşaat maliyeti yüzde 85 olan fiziksel büyüklüklerle uğraşırlar. Peki, böylesi bir anlayışın karşısında olmamız gerekmez mi, bunu söylememiz gerekmez mi? Tabii ki prestij projeleri önemlidir, tabii ki mühendislik projeleri önemlidir. Boğaz Köprüsü'nün mühendislik tekniği son derece önemlidir, biz bundan övünç duyarız.

Öyle ki yatırımın olduğu yerde meslek adamı vardır. Yatırımların olduğu yerlerde mühendisler ve mimarlar var. Bizler yapılan yatırımları desteklemek değil, tam tersine desteklemek zorundayız. Destekleriz, ama bir koşulla. Bakınız yıllar önce bize ağabeylerimiz, büyüklerimiz böyle öğretti.

Yıllar önce bütün dünyada inşaat mühendisliği başta olmak üzere meslek adamları kendi mesleklerini yaparken öncelikli olarak işin teknik boyutunu, yani güvenilirlik boyutunu birinci sıraya koyarlardı. Bize okula girdiğimiz zaman bunu öğretmişlerdi. İkinci boyut olarak ekonomiklik konusunu öne kordular. Üçüncü konu olarak estetik konusunu öne kordular. Dördüncü konu olarak da çevre boyutunu öne kordular. Yani bu dört anlayışın birbirleriyle uyum içerisinde olması gerektiğini söylerlerdi, dünyadaki hâkim anlayış da buydu. Fakat artık bugün dünyadaki ve ülkemizdeki kaynakların tükenmiş olması nedeniyle bütün yatırımların sürdürülebilir bir gelişmeye de hizmet etmesi gerekir.

Yatırımlar bu çerçevede değerlendirilir ve mühendislik hizmetleri işte böyle olduğu içindir ki ilgililer, bizim büyüklerimiz, meslek adamları, Avrupa mühendisler topluluğu, dünya mühendisler federasyonu beşinci bir ilaveyi daha yapmıştır. O beşinci ilave de şudur: Yapılan üretim sosyal ve toplumsal olacak. Bakın yeni şeyler öğreniyoruz. Biz 3-5 sene önce çalışmalarımıza bu beşinci boyutu ilave etmiyordu, çünkü o yatırım sosyal değilse, toplumsal değilse, sürdürülebilir bir gelişmeyi dikkate almıyorsa, kaynak kullanımına rasyonel anlamda değil de kaynak tüketimine hizmet ediyorsa o yatırım sürdürülebilir bir yatırım değildir.

İşte biz İnşaat Mühendisleri Odası olarak sadece 2007 yılında 1'nci kongremiz ulaştırma kongresi olmak üzere bundan sonra 4 kongre daha yapacağız. Bütün anlayışımızda bu sürdürülebilir gelişme anlayışı vardır. Kaynaklarımızın doğru ve rasyonel kullanımı anlayışı vardır ve en temeli de insanı araçlaştıran bir anlayış değil, insanı amaçlaştıran bir anlayış vardır. Dolayısıyla ulaştırma konusuna da böyle bakıyoruz, yapı işletmesi konusuna da böyle bakıyoruz, deprem konusuna, güvenli yapıların üretilmesi konusuna da böyle bakıyoruz, temel mühendisliği ve zemin mekaniği konularına da böyle bakıyoruz. Yani bizim mesleğimizi ilgilendiren ve bizi ilgilendiren hayata dair ne varsa, onun tümüne sosyal ve toplumsal çerçevede bakıyoruz.

Son olarak değerli meslektaşlarım, zamanınızı aldım. Başta düzenleme kurulumuz olmak üzere, Sayın Güngör Evren hocamız olmak üzere tabii ki değerlendireceğiz. Kendisi bir son-

raki kongrede olmamak çerçevesinde kürsüden bir ifade de bulundular, ama bunu birlikte değerlendireceğiz. Eğer Güngör hocamız gerçekten yine o düzenleme kurulu içerisinde bulunması gerekiyorsa, Güngör hocamız bulunacaktır, zaten oradan da kaçma şansı yoktur.

Kendisinin de hakkı yoktur, kendisi de zaten böyle bir şey istemez, biz bunu biliyoruz. Bu çerçevede Güngör Evren hocamız başta olmak üzere, Ergun Gedizlioğlu hocamıza, İsmail şahin hocamıza, düzenleme kurulunda bulunan Rezan Bulut arkadaşımıza, Sevil Karıncalı arkadaşarıma çok teşekkür ediyorum. Başardılar, sağolsunlar.

Bitmedi, dikkatinizi çekmiştir; odamız çalışanları ilk günden beri buradalar. Yine bu çalışmaların ortaya çıkması birden bire olmuyor tabii, çok zaman alıyor. Bu işin mutfağında bulunan şube çalışanı arkadaşarıma da çok teşekkür ediyorum.

Bitmedi yine; bilim kurulumuzda yer alan, gönderilen bildirimleri en titiz bir şekilde inceleyen, değerlendiren bilim kurulu üyelerimize de teşekkür ediyorum. Son derece genç, geleceğin akademisyenleri olan meslektaşarıma, kongremize bildirimleriyle katılan, bildirisiz katılan bütün meslektaşarıma, bütün geleceğin akademisyenlerine de teşekkür ediyorum.

Yine kongremizi katılımlarıyla ve sponsorluklarıyla destekleyenlere teşekkür ediyorum.

Meslektaşarıma teşekkür ediyorum ve son olarak da bu saate kadar burada bekleyen, kimi bildirimlerin son derece teknik konular olmasına rağmen dikkatle izleyen siz değerli arkadaşarıma teşekkür ediyorum ve İstanbul'dan başka yerlere, kentlerine gidecek arkadaşalara da sağlıklı, kazasız bir yolculuk diliyorum ve saygılar sunuyorum.

7.ULAŖTIRMA KONGRESİ'nin

düzenlenmesinde görev alan Düzenleme Kurulu üyelerine, bildirilerin değerlendirilmesinde görev alan Bilim Kurulu üyelerine ve Kongremize bildirili veya bildirisiz olarak katılan ve arzulanan düzeyli bilimsel tartışma ortamının sağlanmasına emeği geçen değerli bilim insanlarımıza ve kongrenin başlangıcından bitimine kadar görev alarak emek harcayan tüm çalışanlara katkılarından dolayı, İnŖaat Mühendisleri Odası İstanbul Ŗubesi olarak teŖekkür eder, saygılar sunarız.

TMMOB İnŖaat Mühendisleri Odası İstanbul Ŗubesi

41.Dönem Yönetim Kurulu

Başkan: Cemal GÖKÇE

Sekreter Üye: Temel PİRLİ

Sayman Üye: Nusret SUNA

Üye: Cemal İNAN

Üye: İsmail UZUNOĞLU

Üye: Müfit BEŖER

Üye: Özkan ŖENGÜL