

**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.

Değerli Konuklar,

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 baskı 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, bütünleşik, 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.

Değerli Katılımcılar,

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 nitelikle hale getirilmesi doğrultusundaki yaklaşımına da değineceğiz.

Özetle bugün hem mühendislik hem de tarih tartışması yapacağız.

Değerli Meslektaşlarım,

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 anlaşılacaktır.

**Değerli Konuklar,
Değerli Katılımcılar,**

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 yapılacaksa 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 üzülebilir. 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.

Değerli Meslektaşlarım,

Sizler de farkındasınız, etkinliğimizde çok değerli isimler bizlerle olacak. Onları dinlemek için sabırsızlandığınızı biliyorum. Bu nedenle konuşmamı burada noktalıyorum.

Bitirirken řunu ifade etmek istiyorum:

Az önce söyledim. Odamızın ilk ulaştırma kongresinin yılı 1974't. Genç Cumhuriyet ise ilk Ulusal Demiryolu Kongresini 1925 yılında toplandı.

Buęn buradan hem 1974 hem de 1925 kongresine selam iletiyorum. Açıkçası oralarda vücut bulan kamucu, halkı yaklaşım ve o yaklaşımla uyumlu mühendislik anlayışı bizlerin rehberi, yol göstericisidir.