

14. ULAŞTIRMA KONGRESİ

18-20 Ekim 2023 / MSGSÜ SEDAD HAKKI ELDEN ODİTORYUMU/İSTANBUL
SONUÇ BİLDİRGESİ



İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi tarafından düzenlenen 14. Ulaştırma Kongresi, 18-20 Ekim 2023 tarihleri arasında MSGSÜ Sedat Hakkı Eldem Oditoryumu'nda gerçekleştirildi. Covid-19 pandemisi sebebiyle İMO tarafından

Toplumsal yaşamın ve ekonomik gelişmenin ayrılmaz ve tamamlayıcı bir parçası olan ulaştırmanın ilgilendiği alanlar doğası gereği çeşitlidir. Diğer kongrelerde olduğu gibi 14. Ulaştırma Kongresi'nin teknik oturumlarında sunulan bildirilerin konuları da ana hatlarıyla aşağıda listelenmiştir:

- Ulaştırma yatırımlarında kamu-özel iş birliği modeli.
- Karayolu lojistik sorunları ve kent yaşamına etkileri.
- Sürdürülebilir kentiçi ulaştırmada bisiklet ve yaya türlerinin yeri ve önemi.
- Kavşak tasarımının trafik güvenliği üzerindeki etkileri ile ışıklı kavşaklardaki karayolu trafik akımlarının çeşitli başarımlar (performans) ölçütlerine göre incelenmesi.
- Karayolu esnek üstyapı ve kaplama tasarımında yenilikler.
- Karayolu ulaştırmasının çevresel etkileri.

ara verilen tematik kongrelerin yeniden başlaması olumlu bir gelişmedir.

14. Ulaştırma Kongresi'nin Cumhuriyetimizin 100. Yılında düzenlenmesi bizler için özel bir anlam taşımaktadır. Bu kongrenin önemini daha da artıran ise, Ulaştırma Kongrelerinin düzenleme kurulu başkanlığını uzun yıllar özveriyle ve titizlikle yapan Prof. Dr. Güngör Evren onuruna düzenlenmesi olmuştur.

14. Ulaştırma Kongresi öncesinde 3 Haziran 2023 tarihinde düzenlenen İstanbul Ulaştırması Çalıştayı, 13. Ulaştırma Kongresi öncesinde belirlenen kentlerde yapılan çalıştayların küçük ölçekli devamı niteliğindedir. Nüfusu gittikçe artan kentlerimizde yaşanan ulaştırma sorunlarının masaya yatırıldığı ve yerel bileşenlerin sorunların çözümü için düşünce ve görüşlerini dile getirme fırsatı bulduğu bu toplantılar, toplumun sorunlar ve çözümleri konularında farkındalığını artırması bakımından son derece yararlıdır. Devamının getirilmesi Kongrelerden beklenen faydaları artıracaktır.

Kongre hazırlıkları bir yılı aşkın bir süre önce başlamış ve ilk çağrının yapılmasıyla hızlanmıştır. Kabul edilen 30 bildirden 29'u kongre programının 8 teknik oturumunda sunulmuştur. 14. Ulaştırma Kongresi'ne katılım memnuniyet verici düzeyde olmuştur. Kongre oturumlarındaki katılımcılar soru-yanıt bölümlerine aktif biçimde katılmışlardır.

Kongreler yeni fikirler içeren çalışmaların paylaşıldığı ve tartışıldığı yerlerdir. 14. Ulaştırma Kongresi'nde sunumların ardından sorulan sorular ve yapılan tartışmalar kongreye ayrı bir zenginlik katmış, katılımcıların farklı bakış açılarıyla sunumun konusuna odaklanmalarını sağlamıştır.

Ulaştırma Kongrelerine gönderilen ve sunulan bildirilerin niteliğinin artırılması yönündeki çabalar sürekli. Kongrenin ardından yapılan Düzenleme Kurulu toplantısında bu yöndeki çabaların ve teşviklerin sürdürülmesi, ayrıca değerlendirme sürecinin somut ölçütlerle desteklenmesi gerektiği konusunda ortak görüşler dile getirilmiştir.

14. Ulaştırma Kongresine davet edilen çağrılı konuşmacılar Kongreye ayrı bir zenginlik katmıştır. Kamu yatırımlarının şeffaf olması ve takip edilmesi konularındaki köşe yazılarından tanıdığımız Gazeteci Sayın Çiğdem Toker'in bu konulardaki değerlendirmeleri çok değerliydi. Yerel ve Merkezi birimlerdeki yöneticilerin ve karar vericilerin Ulaştırma Kongrelerine katılmasını ve katkı yapmalarını önemsiyoruz. Bu bağlamda, Şehir Hatları Genel Müdürü Sayın Sinem Dedetaş ve İBB Ulaşım Daire Başkanı Sayın Utku Cihan, yaptıkları sunumlarla İstanbul kentinin ulaştırması ile ilgili değerli paylaşımlarda bulunmuşlardır.

Avustralya'dan Kongreye canlı olarak bağlanan Sayın Rahmi Akçelik, günümüzün öne çıkan yapay zekâ uygulamalarının ulaştırma modellerindeki yeri konusunda ilginç bir sunum yapmıştır.

14. Ulaştırma Kongresi'nin ana teması "Ulaştırmada İklim Krizine Odaklı Köklü Bir Anlayış ve Bakış Açısı Değişimi (Paradigma Değişimi)" olarak seçilmiştir. Kongrenin sonundaki panel-forum oturumunda Sayın Prof. Dr. Haluk Gerçek ve Sayın Dr. İsmail Hakkı Acar, ana tema çerçevesinde, oturumun işlevine uygun olarak, izleyicilerin de katılımıyla tartışma yaratan sunumlar yapmışlardır. Yaşamın ve ulaştırmanın sürdürülebilir olması için alınan kararlarda, yapılan uygulamalarda ve benimsenen tutumlarda olması gereken ya da beklenen değişiklikler üzerinde durmuşlardır. Oturumdaki tartışmalar konuyla ilgili farkındalığın artmasını sağlaması bakımından yararlı olmakla birlikte, hedefe ulaşmak için gidilecek daha uzun bir yolumuz olduğunu da göstermiştir.

Türkiye'nin ulaştırma politikalarını biçimlendiren dönemler vardır. Cumhuriyetin 1923 yılında ilanı ile birlikte başlayan kalkınma hamlesinde demiryolu yatırımlarına öncelik veren bir politika benimsenmiştir. İkinci Dünya Savaşı'nın ardından 1950 yılına kadar süren bu politik tercih, çok partili yaşamın başlamasıyla birlikte, özellikle Amerika Birleşik Devletleri'nin yönlendirmesiyle değişmiş, yerini karayolu ağırlıklı bir politikaya bırakmıştır. Ülkenin son 70 yılına damgasını vuran bu tercih, hükümetler değişse de yerini hala korumaktadır.

Toplumsal faydayı ön planda tutan uzmanlar ve politikacılar, ulaştırma tercihlerinin şehirlerarası ve kenti içinde raylı sistemler ve toplu taşıma türlerinden yana ağır basmasını önermiş olsalar da karar verici pozisyondaki siyasetçiler, bu önerilere kulak tıkamakta, kendi politik geleceklerini garanti eden ve görece yüksek gelir grubundakileri memnun eden ulaştırma yatırımlarına öncelik vermektedirler. Bölünmüş yollar, otoyollar, karayolu köprüleri, karayolu tünelleri bu politik tercihlerin tipik ürünleridir. Bu yatırımlar aslında ulaştırmanın "sürdürülemez" tarafına kapı aralamaktadır. Gelecekteki ulaştırma sorunları bu tercihlerin olumsuz sonuçlarının yaşamımızda yer almasının garantisidir.

Türkiye'nin bir süredir uyguladığı ulaştırma politikası toplumu içinden çıkılmaz bir sarmala sokmuştur. Son yıllarda karayolu altyapı yatırımlarında benimsenin "geçiş garantili" kamu özel iş birliği modeli politikası, olumsuz çevresel etkileri yanında ağır kamusal zararlara yol açmaktadır.

Yüklenicilere verilen geçiş garantisini telafi etmek için, altyapıyı kullananlardan alınan ücretin üzerine yüklüce bir miktar fark ödenmekte, ayrıca sağlanamayan geçiş sayısı farkı için de genel bütçeden ödeme yapılmaktadır. Altyapıyı kullanmayanların da ödemek zorunda kaldığı geçiş ücretleri sürdürülebilirliğin sosyal adalet ayağını sakatlamaktadır. Diğer yandan, bu modelle yapılan altyapıların sürdürülebilirliğin ekonomik büyüme ayağına herhangi bir katkı yapmadığı gibi genel ekonomik şartları daha da ağırlaştırdığı yaşanarak deneyimlenmektedir.

Öncelik veriliyormuş gibi görünen demiryolu ulaştırmasında da işler iç açıcı değildir. Mevcut yönetim bir yüksek hızlı tren (YHT) sevdasına yakalanmış, demiryollarımızdaki diğer konvansiyonel yolcu treni hizmetlerini ciddi ölçüde ihmal etmektedir. Demiryolu yük taşımacılığı da planlanan hedeflerin oldukça uzağındadır. YHT gerçekleştirmeleri de hedeflenenin çok gerisindedir.

Yukarıda değinilen politik tercihler ulaştırma planlarına da yansımaktadır. Planlar "dostlar alışverişte görsün" niyetiyle, mevzuat gereği yapılmakta, karar vericiler uygulamada kendi bildikleri (politik fayda odaklı) yoldan şaşmamaktadırlar. Meslek örgütleri bugüne kadar olduğu gibi gelecekte de yanlış gördükleri bu tür tercih ve uygulamaları eleştirmeye, aklın, bilimin ve toplumsal faydanın gerektirdiği görüş ve önerileri paylaşmaya devam edeceklerdir.

Ulaştırma doğası gereği iş birliği yapılması gereken bir alandır. Bu iş birliğinin temelinde kamu yararı olmak zorundadır çünkü ulaştırma kamusal bir hizmet alanıdır. Ulaştırma Kongrelerinin amaçlarından biri, bu alandaki paydaşları belirli aralıklarla bir araya getirmek, böylece yaşanan ve yaşanması muhtemel sorunların çözümleri hakkında görüş alışverişi yapmak ve toplum yararına dönük öneriler sunmaktır. Kongreleri sadece akademik içerikte sunumlar yapılan toplantılar olmaktan çıkarıp, yönetici, karar verici ve uygulamacıların da katkı koyup yararlanacağı etkinlikler haline dönüştürmek kaçınılmazdır. Günlük politik görüş ayrılıklarının orta ve uzun vadede yarar getirmesi kaçınılmaz bu birlikteliklerin önünü tıkamasına izin verilmemelidir. Toplumsal yarar ancak bu şekilde artırılabilir. Dileğimiz ve temennimiz toplum yararına olan bu birlikteliklerin artması ve yaygınlaşmasıdır.

Prof. Dr. İsmail ŞAHİN

14. Ulaştırma Kongresi

Düzenleme Kurulu Başkanı