

CUMHURİYETİMİZİN 100 YILINDA ULAŞTIRMA

18 Mayıs 2024

İnşaat Mühendisleri Odası İstanbul Şubesi olarak düzenlediğimiz Cumhuriyetimizin 100 Yılında Ulaştırma etkinliği 18 Mayıs 2024 tarihinde Şubemizin Harun Karadeniz Konferans Salonunda gerçekleşti. Cumhuriyet dönemi boyunca izlenen ulaştırma politikalarının, bütünsel bir yaklaşımla değerlendirildiği etkinliğimiz Şube Başkanımız **Sinem KOLGU**'nun açılış konuşmasıyla başladı.

KOLGU, "Ulaştırma konusu meslek odamızın her daim ilgi alanında olmuş, kent içi ulaşımdan kara, deniz ve hava yolu ulaşımına, ulaştırma yatırımlarından özelleştirmelere kadar hemen her alanda bilimsel etkinlikler düzenlemiş; konunun uzmanlarını, uzman meslektaşlarımızı, akademisyenleri ortak zeminde buluşturmuş, odamızı referans kurum mertebesine yükseltecek değerli tartışmalara zemin hazırlamış, toplantıların çıktılarını, bilimsel üretimi kamuoyuyla ve ilgili kamu kurumlarıyla paylaşmıştır. Çünkü meslek örgütümüz bu zeminlerdeki üretimi sadece entelektüel bir faaliyet gibi değerlendirmemekte, fikirlerin sonuç değiştirici etkisi olması gerektiğinden hareketle karar vericiler üzerinde basınç oluşturmak istemektedir. Bunu ne kadar ve hangi oranda başarmaktadır? Sanırım ülkemizin demokratik işleyişinin, katılımcı yönetim anlayışının ve bilimin hangi düzeyde rehber alındığının önemi bulunmaktadır. Ne yazık ki bu noktada ülkemizin sicili pek iç açıcı değildir. Bilim insanları, mühendisler çoğu zaman kendisini çaresiz hissetmişlerdir. Tartışmışlar, üretmişler, uyarılmışlar lakin sonucu değiştirmeye muktedir olamamışlar. Sadece ulaştırma merkezli tartışmalarla sınırlı bir çaresizlik değildir bu. Ulaşımdan depreme meslek alanımıza giren hemen her konuda karşımıza çıkmaktadır." sözleriyle konuşmasına başladı.

"Mühendislik ile toplumsal ihtiyaçlar arasında doğrudan bir ilişki bulunmaktadır. Toplumsal ihtiyaçlar mühendisliği geliştirmekte, mühendisliğin kat ettiği mesafe toplumsal gelişimin önünü açmaktadır. Ulaştırma için de bu ilişki çok açıktır. Ekonomik, sosyal, toplumsal ihtiyaçlar ulaştırma politikalarını belirlemiş, ulaştırma politikaları hayata geçtiği oranda toplumsal hedefe ulaşmayı kolaylaştırmıştır. Bu ilişkiye bir bütün olarak olumlu anlam yüklenmediğini söylemek durumundayım. Çünkü toplumsal ihtiyaçların tarifi öznellik içerir ve karar vericilerin ekonomik, politik yaklaşımını



yansıtır. Nasıl ki Cumhuriyet'in kurucu kadroları, modernleşmenin ve ekonomik kalkınmanın yolunun demiryolu yatırımlarından geçtiğini tespit edip buna uygun politikaları hayat geçirdiyse, ekonomik kaynakları ülkeye kamusal değerler kazandırma yönünde kullandıysa, günümüz iktidarları tercihini karayolu, paralı yollar, paralı geçişler doğrultusunda kullanmış. Aynı şekilde sadece 1997-2013 arası yıllarda aralarında Mersin Limanı, Bandırma Limanı, Trabzon Limanı'nın da olduğu 11 liman özelleştirilmiş. Özelleştirme şartları, kamunun hangi düzeyde zarara uğratıldığı ayrı tartışma konusudur ancak Cumhuriyet'in bin bir emekle yaptığı onlarca liman kamu malı olmaktan çıkarılmıştır. TCDD da aynı akıbette uğramış, demiryolu bünyesinde bulunan ve daha önce kamu eliyle yürütülen hizmetler özelleştirilmiştir. Denebilir ki 12 Eylül 1980 askeri darbesinden sonra hayata geçirilen ve ondan sonraki iktidar eliyle yaygınlaştırılan özelleştirmeler Cumhuriyet dönemi iktisadi kazanımlarını ortadan kaldırmıştır. Bu nedenle ekonomide kamusalılığı savunmakla, Cumhuriyet değerleri arasında yer alan laikliği, sosyal uygulamaları, hukukun üstünlüğünü savunmak, yani bir başka ifade ile Cumhuriyet idealine sahip çıkmakla Cumhuriyet'in eserlerine sahip çıkmak bütünlük arz etmektedir." diyen KOLGU, başta İstanbul olmak üzere kentlerimizde yaşanan ulaşım sorununa değindi.

Kentiçi ulaşım da dahil olmak üzere bütün konu ve alanların sorunları çözülebileceğine işaret eden KOLGU, çözümün tüm hayatın insanın refahı ve mutluluğu üzerine düzenlenmesi ve kamuculuğun esas alınması olduğunun altını çizdi ve "Odamızın ilk ulaştırma kongresinin yılı 1974'tü. Genç Cumhuriyet ise ilk Ulusal Demiryolu Kongresini 1925 yılında toplandı. Bugün buradan hem 1974 hem de

1925 kongresine selam iletiyorum. Açıkçası oralarda vücut bulan kamucu, halkçı yaklaşım ve o yaklaşımla uyumlu mühendislik anlayışı bizlerin rehberi, yol göstericisidir.” sözleriyle konuşmasını sonlandırdı.

Ardından İMO Yönetim Kurulu Başkanı **Nusret SUNA** konuşmasını gerçekleştirdi. SUNA, “100 yıl önce Mustafa Kemal Atatürk ve silah arkadaşları kurtuluş savaşını zaferle sonuçlandırarak bizlere bağımsız bir ülke armağan etti. Bağımsızlık hiç şüphe yok ki çok geniş tanımlı bir kavram. Bu kavram ülkenin emperyalist işgalcilerden kurtarılması, emperyalist-kapitalist sisteminin ekonomik cenderesinin kırılması, toplumsal hayatın laiklik temelinde kurgulanması, hukukun üstünlüğünün tartışılmayacak bir mertebeye yükseltilmesi, toplumsal refahın sağlanması ve yaşamın nitelikli kılınmasını içermektedir. Bugünkü etkinliğimizin konusu olan ulaştırma ülkemizin ekonomik kalkınmasıyla birlikte yaşamın niteliğinin yükseltilmesi, bir başka ifade ile yurttaş konforunun sağlanmasıyla doğrudan ilintilidir. Bir bütün olarak değerlendirildiğinde Cumhuriyetin, çağı yakalama iddiası olduğu anlaşılabacaktır. Genç Cumhuriyet, iddiasına uygun bir şekilde davranmış, bilimin ve mühendisliğin rehberliğinde ülkenin imarı için kollarını sıvamış, ulaştırmanın önemine binaen değişimin ilk adımlarını bu alanda atmıştır.” sözleriyle konuşmasına başladı.

Cumhuriyet ve mühendislik tarihçileri tarafından kuruluş dönemi için yapılan değerlendirmelerde planlı kalkınma projeleri olarak adlandırılan atılımların başında 1923-1940 yılları arası demiryolları ile 1948-1957 yılları arası karayolu programlarının geldiğini belirten SUNA, genç Cumhuriyetin planlı, programlı ve hedefli projelere ihtiyaç duyarak ulaştırma projelerini devreye aldığını, ulaştırmanın sonuç değiştirici öneminin Cumhuriyet’in diğer hedeflerine ulaşmasını kolaylaştırdığına dikkat çekti.

Demiryolu, karayolu ve denizyolu ulaşımında kuruluş döneminde yapılan hamlelerin ülkemizin ekonomik kalkınmasıyla doğrudan ilintisi olduğunu ve bu süreci biraz da eş zamanlı ve eş içerikli olarak değerlendirmek gerektiğini belirten SUNA, ulaştırma projeleri ile kamu binaları, su yapıları, enerji ve sanayi tesisleri, eğitim ve sağlık tesisleri, toplu konutlar ve iş merkezlerinin de peyderpey hayata geçtiğini sözlerine ekledi.

“Dönemin özgün şartları, devralınan ekonomik ve sosyal hayatın gerçekleri, toplumun eğitim ve kültür düzeyi, okur-yazarlık oranı ve benzeri etkenler Cumhuriyet’in modernleşme iddiasından



vazgeçmesine neden olmamış, olumsuz tablo kurucu kadroların şevkini daha da artırmıştır. İşin doğrusu zamanın ve gerçeklerin sınırları zorlanmış ve bir başarı öyküsü yazılmıştır. Hiç şüphe yok ki başarının mimarı Cumhuriyet’in kurucu kadrolarıdır.” diyen SUNA, “Cumhuriyet’in 100 yıllık ulaştırma öyküsünün kahramanları ülkemizin aynı zamanda birleştirici, bütünleştirici geniş yelpazeye yayılmış yönünü ifade eder. Kimler vardır öykünün kahramanları arasında? Tartışılmaz ilk sırada ülkemize bu ufku gösteren ve ufka varmak üzere cesaretli adımlar atan Mustafa Kemal Atatürk bulunmaktadır. Sivas-Erzurum demiryolu hattını “Şimendifer zaferi Türk işçisinin, Türk mühendisinin, Türk sermayesinin zaferidir” diyen İsmet İnönü de öykünün kahramanlarındandır. 1933 yılında Sivas-Erzurum demiryolu hattının ihalesini alan Nuri ve Abdurrahman Demirağ kardeşler de öykünün yaratıcılarındandır. Söz verdiği halde hat üzerindeki tüneli zamanında bitiremeyen ve bu nedenle intihar etmeyi seçen Yahya Bey öykünün dramatik yönünü ifade etmektedir. Öyküde, 1955 yılında Birecik Köprü inşaatında çalıştığı sırada, köprü yapılmasıyla Fırat Nehri üzerinde ulaşım aracı olarak kullandıkları salların işlevsiz kalacağını ve işlerinin bozulacağını düşünen sal sahipleri tarafından öldürülen inşaat mühendisi Kadri Çile de vardır. 1970’te Boğaziçi Köprüsüyle ilgili tartışmalar başladığında, “Boğaz’a değil Zap Suyuna köprü” kampanyası çerçevesinde bizzat Hakkâri’de köprü yapımını üstlenen 68 kuşağı gençler öyküyü içselleştiren, sahip çıkanlardandır.” dedi ve “Özelleştirme furasıyla pek çoğu kamunun elinden alınmış, ulusal, uluslararası sermayeye peşkeş çekilmiş, dahası ulaştırma da dahil olmak üzere kamu yatırımlarının “kamusal” özelliği kaybettirilmiştir. Zaman kamu kaynakları ve kamu yatırımları üzerinden zenginleşme dönemidir ve işte bu sakat anlayış Cumhuriyet ideallerinin törpülendiğini, yer yer yok edildiğini göstermektedir ki ulaştırma konusu ele alınırken ulaştırma mühendisliğinin evrensel ve bilimsel kabulleriyle birlikte kamusalığa yeniden sahip çıkılmasını zorunlu kılmaktadır.” sözleriyle konuşmasını sonlandırdı.



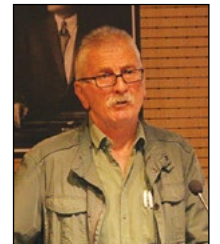
Nusret SUNA'nın ardından YTÜ İnş. Fak. Öğretim Üyesi **Prof. Dr. İsmail ŞAHİN** konuştu. ŞAHİN, "Kurtuluşun hemen ardından 29 Ekim 1923'te Cumhuriyet ilan edildi. İlk hükümeti kurması için Atatürk, yakın çalışma arkadaşı İsmet İnönü'ye bir mektup yazar. Ülkenin içinde bulunduğu durumu özetleyen bu mektubun bir bölümü şöyledir: "... Sevgili Paşam... Cumhuriyetin ilk Başbakanı olarak seni düşünüyorum... Bizi yine büyük bir savaş bekliyor. Durumumuzun bir bölümünü Cephe Komutanı ve Lozan Başdelegesi olarak elbette biliyorsun. Büyük devletlerin bu sefil duruma bakarak, kısa zamanda pes edeceğimizi sandıklarını Lozan dönüşü sen bize anlattın. Ben sana şimdi acıklı olan genel durumu özetleyeceğim. Bize geri, borçlu ve hastalıklı bir vatan miras kaldı. Yoksul bir köylü devletiyiz. Dört mevsim kullanılabilir karayollarımız yok denecek kadar az. 4.000 km kadar demiryolu var. Bir metresi bile bizim değil. Üstelik yetersiz. Ülkenin kuzeyini güneyine, batısını doğusuna bağlamamız, vatanın bütünlüğünü sağlamamız şart. Denizciliğimiz acınacak durumda." diyerek, mektubunda bu olumsuz tabloyu açıklamaya devam ediyor." sözleriyle konuşmasına başladı. Demiryolu atılımının 1930'ların başındaki sanayi

hareketiyle uyumlu ve bu hareketi desteleyecek şekilde ortaya çıktığını, diğer devrim yasalarıyla aynı tarihte 3 Mart 1924'te Demiryolu Siyaseti Kanununun kabul edildiğini ve demiryolu seferberliğinin başladığını belirten ŞAHİN, şimendifer siyaseti olarak da bilinen bu politikanın, ulusal güvenliği sağlamakla birlikte, Anadolu'nun iç ve kıyı bölgelerini birbirine bağlayıp ulaşım ve dolaşım olanaklarını artırarak ülkenin bütünlüğünü sağlamak yolunda önemli bir işlevi de yerine getirdiğinin altını çizdi.

Çıkarılan bu yasa ile yabancı şirketlerin elinde bulunan demiryollarının millileştirildiğinin ve bunlara yeni inşa edilen demiryolları eklendiğini sözlerine ekleyen ŞAHİN, "Cumhuriyetimizin ilk yıllarındaki kalkınma hamlesi bugün, 100 yıl sonra, özlemimi duyduğumuz gerçek anlamda planlı ve programlı bir ilerlemedir. Cumhuriyetimizin kuruluşunda yakılan güçlü meşale günümüzü aydınlatıyor. Ne kadar teşekkür etsek azdır." sözleriyle konuşmasını sonlandırdı.

Etkinliğin ilk oturumu **Prof. Dr. İsmail ŞAHİN** ve Şube Yönetim Kurulu Sayman Üyemiz **Elif ERSOY** tarafından yönetildi. Bu oturumda "Atatürk Dönemi Ulaştırma Politikası ve Uygulamaları" konusuyla **Prof. Dr. Güngör EVREN**, "Yokluktan Varlığa Ulaşım" konu başlığıyla **Tevfik KIZGINKAYA**, "Türkiye'nin Uçak İmalat Tarihi (1923-2012)" konu başlığıyla **İsmail YAVUZ** ve "Kentiçi Ulaşımda Denizyolunun Payı Nasıl Arttırılır?" konu başlığıyla **Tansel TİMUR** yer aldı.

İkinci oturum **Prof. Dr. Güngör EVREN** ve Şube Başkanımız **Sinem KOLGU** tarafından yönetildi. Bu oturumda "Cumhuriyet Dönemi Karayolu Politikası" konu başlığıyla **Arif MERDOL**, "Erken Cumhuriyet





Döneminde Demiryollarının Siyasi Anlamı ve İşlevi” konu başlığıyla **Selim SEZER**, “Sivas-Erzurum Demiryolu Hattı” konu başlığıyla **İhsan ÇALAPVERDİ** ve “Cumhuriyetimizin 100 Yılında Haydarpaşa Garı Öyküsü” konu başlığıyla **Tugay KARTAL** yer aldı.

Son oturum **Prof. Dr. Güngör EVREN** ve İMO Yönetim Kurulu Üyesi **Evren KORKMAZER**

tarafından yönetildi. Bu oturumda “100 Yılda Türkiye’de Kentsel Ulaşım Politikasının Değişimi: Kamu Yararından Özel Çıkara” konu başlığıyla **Levent DEMİRELLİ**, “Dünyada ve Ülkemizde Demiryolu Taşımacılığı” konu başlığıyla **Nükhet İŞİKOĞLU** ve “Türkiye Demiryollarının Transit Taşımacılıktaki Durumu” konu başlığıyla **Burhan DURDU** yer aldı.

ŞUBE BAŞKANIMIZ SİNEM KOLGU’NUN “CUMHURİYETİMİZİN 100 YILINDA ULAŞTIRMA” ETKİNLİĞİNDE YAPMIŞ OLDUĞU AÇILIŞ KONUŞMASI

Değerli Konuklar, Değerli Katılımcılar, Değerli Meslektaşlarım,

Şubemiz tarafından düzenlenen Cumhuriyet’in 100 yılında ulaştırma konusunu ele alacağımız etkinliğimize hoş geldiniz. Konuşmama başlamadan önce etkinliğimize katılarak görüş ve düşüncelerini bizlerle paylaşacak olan meslektaşlarımıza, akademisyenlere, araştırmacılara, tarihçilere teşekkür ediyorum. Tabii ki etkinliğimizin düzenlenmesi için fedakârca çalışan personelimiz de teşekkürü hak ediyor.

Ulaştırma konusu meslek odamızın her daim ilgi alanında olmuş, kent içi ulaşımdan kara, deniz ve hava yolu ulaşımına, ulaştırma yatırımlarından özelleştirmelere kadar hemen her alanda bilimsel etkinlikler düzenlemiş; konunun uzmanlarını, uzman meslektaşlarımızı, akademisyenleri ortak zeminde buluşturmuş, odamızı referans kurum mertebesine yükseltecek değerli tartışmalara zemin hazırlamış, toplantıların çıktılarını, bilimsel üretimi kamuoyuyla ve ilgili kamu kurumlarıyla paylaşmıştır. Çünkü meslek örgütümüz bu zeminlerdeki üretimi sadece entelektüel bir faaliyet gibi değerlendirmemekte,



fikirlerin sonuç değiştirici etkisi olması gerektiğinden hareketle karar vericiler üzerinde basınç oluşturmak istemektedir.

Bunu ne kadar ve hangi oranda başarmaktadır? Sanırım ülkemizin demokratik işleyişinin, katılımcı yönetim anlayışının ve bilimin hangi düzeyde rehber alındığının önemi bulunmaktadır. Ne yazık ki bu noktada ülkemizin sicili pek iç açıcı değildir. Bilim insanları, mühendisler çoğu zaman kendisini çaresiz hissetmişlerdir. Tartışmışlar, üretmişler, uyarılmışlar lakin sonucu değiştirmeye muktedir olamamışlar. Sadece ulaştırma merkezli tartışmalarla sınırlı bir çaresizlik değildir bu. Ulaşımdan depreme meslek alanımıza giren hemen her konuda karşımıza çıkmaktadır. Örneğin deprem. Deprem tehlikesi, yapı stoku ve yapı üretim sürecine ilişkin öneri ve uyarıların ne derecede dikkate alındığı her depremde acı sonuçlarıyla bir kez daha açığa çıkıyor.

Örneğin ulaştırma. Hafızalarımızı tazeleyelim. Hatırlanacaktır, 2004'te Pamukova'da hızlandırılmış tren kazası meydana geldi. Kazada 41 vatandaşımız hayatını kaybetti, 100'e yakını yaralandı. Hızlandırılmış tren seferleri başlamadan önce öyle dikkat çekici tartışmalar ve uyarılar yapıldı ki, dolayısıyla karşımızdaki kaza değil açıktan, taammüden bir katliamdı.

Ulaştırmanın duayen hocalarından Aydın Erel, dönemin Ulaştırma Bakanı Binali Yıldırım'ın da katıldığı Ulaştırma Kongresi'nde yaptığı konuşmada hızlandırılmış tren projesine itiraz etmiş, son derece nezaketli bir üslupla "gerekli teknik yeterlilik sağlanana kadar hızlı trenin seferden kaldırmasını istirham ediyorum" demişti. Ne oldu peki? Kocaman bir hiç. Hiçbir şey olmadı, ulaştırma hocasının itirazı yok sayıldı, projenin hayata geçmesinde ısrar edildi. Sonuç ortada. Büyük bir acıyla karşı karşıya kaldık. Depremden ulaşımına buna benzer pek çok örnek verilebilir.

Boğaziçi köprü inşaatı da benzer bir örnektir. Boğaz'a köprü yapılması tartışılmaya başladığında İnşaat Mühendisleri Odası projeye itiraz etmiş, asıl yapılması gerekenin toplu taşımacılığa ve raylı sisteme ağırlık vermek olduğu belirtilmiş; köklü, bütünlüklü, sürdürülebilir kent içi ulaşım planlaması olmadan yapılacak Boğaz köprüsünden bir süre sonra yeni bir köprü yapılması zorunluluk olacak denilmiş. 1970'lerin ilk yarısında yapılan itirazın ne kadar dayanıklı olduğu ikinci, sonra üçüncü köprü inşaatlarıyla anlaşılmıştır. Bu noktada bir vurgu yapayım. Toplu taşımacılık bazlı politikalar başat

tutulmak kaydıyla her türlü ulaştırma yapısı tercih edilebilir. Bu, boğaz köprüsünden katlı kavşaklara kadar hemen her yapı için geçerlidir. Buradaki tek şart, kentte ulaşım master planının olması, sürdürülebilir, entegre edilebilir özellikler taşıması, kamunun zarara uğratılmaması, çevre etkilerinin dikkate alınmasıdır.

Meslek örgütümüz ilk ulaştırma kongresini 1974 yılında toplamış, kongreler dışında konu ile ilgili çalıştaylar, paneller yapılmış, sayısız makale üretilmiştir. 50 senelik bir birikimden söz ediyoruz ki, bu birikim Odamızı referans kurum haline getirmekle kalmamış, aynı zamanda bilim ve mühendislik konusundaki kararlılığını ve ısrarını açığa çıkarmıştır. Bugünkü etkinliğimizi de kararlılığın ve ısrarın bir göstergesi olarak görmek gerekmektedir. Ancak bu kez sadece bilimin ve mühendisliğin sınırlarında bir tartışma yapmayacağız, beraberinde Cumhuriyet tarihine, Cumhuriyet değerlerine, Cumhuriyet'in yaşamın niteliğe hale getirilmesi doğrultusundaki yaklaşımına da değineceğiz. Özetle bugün hem mühendislik hem de tarih tartışması yapacağız.

Mühendislik ile toplumsal ihtiyaçlar arasında doğrudan bir ilişki bulunmaktadır. Toplumsal ihtiyaçlar mühendisliği geliştirmekte, mühendisliğin kat ettiği mesafe toplumsal gelişimin önünü açmaktadır. Ulaştırma için de bu ilişki çok açıktır. Ekonomik, sosyal, toplumsal ihtiyaçlar ulaştırma politikalarını belirlemiş, ulaştırma politikaları hayata geçtiği oranda toplumsal hedefe ulaşmayı kolaylaştırmıştır.

Bu ilişkiye bir bütün olarak olumlu anlam yüklenmediğini söylemek durumundayım. Çünkü toplumsal ihtiyaçların tarifi öznellik içerir ve karar vericilerin ekonomik, politik yaklaşımını yansıtır. Nasıl ki Cumhuriyet'in kurucu kadroları, modernleşmenin ve ekonomik kalkınmanın yolunun demiryolu yatırımlarından geçtiğini tespit edip buna uygun politikaları hayat geçirdiyse, ekonomik kaynakları ülkeye kamusal değerler kazandırma yönünde kullandıysa, günümüz iktidarları tercihini karayolu, paralı yollar, paralı geçişler doğrultusunda kullanmış.

Aynı şekilde sadece 1997-2013 arası yıllarda aralarında Mersin Limanı, Bandırma Limanı, Trabzon Limanı'nın da olduğu 11 liman özelleştirilmiş. Özelleştirme şartları, kamunun hangi düzeyde zarara uğratıldığı ayrı tartışma konusudur ancak Cumhuriyet'in bin bir emekle yaptığı onlarca liman kamu malı olmaktan çıkarılmıştır. TCDD da aynı

akıbette uğramış, demiryolu bünyesinde bulunan ve daha önce kamu eliyle yürütülen hizmetler özelleştirilmiştir. Denebilir ki 12 Eylül 1980 askeri darbesinden sonra hayata geçirilen ve ondan sonraki iktidar eliyle yaygınlaştırılan özelleştirmeler Cumhuriyet dönemi iktisadi kazanımlarını ortadan kaldırmıştır.

Bu nedenle ekonomide kamusalılığı savunmakla, Cumhuriyet değerleri arasında yer alan laikliği, sosyal uygulamaları, hukukun üstünlüğünü savunmak, yani bir başka ifade ile Cumhuriyet idealine sahip çıkmakla Cumhuriyet'in eserlerine sahip çıkmak bütünlük arz etmektedir. Ne yazık ki günümüzde bir yandan Cumhuriyet değerleri törpülenirken diğer yandan Cumhuriyet'in ülkemize kazandırdığı büyük işletmeler, sanayi tesisleri, ulaştırma yatırımları ulusal ve uluslararası sermaye gruplarına peşkeş çekilmiştir. Bugünkü etkinliğimizde ele alınacak konulara bakıldığında ulaştırma tartışmasından yola çıkılarak nasıl bir toplumsal ve sosyal hayat talep edildiği anlaşılabacaktır.

Genç Türkiye Cumhuriyet'i kurtuluş sonrası ülke kalkınmasını önüne hedef olarak koymuş, bunun için ulaştırma yatırımlarını şart olarak tespit etmiştir. Evet bu bir ihtiyaçtır. Ancak ihtiyacın nasıl ve ne şekilde karşılanacağı ise az önce ifade ettiğim üzere ekonomik-politik bir tercihtir. Genç Cumhuriyet'in ekonomik-politik tercihi Mustafa Kemal Atatürk'ün 'demiryolu ve yol ihtiyacının memleketin menabı ve evladı ile karşılanmasının elzem olduğunu' ifade eden sözlerinden anlaşılabilir. Menabı kaynağı, öz gücü; evladı ise mühendisi, işçisidir.

Bu bir kamucu yaklaşımdır. Ne yapılacaktır memleketin kaynağı ile yapılacaktır. Nitekim o yıllardan başlayarak üretilen iktisadi değerler Cumhuriyet'in kazanım hanesine kayıt edilmiştir. Ne yazık ki baş döndürücü bir hızla yapılan özelleştirmeler kamucu yaklaşımı ya zayıflatmış ya da tamamen ortadan kaldırmıştır. Bunun

sadece ulaştırma alan ve yapılarıyla sınırlı olduğu sanılmasın, eğitimden sağlığa, yapı denetimden üretim araçlarına kadar geniş bir yelpazeye yayılmış haldedir.

Bugün ülkemiz özelleştirmenin evrensel sahibi neoliberal yaklaşımın egemenliği altındadır. Nasıl bir kente yaşayacağımızdan başlayarak hayatın her alanında etkisini, belirleyiciliğini görmek mümkündür. Kentler neoliberalizmin av alanları olarak görülmektedir. Kent merkezleri orta ve üst düzey gelir gruplarının yaşama ve iş alanları olarak düzenlenecektir; plazalar rezidanslara, rezidanslar çok şeritli yollara, çok şeritli yollar AVM'lere bağlanacaktır.

Şu an karşımızdaki tablo budur ve bu vurguladığım üzere bir tercihtir. Başta İstanbul olmak üzere kentlerimizde ulaşım sorunu bulunmaktadır. Ulaştırmanın diğer alanları da sorunludur. Bugünkü etkinliğimizde mühendislik tekniği ve bilgisi dahilinde ulaşım tartışması yapılmayacağı için şu noktayı vurgulamakla yetinmek istiyorum. Kent içi ulaşım da dahil olmak üzere bütün konu ve alanların sorunları çözülebilir. Buradaki kritik nokta hayatın insanın refahı ve mutluluğu için düzenlenmesi ve kamuculuğun esas alınmasıdır. Kent planlanması, nüfus yoğunluğu ile kent içi ulaşım arasındaki ilişkiye insan lehine müdahale edildiğinde sorunların sorun olmaktan çıktığı görülecektir.

Sizler de farkındasınız, etkinliğimizde çok değerli isimler bizimle olacak. Onları dinlemek için sabırsızlandığınızı biliyorum. Bu nedenle konuşmamı burada noktalıyorum. Bitirirken şunu ifade etmek istiyorum: Az önce söyledim. Odamızın ilk ulaştırma kongresinin yılı 1974'tü. Genç Cumhuriyet ise ilk Ulusal Demiryolu Kongresini 1925 yılında toplandı. Bugün buradan hem 1974 hem de 1925 kongresine selam iletiyorum. Açıkçası oralarda vücut bulan kamucu, halkçı yaklaşım ve o yaklaşımla uyumlu mühendislik anlayışı bizim rehberi, yol göstericisidir.

